

INSTITUTE OF CRIMINOLOGICAL AND SOCIOLOGICAL RESEARCH

TRAFFIC, CRIMINALITY AND URBAN SAFETY

INTERNATIONAL SCIENTIFIC THEMATIC CONFERENCE

2023



Međunarodni naučni tematski skup
International scientific thematic conference

SAOBRAĆAJ, KRIMINALITET I URBANA BEZBEDNOST

TRAFFIC, CRIMINALITY AND URBAN SAFETY

TEMATSKI ZBORNİK RADOVA MEĐUNARODNOG ZNAČAJA

THEMATIC CONFERENCE PROCEEDINGS
OF INTERNATIONAL SIGNIFICANCE

Palić, 14-15 jun 2023.
Palic, 14-15 June 2023.

Institut za kriminološka i sociološka istraživanja
Beograd, Srbija, 2023
Institute of Criminological and Sociological Research
Belgrade, Serbia, 2023

Izdavač
Institut za kriminološka i sociološka istraživanja
Beograd, Gračanička 18

Za izdavača
Dr Ivana Stevanović
Direktorka Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja

Urednici
Dr Ana Batrićević
Dr Dragan Obradović

Recenzenti
Prof. dr Gál István László
Prof. dr Mario Caterini
Prof. dr Stanko Bejatović

Kompjuterska obrada teksta
Slavica Miličić

Dizajn korica
Dr Ana Batrićević

Tehničko uređenje
Milka Raković

ISBN: 978-86-80756-55-4
DOI: 10.47152/Palić2023

Štampa
Pekograf d.o.o., Beograd

Tiraž
300

Održavanje međunarodnog naučnog tematskog skupa podržali su:

MINISTARSTVO NAUKE, TEHNOLOŠKOG RAZVOJA I INOVACIJA REPUBLIKE SRBIJE

Publisher
Institute of Criminological and Sociological Research
Belgrade, Gračanička 18

For Publisher
Ivana Stevanović, PhD
Director of the Institute of Criminological and Sociological Research

Editors
Ana Batrićević, PhD
Dragan Obradović, PhD

Reviewers
Prof. Gál István László, PhD
Prof. Mario Caterini, PhD
Prof. Stanko Bejatović, PhD

Prepress
Slavica Miličić

Cover design
Ana Batrićević, PhD

Technical Editor
Milka Raković

ISBN: 978-86-80756-55-4
DOI: 10.47152/Palić2023

Print
Pekograf d.o.o., Belgrade

Impression
300 copies

International scientific thematic conference was supported by
MINISTRY OF SCIENCE, TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT AND INNOVATION
OF THE REPUBLIC OF SERBIA

MEĐUNARODNI NAUČNI TEMATSKI SKUP
Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost

PROGRAMSKI ODBOR

Prof. dr Claus Roxin, Pravni fakultet Univerziteta u Minhenu, Nemačka
Akademik prof. dr Igor Leonidovič Trunov, Ruska akademija prirodnih nauka u Moskvi, Rusija
Prof. dr Vid Jakulin, Pravni fakultet Univerziteta u Ljubljani, Slovenija
Prof. dr Milan Škulić, sudija Ustavnog suda Republike Srbije, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Srbija
Akademik prof. dr Miodrag Simović, Pravni fakultet Univerziteta u Banja Luci, Bosna i Hercegovina
Akademik prof. dr Stanko Bejatović, Pravni fakultet Univerziteta u Kragujevcu, Srbija
Prof. dr Božidar Banović, Fakultet bezbednosti Univerziteta u Beogradu, Srbija
Dr Ivana Stevanović, direktor Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Prof. dr Elena Tilovska- Kechegi, Pravni fakultet Univerziteta Sv. Kliment Ohridski, Bitola, Makedonija
Dr Valentina Ranaldi, Pravni fakultet Univerziteta „Niccolo Cusano“ u Rimu, Italija
Prof. dr Zoran Pavlović, Pravni fakultet za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu, Srbija
Dr Milica Kolaković Bojović, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Prof. dr Slađana Jovanović, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu, Srbija
Prof. dr Flaviu Ciopec, Pravni fakultet Univerziteta u zapadnom Temišvaru, Rumunija
Dr Ana Batrićević, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija

ORGANIZACIONI ODBOR

Dr Ivana Stevanović, direktor Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Nenad Vujić, direktor Pravosudne akademije u Beogradu, Srbija
Dr Ana Batrićević, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Milka Raković, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
MA Ana Paraušić Marinković, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija

INTERNATIONAL SCIENTIFIC THEMATIC CONFERENCE
Traffic, Criminality and Urban Safety

PROGRAMME COMMITTEE

Prof. Claus Roxin, PhD, University of Munich, Faculty of Law, Germany
Academician Prof. Igor Leonidovič Trunov, PhD, Russian Academy of Natural Sciences, Moscow, Russia
Prof. Vid Jakulin, PhD Faculty of Law, University of Ljubljana, Slovenia
Prof. Milan Škulić, PhD, Judge of Constitutional Court of the Republic of Serbia, Faculty of Law, University of Belgrade, Serbia
Academician Prof. Miodrag Simović, PhD, Faculty of Law, University of Banja Luka, Bosnia and Herzegovina
Academician Prof. Stanko Bejatović, PhD, Faculty of Law, University of Kragujevac, Serbia
Prof. Božidar Banović, PhD, Faculty of Security Studies University of Belgrade, Serbia
Ivana Stevanović, PhD, Director of the Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Prof. Elena Tilovska- Kechegi, PhD, Faculty of Law, University St. Kliment Ohridski, Bitola, Macedonia
Valentina Ranaldi, PhD, Faculty of Law, University „Niccolo Cusano“, Rome, Italy
Prof. Zoran Pavlović, PhD, Faculty of Law for Commerce and Judiciary, University Business Academy in Novi Sad, Serbia
Milica Kolaković Bojović, PhD, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Prof. Slađana Jovanović, PhD, Union University, Law School Belgrade, Serbia
Prof. Flaviu Ciopec, PhD, Faculty of Law, West University of Timișoara, Romania
Ana Batrićević, PhD, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia

ORGANIZING COMMITTEE

Ivana Stevanović, PhD, Director of the Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Nenad Vujić, Director of Judicial Academy in Belgrade, Serbia
Ana Batrićević, PhD, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Milka Raković, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Ana Paraušić Marinković, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia

SADRŽAJ

PREDGOVOR	17
Đorđe ĐORĐEVIĆ SAOBRAĆAJNI DELIKTI – ODNOS IZMEĐU KRIVIČNIH DELA I PREKRŠAJA	21
Milan ŠKULIĆ OBJEKTIVNI USLOV INKRIMINACIJE/KAŽNJIVOSTI KOD KRIVIČNOG DELA UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA	35
Nataša MRVIĆ-PETROVIĆ, Dragan OBRADOVIĆ NASILNIČKA VOŽNJA - KAKO SPREČITI "RUSKI RULET" NA PUTEVIMA SRBIJE	63
Aleksandar R. IVANOVIĆ, Adnan BAČIĆANIN IZAZOVI UTVRĐIVANJA KRIVICE U SLUČAJEVIMA SAOBRAĆAJNIH DELIKATA	81
Veljko IKANOVIĆ KRIVIČNOPRAVNA ZAŠTITA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA PREMA KRIVIČNOM ZAKONODAVSTVU U BOSNI I HERCEGOVINI	97
Emir ĆOROVIĆ, Ajsela ĆOROVIĆ MERA BEZBEDNOSTI ZABRANE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM IZ ČLANA 86 KRIVIČNOG ZAKONIKA REPUBLIKE SRBIJE I NJENI DOMETI U SUZBIJANJU SAOBRAĆAJNOG KRIMINALITETA	117
Dragan JOVAŠEVIĆ MESTO PRIVREDNIH PRESTUPA U SISTEMU SAOBRAĆAJNIH DELIKATA	139
Ljubinko MITROVIĆ, Jelena MITROVIĆ KAZNA ODUZIMANJA VOZAČKE DOZVOLE	153
Ádám BÉKÉS NULTA TOLERANCIJA ZA VOŽNJU U ALKOHOLISANOM STANJU, VISOKA TOLERANCIJA ZA PREKORAČENJE BRZINE	171
Mária BAKONYI POSLEDICE UPRAVLJANJA VOZILOM POD UTICAJEM ALKOHOLA U MAĐARSKOJ	185
Mladen JELIČIĆ VLASNIŠTVO NAD VOZILOM I ALKOHOLIZAM KAO OSNOVI ODGOVORNOSTI ZA SAOBRAĆAJNE PREKRŠAJE – SPORNA PITANJA I DILEME U PRAKSI	199

Demeter PRISLAN ZANEMARIVANJE MOGUĆNOSTI POVEĆANJA BEZBEDNOSTI U SAOBRAĆAJU NEIMPLEMENTIRANJEM SAVREMENE OPREME ZA PUTEVE	219
Sergej ULJANOV, Zlatko BELENCAN KRIVIČNOPRAVNI POLOŽAJ MALOLETNIKA U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA	233
Vesna STEVANOVIĆ MALOLETNICI - IZVRŠIOCI SAOBRAĆAJNIH KRIVIČNIH DELA NA PODRUČJU APELACIONOG SUDA U NIŠU	251
Slađana JOVANOVIĆ, Olivera RISTANOVIĆ MALOLETNI UČNIOCI SAOBRAĆAJNIH DELIKATA: (NE)ODGOVORNOST RODITELJA?	265
Ana BATRIĆEVIĆ, Ivana STEVANOVIĆ ZAGAĐENJE OD SAOBRAĆAJA U GRADOVIMA: EKOLOŠKI ASPEKT URBANE BEZBEDNOSTI	287
Jelena KOSTIĆ MOGUĆNOST PREVENCIJE SAOBRAĆAJNOG KRIMINALITETA	301
Milica KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ, Ana PARAUŠIĆ MARINKOVIĆ ELEKTRIČNI TROTINETI KAO PROBLEM URBANE BEZBEDNOSTI: JAVNI DISKURS O NOVOM ZAKONU O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA	313
Hajdana GLOMAZIĆ, Andrijana MIKIĆ UTICAJ PSIHOLOŠKIH FAKTORA NA RIZIK OD SAOBRAĆAJNIH NEZGODA UZROKOVANIH KORIŠĆENJEM MOBILNIH TELEFONA U VOŽNJI	329
Olivera PAVIĆEVIĆ RIZIČNO PONAŠANJE U SAOBRAĆAJU: NEPODUDARANJA IZMEĐU KULTURE SAOBRAĆAJA I KULTURE ZABAVE U TRETIRANJU ALKOHOLA	341
Milena MILIĆEVIĆ, Ljeposava ILIJIĆ KARAKTERISTIKE PUTOVANJA ZA OSOBE SA OMETENOŠĆU – KLJUČNI ELEMENTI, DOSTUPNOST I ADEKVATNOST TRANSPORTA I INTERVENCIJE ZA PREVAZILAŽENJE BARIJERA	357
Zoran PAVLOVIĆ VIKTIMIZACIJA KROZ SAOBRAĆAJNE DELIKTE	375
Božidar BANOVIĆ, Miroslav JANJIĆ VJEŠTAČENJE SAOBRAĆAJNO TEHNIČKE STRUKE U SVJETLU PRINCIPA JEDNAKOSTI STRANA U KRIVIČNOM POSTUPKU	389
Renata JANKOVA, Ana IVCHEVA REKONSTRUKCIJA SAOBRAĆAJNIH UDESA PREKO PREGLEDA TELA PREMINULOG I VOZILA	405

Dragana ZGONJANIN-BOSIĆ FORENZIČKA PRIMENA ANALIZE KONTAKTNIH DNK TRAGOVA U REŠAVANJU KRIVIČNIH DELA PROTIV BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRAĆAJA	411
Milan BOŽOVIĆ, Jože ŠKRILEC SAVREMENI ALATI U OBEZBEĐENJU DOKAZA U ANALIZI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA (CDR BOSCH) I ANALAJZER	425
Endre NYITRAI, Ferenc DÁVID PAMETNI ALATI ZA PRIMENU ZAKONA I GRADSKU BEZBEDNOST	441

TABLE OF CONTENTS

FOREWORD	17
Đorđe ĐORĐEVIĆ TRAFFIC OFFENSES - RELATIONSHIP BETWEEN CRIMINAL OFFENSES AND MISDEMEANORS	21
Milan ŠKULIĆ THE OBJECTIVE CONDITION OF INCRIMINATION/PUNISHABILITY OF THE CRIMINAL OFFENSE OF ENDANGERING PUBLIC TRAFFIC	35
Nataša MRVIĆ PETROVIĆ, Dragan OBRADOVIĆ RECKLESS DRIVING - HOW TO PREVENT RUSSIAN ROULETTE ON SERBIAN ROADS	63
Aleksandar R. IVANOVIĆ, Adnan BAČIĆANIN CHALLENGES OF DETERMINING GUILT IN CASES OF TRAFFIC OFFENSES	81
Veljko IKANOVIĆ CRIMINAL PROTECTION OF ROAD TRAFFIC ACCORDING TO CRIMINAL LEGISLATION IN BOSNIA AND HERZEGOVINA	97
Emir ĆOROVIĆ, Ajsela ĆOROVIĆ PROHIBITION OF DRIVING A MOTOR VEHICLE AS A SECURITY MEASURE UNDER THE ARTICLE 86 OF THE CRIMINAL CODE OF THE REPUBLIC OF SERBIA AND ITS SCOPE IN COMPRESSION OF TRAFFIC CRIME	117
Dragan JOVAŠEVIĆ PLACE OF ECONOMIC OFFENSES IN THE SYSTEM OF TRAFFIC OFFENSES	139
Ljubinko MITROVIĆ, Jelena MITROVIĆ PENALTY OF REVOKING DRIVING LICENCE	153
Ádám BÉKÉS ZERO TOLERANCE FOR DRINK-DRIVING, HIGH TOLERANCE FOR OVERSPEEDING	171
Mária BAKONYI THE CONSEQUENCES OF DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL IN HUNGARY	185
Mladen JELIČIĆ VEHICLE OWNERSHIP AND ALCOHOLISM AS THE BASIS OF LIABILITY FOR TRAFFIC OFFENSES - CONTROVERSIAL ISSUES AND DILEMMA IN PRACTICE	199

Demeter PRISLAN NEGLECTING THE POSSIBILITY TO INCREASE TRAFFIC SAFETY BY NOT IMPLEMENTING UP-TO-DATE ROAD EQUIPMENT	219
Sergej ULJANOV, Zlatko BELENCAN POSITION OF JUVENILES IN TRAFFIC SAFETY REGARDING THE CRIMINAL LAW	233
Vesna STEVANOVIĆ MINORS - PERPETRATORS OF TRAFFIC CRIMINAL OFFENSES IN THE AREA OF THE COURT OF APPEALS IN NIŠ	251
Slađana JOVANOVIĆ, Olivera RISTANOVIĆ JUVENILE PERPETRATORS OF TRAFFIC OFFENSES: (IR)RESPONSIBILITY OF THE PARENTS?	265
Ana BATRIĆEVIĆ, Ivana STEVANOVIĆ TRAFFIC POLLUTION IN THE CITIES: ECOLOGICAL ASPECT OF URBAN SAFETY	287
Jelena KOSTIĆ POSSIBILITY OF TRAFFIC CRIME PREVENTION	301
Milica KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ, Ana PARAUŠIĆ MARINKOVIĆ ELECTRIC SCOOTERS AS AN URBAN SECURITY ISSUE: PUBLIC DISCOURSE ON THE NEW LAW ON TRAFFIC SAFETY	313
Hajdana GLOMAZIĆ, Andrijana MIKIĆ THE INFLUENCE OF PSYCHOLOGICAL FACTORS ON THE RISK OF TRAFFIC ACCIDENTS CAUSED BY USING MOBILE PHONES WHILE DRIVING	329
Olivera PAVIĆEVIĆ RISKY BEHAVIOR IN TRAFFIC: DIVERGENCE BETWEEN THE TRAFFIC CULTURE AND ALCOHOL RELATED POP CULTURE	341
Milena MILIĆEVIĆ, Ljeposava ILIJIĆ TRAVEL BEHAVIOUR OF PERSONS WITH DISABILITIES – KEY COMPONENTS, AVAILABILITY AND ADEQUACY OF TRANSPORTATION, AND INTERVENTIONS FOR THE OVERCOMING OF BARRIERS	357
Zoran PAVLOVIĆ VICTIMIZATION THROUGH TRAFFIC OFFENSES	375
Božidar BANOVIĆ, Miroslav JANJIĆ EXPERTISE OF THE TRAFFIC TECHNICAL PROFESSION IN THE LIGHT OF THE PRINCIPLE OF EQUALITY OF PARTIES IN CRIMINAL PROCEEDINGS	389
Renata JANKOVA, Ana IVCHEVA RECONSTRUCTION OF THE TRAFFIC ACCIDENTS BY EXAMINING THE BODY OF THE DEAD AND THE VEHICLE	405

Dragana ZGONJANIN-BOSIĆ FORENSIC APPLICATION OF CONTACT DNA ANALYSIS IN SOLVING CRIMINAL OFFENSES AGAINST PUBLIC TRAFFIC SAFETY	411
Milan BOŽOVIĆ, Jože ŠKRILEC MODERN TOOLS IN PROVIDING EVIDENCE IN TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS (CDR BOSCH) AND ANALYZER	425
Endre NYITRAI, Ferenc DÁVID SMART TOOLS FOR LAW ENFORCEMENT AND CITY SECURITY	441

PREDGOVOR

I ove godine, tradicionalno, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja uz podršku Ministarstva nauke, tehnološkog razvoja i inovacija Republike Srbije i Pravosudne akademije u Beogradu organizuje 34. po redu međunarodni naučni tematski skup "Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost". Skup se održava na Paliću 14. i 15. juna 2023. godine, a radovi koji će biti predstavljeni na skupu objavljeni su u ovom zborniku radova.

Organizovanje međunarodnog naučnog tematskog skupa posvećenog upravo ovoj temi podstaknuto je ekspanzijom saobraćajnih delikata i izazovima koje oni sa sobom nose po bezbednost u gradovima. Naime, tokom poslednjih nekoliko decenija, povećanje koncentracije stanovništva u urbanim područjima, ubrzan razvoj i širenje gradova dovode u pitanje bezbednost, kako različitih kategorija neposrednih učesnika u saobraćaju, tako i ostatka stanovništva iz više razloga i na više različitih načina.

Pojačan saobraćaj neretko dovodi do preopterećenja postojeće infrastrukture, koja često ne može da "ide u korak" sa rastućim potrebama kada je u pitanju prevoz ljudi i materijalnih dobara. Sve veća mobilnost ljudi u gradovima, uz nedovoljno korišćenje alternativnih prevoznih sredstava, koja manje zagađuju životnu sredinu, dovodi do povećanog zagađenja pojedinih segmenata životne sredine - u prvom redu vazduha, ali posredno i vode i zemljišta. U tom smislu, može se konstatovati da je pitanje saobraćaja u urbanom okruženju tesno isprepletano sa pitanjem zaštite zdravlja ljudi i životne sredine. Istovremeno, uvođenje alternativnih, ekološki prihvatljivijih prevoznih sredstava, kao što su na primer električni bicikli i trotineti, otvara niz pravnih pitanja, počevši od regulisanja načina upotrebe ovih prevoznih sredstava u urbanim saobraćajnim tokovima, pa do uređenja načina sankcionisanja nebezbednog ponašanja učesnika u saobraćaju, koji ova prevozna sredstva koriste. U tom kontekstu, otvara se pitanje pravne zaštite bezbednosti, kako učesnika u saobraćaju, tako i ostalih stanovnika urbanih područja od njihovog nedozvoljenog ponašanja.

Pojedina ponašanja učesnika u saobraćaju koja izazivaju znatno teže i društveno opasnije posledice mogu se okarakterisati kao krivična dela. U tom smislu od posebnog značaja za unapređenje urbane bezbednosti je njihovo otkrivanje, procesuiranje i sankcionisanje, što je takođe tema ovog skupa. Imajući u vidu ubrzan tehnološki razvoj, čije se pozitivne strane odražavaju na povećanje i proširenje mogućnosti kako za prevenciju saobraćajnih nezgoda, tako i za nove mogućnosti u veštačenju od strane

veštaka saobraćajnotehničke struke nakon ovakvih događaja, predstavljeni radovi posvećeni su novimana ali i uporednopravnim iskustvima iz ove oblasti. To je naročito dragoceno, s obzirom na to da mogu predstavljati inspiraciju i smernice za inovativna rešenja i pristupe.

Budući da je trenutno pripremljen Nacrt Zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, koji uskoro ulazi u skupštinsku proceduru, aktuelnost i relevantnost ove teme u sadašnjem trenutku još više raste. Zbog toga postoji naročita potreba da se ona sagleda iz multidisciplinarnе perspektive i u skladu sa iskustvima iz drugih zemalja. U skladu sa tim, ukupno 27 radova domaćih i inostranih autora predstavljeno je u ovom zborniku kroz 4 tematske celine. Prva je posvećena najopštijim pitanjima u vezi sa kaznenopravnom regulativom u ovoj oblasti, druga se bavi pravnim posledicama saobraćajnih delikata, sa posebnim osvrtom na maloletnike, u trećoj su razmotreni različiti faktori rizika i faktori prevencije u oblasti saobraćaja, kao i viktimološki aspekt ove problematike, dok su u četvrtoj celini savremeni forenzički alati koji se primenjuju prilikom veštačenja u postupcima u vezi sa ovom vrstom delikata.

Beograd, 17. maj 2023. godine

Dr Ana Batrićević

Dr Dragan Obradović

FOREWORD

With the support of the Ministry of Science, Technological Development and Innovations of the Republic of Serbia and the Judicial Academy in Belgrade, Institute of Criminological and Sociological Research is organizing the traditional 34th international scientific thematic conference "*Traffic, Criminality and Urban Safety*". The conference takes place at Palić on June 14th and 15th, 2023 and the papers that will be presented at the conference are published in this collection of conference papers.

The idea to organize an international scientific thematic conference dedicated to this particular topic came from the awareness of the expansion of traffic offenses and the safety challenges in the cities that are related to them. Namely, in the past couple of decades, the increase in the population density in urban areas as well as the rapid development and spreading of the cities raise the issue of safety of direct participants in traffic, on the one hand, and the rest of the population, on the other, for several reasons and in several different ways.

Increasingly intense traffic frequently enhances the pressure on the existing infrastructure which often cannot keep up with the growing needs when it comes to the transportation of people and goods. The growing mobility of people in the cities, combined with insufficient use of alternative vehicles (causing less environmental pollution) leads to increased pollution of various segments of the environment - first of all air, but also, indirectly, water and soil as well. In that sense, it can be assumed that the issue of traffic in an urban environment is closely interrelated with the issue of human health and environmental protection.

At the same time, the introduction of alternative, ecologically acceptable vehicles, such as electric bicycles and scooters, opens a series of legal issues, such as the regulation of the use of these vehicles in urban traffic routes and how the sanctioning of unsafe conduct of traffic participants who use these vehicles is regulated. In that context, the question of the legal protection of safety from their illegal behaviour can be raised, referring to both - traffic participants as well as other inhabitants of urban settlements.

The activities of traffic participants that cause more severe and more hazardous consequences can be classified as criminal offences. Consequently, their revealing, prosecution and sanctioning are of particular importance for the improvement of urban safety, which is also one of the topics discussed at this conference.

Having in mind the speed of technological development, the advantages of which reflect on the increase and expansion of the potential for the prevention of traffic accidents as well as for new possibilities in the area of forensic expertise conducted after these accidents by traffic engineering experts, the papers dedicated to innovations and comparative experiences in this field are also presented. These experiences are of particular value because they can be perceived as the inspiration and guidance for innovative solutions and approaches.

Since the Draft Law on Alterations and Amendments of the Law on Road Traffic Safety is prepared and about to enter the legislative procedure in the Parliament, the relevance of this topic is becoming even greater at this moment. Therefore, there is a particular need to observe this issue from a multidisciplinary perspective and in accordance with the countries' experiences. Accordingly, altogether 27 papers written by Serbian and foreign authors are presented in this collection of conference papers through 4 thematic units. The first is dedicated to general questions regarding penal law regulation of this area, the second deals with legal consequences of traffic offences, with special reference to juveniles, in the third, various risk and prevention factors in the area of traffic are discussed, together with the victimological aspect of this issue, whereas the fourth unit contains contemporary forensic tools that are applied for the purpose of expertise in the procedures related to these offences.

Belgrade, May, 17th, 2023.

Ana Batrićević, PhD

Dragan Obradović, PhD

SAOBRAĆAJNI DELIKTI – ODNOS IZMEĐU KRIVIČNIH DELA I PREKRŠAJA

Prof. dr Đorđe ĐORĐEVIĆ*

Kada je u pitanju kaznenopravna zaštita bezbednosti saobraćaja od najvećeg značaja svakako su krivičnopravne odredbe jer se bezbednost saobraćaja njima štiti od onih najtežih napada. Međutim, veoma važnu ulogu imaju i odredbe prekršajnog prava jer se njima deluje preventivno na sprečavanju težih ugrožavanja života ljudi i njihove imovine. Osim toga, s obzirom da prekršajno pravo raspolaže veoma razgranatim sistemom prekršajnih sankcija koje se mogu primeniti na učinioce saobraćajnih prekršaja, njihova primena često može da deluje i veoma represivno. Imajući u vidu strogost prekršajnih sankcija, brzinu i efikasnost njihove primene u poređenju sa sporim, komplikovanim, pa i skupim krivičnim postupkom i često veoma blagim izrečenim krivičnim sankcijama, stiče se utisak da je prekršajnopravna reakcija na saobraćajne delikte često primerenija i delotvornija od krivičnopravne. Ovo naravno važi samo za slučajeve koji se nalaze na granici između prekršaja i krivičnih dela, ali takvih je u praksi veliki broj.

KLJUČNE REČI: javni saobraćaj / bezbednost saobraćaja / kaznenopravna reakcija / krivična dela / prekršaji

UVOD

Javni saobraćaj je važna oblast društvenih delatnosti i jedna od najznačajnijih privrednih grana. Međutim, on sobom nosi i velike rizike, jer saobraćaj, osim što je korisna, jeste i veoma opasna oblast delatnosti u kojoj su u savremenim uslovima društvenog života ljudski životi veoma ugroženi. Najveći rizici ove vrste pojavljuju se u drumskom saobraćaju koji ima najveći broj učesnika, gde su nesreće najčešće, pa su samim tim i broj žrtava i materijalna šteta najveći. Broj stradalih u saobraćajnim nezgodama u svetu je veoma veliki, broj povređenih mnogostruko veći, a materijalna

* Kriminalističko-policijski univerzitet, Beograd, djordje.djordjevic@kpu.edu.rs

šteta dostiže ogromne razmere. U našoj zemlji opasnosti koje saobraćaj sobom nosi još su i veće. Tome doprinosi često nedovoljan stepen saobraćajne kulture i obučenosti učesnika u saobraćaju, veliki broj starih, dotrajalih, često i neispravnih vozila u saobraćaju, nedovoljan broj adekvatnih saobraćajnica prema broju vozila, i dr. Iako se poslednjih godina statistika saobraćajnih nezgoda i njihovih posledica u našoj zemlji nešto povoljnija, situacija je i dalje daleko od zadovoljavajuće.

Zakonodavstvo nastoji da ovu oblast što potpunije reguliše kako bi se bezbednost u saobraćaju povećala, a broj nezgoda smanjio. U tom smislu, brojnim propisima nastoji se da se ponašanje svih učesnika u saobraćaju reguliše tako da se u što većoj meri zaštiti, pre svega život ljudi, ali i druge vrednosti od značaja za savremeno društvo (imovina, efikasnost transporta, životna sredina i dr.) koje se u saobraćaju ugrožavaju.

U okviru pravnog regulisanja, posebno je značajna kaznenopravna zaštita koja treba da obezbedi pridržavanje saobraćajnih propisa od strane svih učesnika u javnom saobraćaju, jer je upravo nepridržavanje propisa najčešći uzrok incidentnih situacija u saobraćaju, zbog kojih dolazi do ljudskih žrtava i drugih štetnih posledica.

Kaznenopravna zaštita bezbednosti u javnom saobraćaju ostvaruje se odredbama krivičnog i prekršajnog prava, a u izvesnoj meri i odredbama privrednoprestupnog prava. U okviru krivičnog prava određena su krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, čime su obuhvaćeni teži saobraćajni delikti koji za posledicu imaju povredu života ili tela ljudi, oštećenje imovine većeg obima, kao i izazivanje konkretne opasnosti za ove zaštićene vrednosti. U okviru privrednoprestupnog prava, kao privredni prestupi određene su teže povrede propisa o bezbednosti saobraćaja do kojih dolazi u sklopu privrednog i finansijskog poslovanja pravnih lica tj. koje čine pravna lica i odgovorna lica u njima. Saobraćajnim prekršajima obuhvaćen je daleko najveći broj nedozvoljenih ponašanja u saobraćaju koja kao posledicu imaju, u najvećem broju slučajeva, samo apstraktnu opasnost po bezbednost saobraćaja.

1. KRIVIČNA DELA PROTIV BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRAĆAJA

Krivična dela iz ove grupe, koja se često nazivaju i saobraćajnim krivičnim delima, veoma su značajna grupa krivičnih dela u savremenom krivičnom pravu, jer su to dela koja se svakodnevno vrše u velikom broju i čije posledice teško ugrožavaju ili povređuju živote ljudi ili imovinu.

Zaštitini objekt ovih krivičnih dela jeste bezbednost javnog saobraćaja (Stojanović, Delić, 2020: 228). Većina ovih krivičnih dela odnose se na ugrožavanje saobraćaja na putevima ili šire uzeto na suvozemni saobraćaj, neka se odnose na vazdušni saobraćaj, dok su krivična dela iz oblasti pomorskog, rečnog i drugog saobraćaja na vodama (izuzev krivičnog dela piratstva) data u sporednom krivičnom zakonodavstvu (Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Zakon o unutrašnjoj plovidbi). Krivično delo otmice može da se odnosi na otmicu prevoznog sredstva u bilo kojoj grani saobraćaja (na primer, otmica vazduhoplova, broda, autobusa i dr).

Osnovni oblici većine krivičnih dela iz ove grupe jesu krivična dela ugrožavanja koja imaju za posledicu opasnost, i to konkretnu opasnost za život ljudi i imovinu većeg obima (saobraćajni delikti koji za posledicu imaju samo apstraktnu opasnost po pravilu se kvalifikuju kao saobraćajni prekršaji). Teži oblici ovih krivičnih dela, koji najčešće spadaju u teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, predstavljaju krivična dela povrede i kod njih se kao teža posledica pojavljuju teška telesna povreda, imovinska šteta velikih razmera ili smrt jednog ili više lica (Mrvić-Petrović, 2011: 285).

Većina krivičnih dela iz ove grupe može se vršiti kako sa umišljajem, tako i iz nehata, a neka se mogu izvršiti samo sa umišljajem. Kod teških oblika osnovnih dela iz ove grupe kod kojih je kao teža posledica nastupila teška telesna povreda, imovinska šteta velikih razmera ili smrt jednog ili više lica, osnovno delo može biti izvršeno sa umišljajem ili iz nehata, a teža posledica treba da je nastupila usled nehata učinioca. Ako bi u odnosu na tu posledicu postojao umišljaj izvršioca, to bi predstavljalo neko drugo krivično delo (na primer, teška telesna povreda ili ubistvo) koje bi moglo biti u idealnom sticaju sa delom ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja (Đorđević, Kolarić, 2020: 184).

U praksi naših sudova krivična dela iz ove grupe spadaju među najčešća (češća od njih su samo krivična dela protiv imovine, protiv braka i porodice i protiv zdravlja ljudi) (Stojanović, Deliće, 2020: 228). Broj pravosnažno osuđenih lica za ova krivična dela je prilično ujednačen i poslednjih godina iznosi oko 2000, što predstavlja oko 7-8% od ukupno broja pravosnažno osuđenih lica za sva krivična dela u Srbiji u toku jedne godine (vidi tabelu 1).

Tabela 1. Broj pravosnažno osuđenih punoletnih lica za krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja¹

Godina	2017	2018	2019	2020	2021
Broj osuda	2250	1974	2134	1917	2287
%	7,1	6,6	7,6	7,5	8,3

Takođe treba imati u vidu da se ovaj ukupan broj svodi zapravo na krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja i teško delo protiv bezbednosti saobraćaja koje proizlazi iz ovog dela, dok na sva ostala dela iz ove grupe otpada svega 0,65% osuda. Tako se svaka analiza krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja praktično svodi na analizu krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja.

¹ Izvor podataka: Bilten Republičkog zavoda za statistiku, www.stat.gov.rs, pregledano 12.5.2023.

1.1. Ugrožavanje javnog saobraćaja (član 289 KZS)

Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja ima svoja dva oblika od kojih se prvi odnosi na ugrožavanje putnog saobraćaja, a drugi na ugrožavanje drugih grana javnog saobraćaja, izuzev vazdušnog saobraćaja za čije ugrožavanje postoje posebne odredbe Krivičnog zakonika.

Radnja prvog oblika ovog krivičnog dela je blanketnog karaktera (Mrvić-Petrović, 2011: 286), i sastoji se u nepridržavanju saobraćajnih propisa, od kojih su svakao najznačajniji oni predviđeni Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima.² To se može vršiti na različite načine, na primer, prekoračenjem propisane brzine, nepropisnim preticanjem, vožnjom u pijanom stanju, upotrebom neispravnog vozila, nepoštovanjem saobraćajne signalizacije i dr. Krivično delo se vrši na putevima, ulicama, mostovima, tunelima ili drugim površinama koji služe za javni saobraćaj. Vršenje ovih radnji van površina koje služe za javni saobraćaj, na primer, u dvorištu, na livadi i sl. ne predstavlja ovo krivično delo, ali može predstavljati krivično delo izazivanja opšte opasnosti. U tom smislu se i u presudi Okružnog suda u Beogradu navodi da „kada vozač pri pokretanju vozila na zemljanoj površini pored kolovoza puta koja ne služi za javni saobraćaj povredi pešakinju čini krivično delo izazivanja opšte opasnosti“.³

Posledica ovog krivičnog dela je izazivanje opasnosti za život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima. U pitanju je konkretna opasnost, tj. opasnost koja je već nastupila (Stojanović, Delić, 2020: 230). Prouzrokovanje apstraktne opasnosti, tj. opasnosti koja se sastoji u stvorenim uslovima za mogućnost nastupanje konkretne opasnosti nije dovoljna za postojanje ovog krivičnog dela, ali može predstavljati prekršaj. Pored toga za postojanje ovog krivičnog dela potrebno je da je usled dela nastupila i laka telesna povreda ili imovinska šteta u iznosu koji prelazi dve stotine hiljada dinara što predstavlja objektivni uslov inkriminacije kod ovog krivičnog dela. Ovaj uslov uveden je u naše krivično zakonodvstvo 1977. godine sa ciljem lakšeg razgraničavanja apstraktne i konkretne opasnosti kao posledice učinjenog dela (Delić, 2020: 233). Ovako postavljen objektivni uslov inkriminacije ne predstavlja obeležje bića ovog dela, pa ne mora da bude obuhvaćen krivicom učinioca (Stojanović, 2013: 128). Stoga je neophodno, kako se to ističe i u sudskoj praksi, da se u svakom konkretnom slučaju utvrdi subjektivni odnos okrivljenog prema učinjenom krivičnom delu i napravi razlika između posledice krivičnog dela i objektivnog uslova inkriminacije.⁴

² Službeni glasnik RS, br. 41/2009. i 53/2010, 101/2011, 32/2013 – odluka US, 55/2014, 96/2015 – dr. zakon, 9/2016 – odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – dr. zakon, 87/2018, 23/2019. i 128/2020-drugi zakon

³ Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž. 92/04 od 19. januara 2004. i presuda Petog opštinskog suda u Beogradu K. 1121/02 od 27. juna 2003. godine - Bilten Okružnog suda u Beogradu, br. 64/2005, Intermex, Beograd, www.propisionline.com pregledano 12.5.2023.

⁴ Presuda Osnovnog suda u Čačku K 445/19 od 6. marta 2020. i rešenje Višeg suda u Čačku Kž 91/20 od 5. avgusta 2020. godine, priredio: D. Kalaba, Intermex, Beograd, www.propisionline.com pregledano 12.5.2023

Laka telesna povreda ili imovinska šteta treba da je nastupila za drugog, a ne za izvršioca krivičnog dela čija povreda ili za njega nastala šteta nije od značaja za postojanje ovog krivičnog dela (Đorđević, Kolarić, 2020: 186). I laka telesna povreda i nastala materijalna šteta preko dvesta hiljada dinara nisu teža posledica pa samim tim ni kvalifikatorna okolnost koja zasniva težu kvalifikaciju, već objektivni uslov inkriminacije, što se ističe i u sudskoj praksi.⁵

Drugi oblik ovog krivičnog dela odnosi se na ugrožavanje javnog saobraćaja u drugim granama saobraćaja, izuzev putnog koji je obuhvaćen prvim oblikom dela i vazdušnog čije ugrožavanje predstavlja posebno krivično delo (član 291 ili 292 KZ). To može biti ugrožavanje železničkog, brodskog, tramvajskog, trolejskog, autobusnog ili saobraćaja žičarom. Radnja ovog krivičnog dela sastoji se u nepridržavanju saobraćajnih propisa, a posledica je dovođenje u opasnost (konkretnu opasnost) života ili tela ljudi ili imovine većeg obima (Jovašević, 2014: 209). Za razliku od osnovnog oblika, krivično delo je dovršeno nastupanjem konkretne opasnosti, a ne traži se objektivni uslov inkriminacije (Delić, 2020: 244).

Izvršilac ovog krivičnog dela može biti svako lice koje je učesnik u saobraćaju. To može biti vozač motornog vozila (automobila, kamiona, traktora, motocikla), nekog drugog vozila (zaprežnog vozila, bicikla i dr), a isto tako i drugi učesnik u javnom saobraćaju na putevima i drugim površinama koje služe za javni saobraćaj (Mrvić-Petrović, 2011: 289). I pešak može biti izvršilac ovog krivičnog dela (M. Đorđević, Đ. Đorđević, 2020: 188), što je istakao i Vrhovni sud Srbije u svom stavu sa sednice krivičnog odeljenja tog suda.⁶

Oba oblika ovog dela mogu se izvršiti kako sa umišljajem tako i iz nehata. U krivičnopravnoj teoriji ne postoji jedinstven stav o tome da li je kod ovog dela moguć direktni umišljaj, ali prevlađuje shvatanje da je on moguć i da postoji kad učinilac svesno i voljno preduzetom radnjom prouzrokuje konkretnu opasnost (Risimović, 2005: 273).

Kazna propisana za prvi oblik ovog dela je zatvor do tri godine, a za drugi oblik zatvor od šest meseci do pet godina, a za oba oblika ako su izvršena iz nehata kazna je novčana kazna ili zatvor do jedne godine.

Teži oblici ovog krivičnog dela postoje ako je usled nekog od osnovnih oblika ovog krivičnog dela nastupila teška telesna povreda ili imovinska šteta velikih razmera ili (još teži oblik) ako je nastupila smrt jednog ili više lica. U ovim slučajevima osnovno delo može biti učinjeno sa umišljajem ili iz nehata, a teža posledica treba da je nastupila usled nehata. Oni su predviđeni kao teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja u

⁵ Presuda Opštinskog suda u Nišu K. 1522/04 i Presuda Okružnog suda u Nišu Kž. 895/05) - Bilten Okružnog suda u Nišu br. 27/2008, Intermex, Beograd, autor sentence: sudija Opštinskog suda u Nišu Dijana Janković, www.propisionline.com pregledano 12.5.2023

⁶ Stav sednice Krivičnog sudskog odeljenja od 9. 2. 1965. - Bilten Vrhovnog suda Srbije, br. 4/2008, Intermex, Beograd, www.propisionline.com pregledano 12.5.2023.

članu 297 KZ. Za ovo krivično delo zakonom je predviđeno obavezno izricanje mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom.

2. SAOBRAĆAJNI PREKRŠAJI

Saobraćajni prekršaji su najbrojnija kategorija saobraćajnih delikata. U ukupnom broju učinjenih (procesuiranih) prekršaja u našoj zemlji saobraćajni prekršaji predstavljaju daleko najbrojniju kategoriju (Tomić-Petrović, 2017:324), jer na njih odlazi oko dve trećine svih učinjenih prekršaja. Iako po svojoj prirodi lakši delikti od odgovarajućih krivičnih dela (i privrednih prestupa), saobraćajni prekršaji su od velikog značaja za bezbednost učesnika u javnom saobraćaju, jer se njihovim vršenjem stvaraju uslovi za nastajanje težih posledica koje mogu da predstavljaju i najteža krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Ako se, pri tom, ima u vidu i brojnost saobraćajnih prekršaja, onda se može shvatiti njihov značaj za bezbednost u saobraćaju, čak i kad samo jedan mali procenat od njih prerasta u teže saobraćajne delikte (Đorđević, 2021: 152).

Drumski saobraćaj u našoj zemlji regulisan je velikim brojem različitih propisa, među kojima je najznačajniji Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (Tomić-Petrović, 2016: 295). Među kaznenim odredbama ovog zakona nalaze se odredbe o privrednim prestupima koje čine pravna i odgovorna lica (član 325) i veliki broj odredaba o najznačajnijim prekršajima u oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima, koje mogu učiniti pravna i odgovorna lica, preduzetnici i fizička lica (čl. 326–338).

Osnovna karakteristika saobraćajnih prekršaja jeste njihov zaštitni objekt. Grupni zaštitni objekt ovih prekršaja najčešće se određuje dvostruko: kao bezbednost saobraćaja na putevima i kao opšta sigurnost ljudi i imovine. Čini se da se to može shvatiti i kao jedan jedinstveni zaštitni objekt, jer pojam bezbednosti saobraćaja u sebi obuhvata i opštu sigurnost ljudi i imovine. Teško je zamisliti situaciju u kojoj dolazi do ugrožavanja bezbednosti saobraćaja, a da istovremeno ne dolazi i do ugrožavanja opšte sigurnosti ljudi i imovine, kao što je teško zamisliti i da se u slučaju ugrožavanja sigurnosti ljudi i imovine u saobraćaju, ne ugrožava i bezbednost saobraćaja (Đorđević, 2021: 153).

Saobraćajni prekršaji su prema svojim posledicama po pravilu delikti apstraktne opasnosti, iako u pojedinim slučajevima mogu predstavljati i konkretnu opasnost, pa čak i sadržati određene povrede. Okolnost da je prekršajem izazvana konkretna opasnost (u zakonu je upotrebljen termin „neposredna opasnost“), ili povreda (saobraćajna nezgoda ili pribavljanje protivpravne imovinske koristi), može se kod pojedinih prekršaja pojaviti kao kvalifikatorna okolnost, tj. kao okolnost koja sobom povlači težu kvalifikaciju prekršaja (čl. 329–334 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima).

Učinioci saobraćajnih prekršaja mogu biti svi prekršajnopravni subjekti, dakle fizička lica, pravna i odgovorna lica i preduzetnici. Pod odgovornim licem, kada su u pitanju ovi

saobraćajni prekršaji, pored odgovornih lica u preduzeću, ustanovi ili drugom pravnom licu, podrazumeva se i odgovorno lice u državnom organu ili organu lokalne samouprave.

Svi saobraćajni prekršaji mogu se učiniti, kako sa umišljajem, tako i iz nehata. Saobraćajni prekršaji su, po prirodi stvari, nehatni delikti, ali to ne isključuje mogućnost da ponekad mogu biti učinjeni i sa umišljajem. Umišljaj je kod saobraćajnih delikata uvek uperen na ugrožavanje bezbednosti saobraćaja, a ne na izazivanje drugih posledica (materijalna šteta, telesne povrede) u kom slučaju bi postojalo odgovarajuće krivično delo. Da li je prekršaj učinjen sa umišljajem ili iz nehata, može se ceniti prilikom odmeravanja kazne (stepen prekršajne odgovornosti).

Sankcije za saobraćajne prekršaje su brojne, raznovrsne i relativno stroge (Tomić-Petrović, 2017: 324). Spadaju među najstrožije sankcije koje propisuje naše prekršajno pravo. To se pre svega odnosi na kazne, u prvom redu kaznu zatvora.

Kazna zatvora se u prekršajnom pravu propisuje izuzetno, samo za najteže slučajeve, i njeno trajanje može biti od jednog do šezdeset dana (Vuković, 2015: 86). Međutim, s obzirom na to da saobraćajni prekršaji mogu biti veoma teški i da se njima često ugrožavaju život ljudi, njihov telesni integritet i imovina većeg obima, to se u našem prekršajnom pravu za najteže saobraćajne prekršaje propisuje i kazna zatvora, alternativno sa novčanom kaznom ili kaznom rada u javnom interesu. Tako je za najteže prekršaje iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (član 329, tzv. nasilnička vožnja), propisana kazna zatvora u trajanju od 30 do 60 dana ili rad u javnom interesu kumulativno sa novčanom kaznom, a za teže oblike ovih prekršaja (kada je došlo do saobraćajne nezgode) u trajanju od 45 do 60 dana ili rad u javnom interesu, takođe kumulativno sa novčanom kaznom. Za nešto lakše prekršaje (član 330) propisana je kazna zatvora u trajanju od 15 do 60 dana (za teže oblike takođe 45 do 60 dana) alternativno sa novčanom kaznom. Za prekršaje iz čl. 331 kazna zatvora propisana je u trajanju do 30, odnosno do 60 dana (za teži oblik) alternativno sa novčanom kaznom, dok je za prekršaje iz člana 332 propisana samo za teži oblik i to u trajanju do 45 dana, alternativno sa novčanom kaznom.

Novčana kazna predviđena je kao jedina kazna za prekršaje koje čine pravna lica, odgovorna lica u njima i preduzetnici. Maksimalan iznos novčane kazne za pravno lice je 800.000 dinara (član 326), za odgovorno lice u pravnom licu ili u državnom organu, odnosno organu jedinica lokalne samouprave, 50.000 dinara (član 326), a za preduzetnika 500.000 dinara (član 328). Za fizička lica kao učinioce saobraćajnih prekršaja, novčana kazna propisana je kumulativno sa kaznom zatvora ili radom u javnom interesu (čl. 329) gde njen maksimum dostiže 150.000 dinara, alternativno sa kaznom zatvora (čl. 330) sa maksimumom od 120.000 dinara, takođe alternativno sa kaznom zatvora u maksimalnom iznosu do 40.000 dinara, odnosno do 60.000 za teži oblik (čl. 331), kao i samo novčana kazna za lakše prekršaje, s tim što je za najlakše prekršaje novčana kazna određena u fiksnim iznosima.

Izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima iz 2018. godine⁷ u članu 329. Zakona kojim je određen najteži prekršaj fizičkog lica, tzv. nasilnička vožnja, propisana je alternativno sa do tada postojećom kaznom zatvora i kazna rada u javnom interesu. Iako je ovakva mogućnost po opštim propisima o prekršajima postojala i pre ove izmene ona je veoma značajna sa stanovišta primene ove kazne koja je i uvedena u naše zakonodavstvo sa ciljem da se njome zameni kazna zatvora gde god ona nije neophodna, pogotovu u prekršajnom pravu. Alternativno propisivanje ove kazne u samoj odredbi o konkretnom prekršaju doprinosi njenoj češćoj primeni i pravnoj sigurnosti učinioca prekršaja jer su u samoj odredbi određeni i njeni kazneni okviri (posebni minimum i maksimum) što nije slučaj kada se ova kazna izriče na osnovu opšte odredbe Zakona o prekršajima.

Kazneni poeni su posebna vrsta prekršajnih sankcija namenjena samo fizičkim licima učiniocima saobraćajnih prekršaja (Delić, Bajović, 2018: 87). U zavisnosti od težine prekršaja, Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima za pojedine prekršaje propisani su i kazneni poeni (od 1 do 17 kaznenih poena) koji se izriču kumulativno sa kaznom zatvora ili novčanom kaznom. Kaznene poene može izreći samo prekršajni sud, što znači da se oni mogu propisati samo za one prekršaje za koje se prekršajni postupak vodi pred tim sudom. Ova kazna može se izreći samo vozaču kojem je vozačka dozvola, odnosno probna vozačka dozvola, izdata u Republici Srbiji. Kazneni poeni se izriču i uz opomenu, ako se radi o opomeni koja je izrečena od strane prekršajnog suda za prekršaj za koji je obavezno izricanje kaznenih poena. Kod odmeravanja kazne za sticaj prekršaja, kazneni poeni se određuju sa svaki prekršaj posebno, a jedinstvena kazna predstavlja zbir pojedinačno utvrđenih kaznenih poena.

Kada su u pitanju saobraćajni prekršaji, poseban značaj ima i mogućnost izricanja zaštitne mere zabrane upravljanja motornim vozilom. Ova zaštitna mera po svojoj sadržini odgovara meri bezbednosti koja pod istim nazivom postoji u našem krivičnom pravu. Njeno postojanje je široko prihvaćeno u savremenom pravu s obzirom na stepen razvijenosti saobraćaja u savremenim uslovima života. Kako sa sve većim razvojem javnog saobraćaja u svim njegovim granama raste broj saobraćajnih udesa, a time i stepen ugroženosti učesnika u saobraćaju, to ova mera dobija sve veći značaj i sve širu primenu.

Ova zaštitna mera sastoji se, kao što je u njenom nazivu već rečeno, u zabrani učiniocu da upravlja motornim vozilom određene vrste ili kategorije. Ona se može izreći učiniocu prekršaja uz kaznu ili opomenu. Da bi se mogla izreći učiniocu saobraćajnog prekršaja, zabrana upravljanja motornim vozilom mora biti predviđena propisom kojim je određen prekršaj za koji je učinilac oglašen odgovornim. Opšti uslovi za izricanje ove mere, određeni Zakonom o prekršajima, su da je učinilac prekršaja učinio prekršaj protiv bezbednosti saobraćaja i da postoji opasnost da će ponovo učiniti prekršaj, odnosno da njegovo ranije kršenje tih propisa pokazuje da je opasno da upravlja motornim vozilom. Pored toga, zakonom kojim se određuje pojedini saobraćajni

⁷ Službeni glasnik RS, br. 24/2018.

prekršaj mogu biti određeni i drugi uslovi za izricanje ove zaštitne mere (Vuković, 2015: 114). Zaštitnu meru može izreći samo prekršajni sud, a njeno izricanje može biti obavezno ili fakultativno. Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima, za sve teže prekršaje fizičkih lica (čl. 329 i 330), predviđeno je njeno obavezno izricanje. Osim toga, u članu 338 predviđeni su i drugi slučajevi obavezne primene ove mere. U pitanju su saobraćajni prekršaji koji se u zakonu tretiraju kao u toj meri opasni za bezbednost saobraćaja da učinioac takvog prekršaja treba uvek izreći zaštitnu meru zabrane upravljanja motornim vozilom. Međutim, istim članom ovog zakona predviđena je i mogućnost da se zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom izrekne i za druge prekršaje za koje se postupak vodi pred prekršajnim sudom. U toj situaciji prekršajni sud koji odlučuje o prekršaju, ceneći zakonom postavljene opšte uslove za izricanje ove mere i okolnosti konkretnog slučaja, odlučuje da li će izreći ovu zaštitnu meru ili ne.

Zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom može se izreći, prema Zakonu o prekršajima Republike Srbije, u trajanju od trideset dana do jedne godine. U vreme njenog trajanja ne uračunava se vreme koje je učinilac proveo na izdržavanju kazne zatvora. Dužina njenog trajanja za konkretan prekršaj određena je samim propisom o prekršaju (čl. 329 i 330 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima) ili opštom odredbom kojom se određuje njeno izricanje za druge prekršaje (član 338).

Ukoliko je učinilac zaključio sporazum o priznanju prekršaja, sastavni deo sporazuma može biti i odredba po kojoj, u zavisnosti od zakonom propisane dužine trajanja zaštitne mere, mera zabrane upravljanja motornim vozilom neće biti izrečena ili će biti izrečena u kraćem trajanju od onog koji je propisan za taj prekršaj.

3. ODNOS IZMEĐU KRIVIČNIH DELA I PREKRŠAJA

Iz gornjeg izlaganja vidimo da su saobraćajna krivična dela među najbrojnijima u praksi naših sudova, a saobraćajni prekršaji daleko najbrojniji prekršaji u praksi naših prekršajnih organa. Imajući u vidu tu činjenicu prilikom analize saobraćajnih delikata uopšte i ostvarivanja ciljeva kaznene intervencije njihovom primenom ne smemo prenebregnuti i pitanja vezana za efikasnost te intervencije. Opšte je poznato da kada su u pitanju lakši delikti, a saobraćajni delikti to većem delom svakako jesu, ciljevi kaznene intervencije se postižu i njenom efikasnošću. Po tom pitanju prekršajnoppravna reakcija je daleko efikasnija od krivičnoppravne. Naravno da se krivična odgovornost u ovoj oblasti nikako ne može u potpunosti zameniti prekršajnom, jer postoje slučajevi u kojima je prekršajnoppravna reakcija apsolutno neadekvatna. Međutim, s obzirom na brojnost ovih krivičnih dela, u praksi se javlja veliki broj slučajeva koji se nalaze na samoj granici između krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja i nekog saobraćajnog prekršaja.

Analizom elemenata krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja lako možemo da zaključimo da je osnovna razlika između ovog krivičnog dela i brojnih prekršaja iz kojih

ovo delo može da nastane u posledici koja se kod krivičnog dela sastoji u dovođenju „u opasnost života ili tela ljudi ili imovine većeg obima“, a ta posledica se objektivizuje kroz nastupanje tzv. objektivnog uslova inkriminacije koji se sastoji u nastupanju kod drugog lake telesne povrede ili imovinske štete koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara. To u praksi znači da kvalifikacija konkretnog kršenja propisa kao prekršaja ili kao krivičnog dela može da zavisi od procene da li pričinjena materijalna šteta prelazi iznos od dvesta hiljada dinara ili ne, ili da će neka mala povreda biti kvalifikovana kao laka telesna povreda. Pri sadašnjim cenama rezervnih delova i popravki automobila ta cifra može biti premašena i pri relativno sitnim oštećenjima (cena jednog fara, branika, vetrobranskog stakla veoma lako može preći taj iznos, posebno ako su u pitanju skupa vozila). Takođe i svaka iole značajnija modrica ili posekotina mogu dobiti kvalifikaciju lake telesne povrede i povući sa sobom pokretanje krivičnog postupka za ugrožavanje javnog saobraćaja. Kada je u pitanju materijalna šteta kao objektivni uslov inkriminacije ona u velikoj meri zavisi od toga kakvo je vozilo koje je oštećeno, staro ili novo, skupo ili jeftino. To je svakako od značaja za naknadu štete, ali se ne vidi direktna veza sa ugrožavanjem bezbednosti saobraćaja. Razliku između krivičnog dela i prekršaja će dakle napraviti objektivna činjenica (objektivni uslov inkriminacije) koja uopšte nije obuhvaćena umišljajem učinioaca i kao takva uopšte nije element bića učinjenog krivičnog dela (Vuković, 2021: 82).

Zato se, čini se opravdano, može postaviti pitanje, šta se dobija na planu kaznene intervencije kad je u pitanju bezbednost saobraćaja relativno lakim prelaskom sa prekršajne na krivičnu odgovornost. Mnogo puta je isticano da krivična odgovornost mora predstavljati „ultima ratio“, odnosno poslednje sredstvo u zaštiti najznačajnijih društvenih vrednosti. Osim toga, čini nam se da po pitanju odnosa prekršajne i krivične odgovornosti često robujemo jednoj predrasudi, a to je da je prekršajna odgovornost blaga, a krivična stroga i jedino opravdana kad su u pitanju iole ozbiljniji delikti. To u praksi ni izbliza nije tako i ima mnogo primera gde je za isti delikt učiniocu nepovoljnija opcija prekršajna, nego krivična odgovornost. Ako postoji dilema da li će neki delikt biti kvalifikovan kao prekršaj ili kao krivično delo treba imati u vidu da će u prvom slučaju to predstavljati težak prekršaj (jer je na samoj granici sa krivičnim delom) i kao takav sigurno povući neku težu prekršajnu kaznu (koje često nisu nimalo blage, pogotovu kad su u pitanju saobraćajni delikti), a u drugom slučaju predstavljati lak slučaj krivičnog dela koji po pravilu završava sa uslovnom osudom ili, eventualno, novčanom kaznom.

Uzmimo, na primer, jedan prekršaj iz grupa težih prekršaja fizičkih lica iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (čl. 329, 330). Ako neko povredi neki od tih propisa, ali ne bude ispunjen objektivni uslov inkriminacije (na pr, došlo je do saobraćajne nezgode, ali je nastupila samo materijalna šteta manja od dvesta hiljada dinara) onda će njegov delikt biti kvalifikovan kao prekršaj. Za taj prekršaj on može biti kažnjen (ako je u pitanju prekršaj iz člana 329, stav 2. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima) kaznom zatvora od 45 do 60 dana i novčanom kaznom u iznosu od 130.000 do 150.000 dinara ili kaznom rada u javnom interesu, u trajanju od 300 do 360 sati i novčanom kaznom u iznosu od 130.000 do 150.000 dinara, a osim toga obavezno

mu se izriču zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje 10 meseci i 17 kaznenih poena. Dakle, učiniocu prekršaja biće izrečena i kazna zatvora u ne baš kratkom trajanju (ili kazna rada u javnom interesu), i novčana kazna, takođe u značajnom iznosu, i zaštitna mera i kazneni poeni, i jedno i drugo u maksimalnom iznosu. I sve to kumulativno i obavezno.

Ako je učinilac istog delikta, pod istim uslovima i okolnostima, izazvao saobraćajnu nezgodu i pričinio materijalnu štetu makar malo preko dvesta hiljada dinara (udario vozilo čiji je far malo skuplji), njegov delikt samim tim postaje krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja. Tačno je da je za ovo krivično delo propisana kazna zatvora do tri godine (ako je učinjeno sa umišljajem, što je teško dokazati) ili do jedne godine (ako je učinjeno iz nehata), ali su izrečene kazne u praksi daleko manje. Ako tome dodamo da nema kumulativne novčane kazne, da je izricanje mere bezbednosti fakultativno i da nema kaznenih poena može se zaključiti da se lako može dogoditi da učinilac osuđen za krivično delo prođe u osnovi povoljnije od onog osuđenog za prekršaj. Situacija može biti još drastičnija ako je u pitanju kršenje propisa iz člana 330. kod kojih se još umišljaj još teže može dokazivati. Podaci dobijeni jednim opsežnim istraživanjem koje je Institut za kriminološka i sociološka istraživanja sproveo u toku 2017. i 2018. godine (Đorđević, Stevanović, 2018: 71) pokazuju da su učinioci ovog krivičnog dela u velikom procentu slučajeva dobijali uslovnu osudu (75%), ili su kažnjavani novčanom kaznom (23%), dok je kazna zatvora izrečena u svega 2% slučajeva (izrečene kazne zatvora bile su do 6 meseci). Pri tome treba imati u vidu da su istraživanjem obuhvaćeni svi oblici ovog krivičnog dela (i umišljajni i nehadni), pa je očigledno da je kazna zatvora izrečena za osnovni (umišljajni) oblik, dok za lakši (nehadni) oblik kazna zatvora nije izrečena nijednom. I mera bezbednosti, koja je za ovo delo fakultativna, izrečena je u 39% slučajeva (za razliku od obaveznog izricanja zaštitne mere za prekršaj).

Sve to govori u prilog stanovišta da krivičnu odgovornost ne treba *a priori* shvatati kao težu i neophodnu kao adekvatnu kaznenopravnu reakciju i da se određeni kriminalnopolitički efekti itekako mogu postići propisivanjem i doslednom primenom prekršajnopравnih mera.

ZAKLJUČAK

Kaznenopravna regulativa kojom se štiti bezbednost saobraćaja u našem zakonodavstvu veoma je razvijena. Ovo posebno važi kad je u pitanju bezbednost drumskog saobraćaja koji je i najrazvijeniji i koji sobom nosi i najveće rizike po bezbednost ljudi i imovine. Krivičnim delima svrstanim u glavu XXVI pod nazivom „Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja“ bezbednost saobraćaja se štiti od najjačih napada i ugrožavanja, dok su prekršaji kao lakši delikti i privredni prestupi kao delikti vezani za privredno i finansijsko poslovanje predviđeni drugim propisima od kojih je daleko najvažniji, bar kad je u pitanju drumski saobraćaj, Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima.

Prethodno izlaganje pokazalo je da i krivično i prekršajno pravo predstavljaju značajan činilac u zaštiti bezbednosti saobraćaja, odnosno života i imovine ljudi. Iako prekršaji kao delikti ne predstavljaju neposredan napad na život, kažnjavanje za prekršaje je veoma značajno za otklanjanje opasnih situacija u kojima ljudski životi mogu biti ugroženi. To naročito dolazi do izražaja upravo u oblasti javnog saobraćaja u kojoj su opasnosti za život učesnika u saobraćaju izuzetno velike. Iako krivično pravo u otklanjanju ovih opasnosti ima posebno značajnu ulogu zbog inkriminisanja najtežih saobraćajnih delikata i propisivanja za njih najtežih pravnih sankcija, i uloga prekršajnog prava u toj oblasti nije malog značaja, jer doprinosi prevenciji prekršaja kao delikata čije masovno vršenje vodi i povećanju broja najtežih krivičnih dela ove vrste. Dosledna primena odredaba prekršajnog prava u ovoj oblasti i brzina i efikasnost prekršajnog postupka takođe su značajan faktor u suzbijanju saobraćajne delinkvencije (Đorđević, 2002: 158).

Tome u velikoj meri doprinosi i karakter prekršajnih sankcija koje kao činioци u prevenciji prekršajnog ponašanja u javnom saobraćaju u istoj meri doprinose i suzbijanju vršenja saobraćajnih krivičnih dela. Sve ovo utoliko pre što su radnje saobraćajnih krivičnih dela i saobraćajnih prekršaja najčešće iste (a razlikuju se uglavnom samo u pogledu posledica), a prekršajne sankcije koje preventivno deluju u pogledu suzbijanja prekršaja istovremeno vrše istu funkciju i na planu suzbijanja krivičnih dela u oblasti saobraćaja.

Stoga ima mesta razmišljanjima o tome da li bi se moglo nešto postići, naročito na polju prevencija saobraćajnih delikata, eventualnom dekriminalizacijom najlakših oblika postojećih saobraćajnih krivičnih dela, naročito krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, pre svega njegovog lakšeg, nehatnog oblika, i njihovim prevođenjem u sferu prekršajnog prava kao najtežih oblika postojećih saobraćajnih prekršaja.

REFERENCE

1. Delić N. (2020) Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja, u „*Unifikacija prava i pravna sigurnost*“, zbornik radova Kopaoničke škole prirodnog prava Slobodan Perović, tom 1, Beograd: Kopaonička škola prirodnog prava
2. Delić N, Bajović V. (2018) *Priručnik za prekršajno pravo*, Beograd: Službeni glasnik
3. Đorđević Đ, Kolarić D. (2020) *Krivično pravo, posebni deo*, Beograd: Kriminalističko-policijski univerzitet
4. Đorđević M, Đorđević Đ (2020) *Krivično pravo, sa osnovama privrednoprestupnog i prekršajnog prava*, Beograd: Projuris
5. Đorđević Đ. (2021) *Prekršajno pravo*, Beograd: Kriminalističko-policijski univerzitet
6. Đorđević Đ. (2002) Zaštita života učesnika u javnom saobraćaju u prekršajnom pravu, *Pravni život*, br. 9

7. Đorđević Đ, Stevanović I. (2018) Rezultati istraživanja, poglavlje u monografiji "*Kaznena politika u Srbiji – zakon i praksa*", Beograd: Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu, Ministarstvo pravde SAD, Kancelarija za međunarodnu pomoć, usavršavanje i profesionalnu obuku u pravosuđu (str. 35-126)
8. Jovašević D. (2014) *Krivično pravo, posebni deo*, Beograd: Dosije studio
9. Mrvić-Petrović. (2011) *Krivično pravo, posebni deo*, Beograd: Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu, Službeni glasnik
10. Stojanović Z. (2013) *Krivično pravo, opšti deo*, Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Pravna knjiga
11. Stojanović Z, Delić N. (2020) *Krivično pravo, posebni deo*, Beograd: Univerzitet u Beogradu, Pravni fakultet
12. Risimović R. (2005) Zaštita prava na život u javnom saobraćaju, *Pravni život*, br. 9
13. Tomić-Petrović N. (2016) Rizici i zaštita prava u saobraćaju, *Pravni život*, br. 9
14. Tomić-Petrović N. (2017) Prekršaji i zaštita prava na život u saobraćaju u Republici Srbiji, *Pravni život*, br. 9
15. Vuković I. (2015) *Prekršajno pravo*, Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu
16. Vuković I. (2021) *Krivično pravo, opšti deo*, Beograd: Univerzitet u Beogradu - Pravni fakultet

INTERNET IZVORI

17. Bilten Republičkog zavoda za statistiku, www.stat.gov.rs,
18. Intermex, Beograd, www.propisionline.com

TRAFFIC OFFENSES - RELATIONSHIP BETWEEN CRIMINAL OFFENSES AND MISDEMEANORS

When it comes to the criminal law protection of traffic safety, criminal law provisions are of the greatest importance, because they serve to protect against the most serious attacks. However, the provisions of misdemeanor law also play a very important role because they act preventively to prevent serious threats to people's lives and their property. In addition, given that the misdemeanor law has a very extensive system of misdemeanor sanctions that can be applied to perpetrators of traffic violations, their application can often be very repressive. Bearing in mind the severity of misdemeanor sanctions, the speed and efficiency of their application compared to slow, complicated and even expensive criminal proceedings and often very mild criminal sanctions, one gets the impression that misdemeanor law reaction to traffic offenses is often more appropriate and effective than criminal law. Of course, this only applies to cases that are on the border between misdemeanors and criminal offences (and the number of such cases is high).

KEY WORDS: public traffic / traffic safety / criminal law response / criminal offences / misdemeanors

OBJEKTIVNI USLOV INKRIMINACIJE/KAŽNJIVOSTI KOD KRIVIČNOG DELA UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA*

Prof. dr Milan ŠKULIĆ*

U radu se objašnjavaju osnovne karakteristike krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, uz poseban osvrt na analizu objektivnog uslova inkriminacije, kod ovog krivičnog dela, koji je definisan alternativno kao nastupanje kod drugog lica lake telesne povrede ili prouzrokovanje imovinske štete koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara. Posebno se ističe da objektivni uslov inkriminacije kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, kao što je to i inače, karakteristično za objektivni uslov inkriminacije i kod većine drugih krivičnih dela, kod kojih je on jedno od njihovih bitnih obeležja, ima svoj odgovarajući ratio legis, ali da svakako predstavlja i specifičan element objektivizacije odgovornosti. Kako je odgovornost za krivično delo u skladu sa načelom krivice u savremenom krivičnom pravu načelno subjektivnog karaktera, potrebno je uvek ispoljavati poseban oprez prilikom formulisanja objektivnih uslova inkriminacije i inače, što važi i kada se radi o krivičnom delu ugrožavanja javnog saobraćaja. U radu se posebno objašnjava i da nije adekvatno da laka telesna povreda bude definisana kao objektivni uslov inkriminacije, te da je logičnije da to bude teška telesna povreda. Takođe se zaključuje i da definisanje fiksnog novčanog iznosa kao objektivnog uslova inkriminacije, a naročito u kontekstu veoma različite vrednosti vozila koja su mogući „akteri“ saobraćajne nezgode, odnosno koja su involvirana u konkretnu saobraćajnu nezgodu, iz koje može proizići krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja, u nekim konkretnim slučajevima može biti i nepravilno, te stoga i taj objektivni uslov inkriminacije zahteva potencijalno preispitivanje u okviru aktuelne reforme našeg materijalnog krivičnog prava. Obrnuto u odnosu na moguće i radu predloženo, izvesno sužavanje kriminalne zone

* Ovaj rad je rezultat istraživanja na strateškom naučno-istraživačkom projektu Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu za 2023. godinu pod naslovom „Savremeni problemi pravnog sistema Srbije“, podtema: *Pravosuđe i izazovi današnjice*, koji organizuje i sprovodi Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu tokom 2023. godine.

* Pravni fakultet, Univerzitet u Beogradu, Sudija Ustavnog suda Republike Srbije, skulic@ius.bg.ac.rs

vezano za objektivni uslov inkriminacije kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, rad sadrži i predloge u de lege ferenda smislu koji se svode na propisivanje nekoliko novih saobraćajnih krivičnih dela (po uzoru na nemačko krivično zakonodavstvo), čime bi se u odnosu na te situacije značajno proširila kriminalna zona u pogledu saobraćajnog kriminaliteta.

KLJUČNE REČI: objektivni uslov inkriminacije / kažnjivost / ugrožavanje javnog saobraćaja / krivično delo / krivično pravo / Krivični zakonik

UVODNA RAZMATRANJA

Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja je veoma interesantno za krivičnopravnu analizu, kako s obzirom na njegovu normativnu konstrukciju, što je aspekt krivičnopravne argumentacije, tako i sa stanovišta delovanja određenih faktičkih razloga.

Kada se radi o krivičnopravnom pogledu na krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja, ono je u suštini veoma „zahvalno“ za krivičnopravnu analizu, jer je složenog karaktera. Ova inkriminacija ima nekoliko oblika, deo inkriminacije je blanketnog karaktera, a značajna osobenost ovog krivičnog dela je i postojanje objektivnog uslova kažnjivosti, koji je i inače, već sam po sebi, izuzetno interesantan za analizu u krivičnopravnom-dogmatskom smislu.

Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja je veoma zanimljivo kako za naučno-stručnu analizu u elementarnom doktrinarnom smislu, tako i sa stanovišta pozitivnog krivičnog prava, te u cilju davanja i određenih predloga za moguće novele u tom delu našeg krivičnog zakonodavstva, što znači da je u pogledu tog krivičnog dela, normativna analiza, na temelju koje je moguća i argumentovana kritika, moguća i poželjna kako u *de lege lata* smislu tako i u pogledu razmatranja koja su *de lege ferenda* orijentisana.

Naime, sa stanovišta fakticiteta, veoma je lako uočiti već u vidu notorne činjenice da danas postoji veliki broj učesnika u saobraćaju, uz konstantnu tendenciju povećanja njihovog broja, a što između ostalog, po logici stvari podrazumeva da se zahvaljujući tome potencijalno konstantno povećava kako mogući broj izvršenih krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja, tako i broj njegovih učinilaca i pasivnih subjekata, jer svaki učesnik u saobraćaju načelno može biti kako učinilac, tako i žrtva krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja.

1. OSNOVNE SPECIFIČNOSTI I BITNI ELEMENTI NORMATIVNE KONSTRUKCIJE KRIVIČNOG DELA UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA

Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja spada u grupu krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja (Glava XXVI Krivičnog zakonika), gde praktično predstavlja osnovno delo te vrste. Radnja izvršenja svakog od zakonom propisanih

oblika ovog krivičnog dela sastoji se u nepridržavanju saobraćajnih propisa, što se odnosi i na krivično delo – teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja, koja postoji kada usled izvršenja ugrožavanja javnog saobraćaja dođe do određene teže posledice kao kvalifikatorne okolnosti. Iz ovoga proizlazi da je krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja blanketnog karaktera, jer „postojanje radnje izvršenja u konkretnom slučaju zavisi od mnogobrojnih propisa kojima se reguliše saobraćaj na putevima.“¹ Tu se od posebnog značaja Zakon o osnovana bezbednosti saobraćaja na putevima, kao i Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, a postoje i brojni podzakonski akti koji se primenjuju u cilju uređenja saobraćaja na putevima, ali i drugih pitanja povezanih sa drumskim saobraćajem, odnosno drugim vidovima saobraćaja koji su od značaja u smislu blanketnog karaktera krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja. Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja spada u specifičnu i naročito „društveno opasnu“ vrstu saobraćajnog kriminaliteta.²

U određenim slučajevima krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja postaje jedno formalno posebno krivično delo (isto kao i neka druga krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja), zaprećeno težom kaznom/težim kaznama, ukoliko je usled njegovog izvršenja došlo do određenih posebno teških posledica, što predstavlja vid pravno-tehničke regulative u Krivičnom zakoniku, prisutan i u nekim drugim situacijama. Praktično su na ovaj način u vidu posebnog krivičnog dela konstituisani teži oblici krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja. Radi se o krivičnom delu *teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja*, čija se normativna konstrukcija svodi na propisivanje težih kazni kada usled izvršenja nekog od oblika krivičnog dela iz člana 289. Krivičnog zakonika, nastupe teže posledice.

Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja (član 289. KZ) ima tri oblika: 1) osnovni oblik, 2) teži oblik, kao i 3) lakši oblik.

Osnovni oblik ugrožavanja javnog saobraćaja (član 289. stav 1. KZ), postoji kada učesnik u saobraćaju na putevima time što se nije pridržavao saobraćajnih propisa, tako ugrozi javni saobraćaj da dovede u opasnost život ljudi ili imovinu većeg obima, pa usled toga kod drugog nastupi teška telesna povreda ili se prouzrokuje imovinska šteta koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara.

Teži oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (član 289. stav 2. KZ), postoji kada se učinilac ne pridržava saobraćajnih propisa i time ugrozi železnički, brodski, tramvajski, trolejbuski, autobuski saobraćaj ili saobraćaj žičarom, te tako dovede u opasnost život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima.

Lakši oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (član 289. stav 3. KZ), postoji kada su prvi ili drugi osnovni oblik ovog krivičnog dela učinjeni iz nehata.

¹ Z. Stojanović i O. Perić, *Krivično pravo – posebni deo*, XIV izdanje, „Pravna knjiga“, Beograd, 2011., str. 233.

² Više o tome: D. Jovašević, „Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja u teoriji, praksi i uporednom zakonodavstvu“, *Pravo, teorija i praksa*, broj 2/2001, Policijska akademija, Beograd, 2001., str. 42-53.

Za osnovni oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja propisana je kazna zatvora do tri godine, teži oblik zaprećen je kaznom zatvora od šest meseci do pet godina, dok je za lakši oblik ovog krivičnog dela (koji se tiče alternativno kako osnovnog oblika, tako i težeg oblika), propisana kažnjavanje novčanom kaznom ili zatvorom do jedne godine.

1.1. Bitni elementi osnovnog oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja

U bitne elemente prvog osnovnog oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (član 289. stav 1. KZ), kumulativno spadaju određeni elementi koji su objektivni, odnosno mogu se smatrati elementima objektivnog bića krivičnog dela, kao i jedan element koji je subjektivnog karaktera, što znači da predstavlja subjektivno biće ovog krivičnog dela.³ To su:

1. definisanje izvršioca krivičnog dela – to mora biti učesnik u saobraćaju na putevima;
2. definisanje mesta izvršenja krivičnog dela – ono može biti jedino „put“, što znači da ovo krivično delo može biti izvršeno samo na putu, a pojam puta određuje se drugim zakonskim odredbama,⁴ što znači - odredbama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima,⁵

³ Naime, ova podela na objektivne i subjektivne elemente konkretnog krivičnog dela utemeljena je na doktrinarnim primerima iz krivičnopravnih sistema koji su inače, u velikoj meri različiti, a to su krivično pravo SAD i krivično pravo Nemačke.

Tako je u SAD uobičajeno da se kod svake inkriminacije analiziraju njeni objektivni elementi koji su svrstani u njen *actus reus*, kao pored toga i sa tim povezano, i subjektivni element koji je sličan onome što je u našem krivično pravu krivica, a to je *mens rea* komponenta konkretnog krivičnog dela.

Kada se radi o nemačkom krivičnom pravu, za njega je u ovom pogledu karakteristično da ni umišljaj ni nehat nisu formalno definisani u samom Krivičnom zakoniku Nemačke (*Strafgesetzbuch - StGB*), a nemački zakonodavac se pored toga, ne upušta ni u definisanje opšteg pojma krivičnog dela.

Dakle, umišljaj i nehat u nemačkom krivičnom pravu *nisu formalno određeni kao oblici krivice*, već se oni smatraju subjektivnom komponentom krivičnog dela, a sama krivica postoji kao odvojen pojam koji formalno nije deo opšteg pojma krivičnog dela, kao što je to inače, slučaj u našem pozitivnom krivičnom pravu. Kada je reč o nemačkom krivičnom pravu, u okviru svake konkretne inkriminacije, pored tog subjektivnog elementa krivičnog dela ili *subjektivnog bića krivičnog dela*, mora postojati *objektivno biće krivičnog dela*.

⁴ U ovom delu je inkriminacija iz člana 289. stav 1. Krivičnog zakonika *implicitno blanketna*, jer se pojam puta kao „ekskluzivnog“ mesta izvršenja/lokaliteta krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, uređuje drugim propisima, a ne krivičnopravnim odredbama sadržanim u samom Krivičnom zakoniku.

Tako je po logici stvari, iako to nije izričito naglašeno u samim odredbama iz člana 289. stav 1. KZ, za razliku od striktnog normativnog zahteva da se radnja izvršenja sastoji u sastoji u nepridržavanju saobraćajnih propisa, iz čega proizlazi ovog puta *eksplicitno blanketni* karakter krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja.

⁵ U članu 7. stav 1. tačka 2) Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, propisan je da je put – izgrađena, odnosno utvrđena površina koju kao saobraćajnu površinu mogu da koriste svi ili određeni učesnici u saobraćaju, pod uslovima određenim zakonom ili drugim propisom.

3. određivanje radnje izvršenja krivičnog dela – ona se sastoji u nepridržavanju saobraćajnih propisa;
4. nastupanje posledice u vidu konkretne opasnosti, što se svodi na ugrožavanja javnog saobraćaja, čime je doveden u opasnost život ljudi ili imovina većeg obima;
5. ispunjenje objektivnog uslova inkriminacije,⁶ koji se po vladajućem shvatanju naše krivičnopravne teorije ne smatra delom „bića“ ovog krivičnog dela, kao ni inače tamo gde on postoji i kod niza drugih krivičnih dela, ali koji je čini se, samim tim što je izričito propisan u zakonskom opisu ovog krivičnog dela, njegovo bitno obeležja objektivnog karaktera, a definisan je alternativno kao:
 - a) nastupanje kod drugog lica teške telesne povrede ili
 - b) prouzrokovanje imovinske štete koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara; te
6. oblik krivice kao subjektivno obeležje ovog krivičnog dela, a koji mora biti umišljaj, bilo direktni, bilo eventualni.

1.2 Bitni elementi težeg oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja

U bitne elemente težeg oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, kumulativno spadaju:

1. radnja izvršenja koja se sastoji u nepridržavanju saobraćajnih propisa;
2. nastupanje posledice u vidu konkretne opasnosti, koja se sastoji u ugrožavanju železničkog, broskog, tramvajskog, trolejbuskog, autobusnog saobraćaja ili saobraćaja žičarom, usled čega je alternativno doveden u opasnost:

⁶ Inače, kao što će se to objasniti u daljem tekstu, „prema vladajućem shvatanju smatra se da objektivni uslov inkriminacije, tj. objektivni uslov kažnjivosti, *ne predstavlja obeležje bića krivičnog dela*, iako se nalazi u zakonskom opisu i bez njega krivično delo ne postoji“. Z. Stojanović, *Krivično pravo – opšti deo*, 27. izmenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022., str. 125.

Ovo shvatanje, koje se tiče nesvrstavanja objektivnog uslova inkriminacije/kažnjivosti u „obeležja bića krivičnog dela“, smatra se u teoriji posebno značajnim, jer se veruje da iz toga proizlazi da objektivni uslov kažnjivosti/inkriminacije ne mora da bude obuhvaćen oblikom krivice učinioca (njegovim umišljajem, ili nehatom kada se radi o nehatnim krivičnim delima, odnosno kada je reč o tzv. nehatnoj krivici), ali se čini da samim tim što je u konkretnim inkriminacijama propisano da mora postojati između ostalog i objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti, on svakako predstavlja jedno od bitnih obeležja/elementa krivičnog dela, što je očigledno i samim tim što bez ispunjenja tog uslova, neće postojati ni krivično delo. Druga je stvar, što nije neophodno da objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti bude obuhvaćen oblikom krivice učinioca. U stvari, čini se da se ovde praktično radi jedino o *izuzetku* - po kome je objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti obeležje/element krivičnog dela ili čak deo njegovog bića, u odnosu na koji, a za razliku od drugih objektivnih elemenata krivičnog dela, nije potrebno da bude obuhvaćen oblikom krivice učinioca.

- a) život ili telo ljudi ili
 - b) imovina većeg obima, kao i
3. oblik krivice kao subjektivno obeležje ovog (težeg) oblika, a koji isto kao i kada se radi o osnovnom obliku ovog krivičnog dela, mora biti umišljaj.

Zakonodavac ovde, tj. kada se radi o težem obliku ovog krivičnog dela, a za razliku od definisanja osnovnog oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, ne označava striktno da izvršilac mora biti lice koje je učesnik u odgovarajućem vidu saobraćaja (železničkog, brodskog, tramvajskog itd.), ali to konsekvantno proizlazi iz same radnje izvršenja koja se tiče nepridržavanja saobraćajnih propisa koji se odnose na takve vidove saobraćaja, što znači one vrste saobraćaja koji nisu saobraćaj na putevima.

Samo lice koje učestvuje u odgovarajućem vidu saobraćaja (železničkog, brodskog, tramvajskog, trolejbuskog, autobusnog saobraćaja ili saobraćaja žičarom), može da se ne pridržava saobraćajnih propisa koji se tiču takve vrste saobraćaja, što znači da se svakako radi o učesniku u takvom vidu saobraćaja.

1.3. Lakši oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja

Lakši (privilegovani) oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (član 289. stav 3. KZ), ima ista objektivna bitna obeležja kao bilo prvi, bilo drugi (teži) oblik ovog krivičnog dela, a razlika je u subjektivnom obeležju, koje mora biti blaži oblik krivice.

Lakši oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja postoji kada su prvi ili drugi osnovni (teži) oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja učinjeni iz nehata. U obzir dolaze obe vrste nehata - kako svesni, tako i nesvesni nehat.

Nehatni oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, koji predstavlja lakši oblik ovog krivičnog dela, se u odnosu na osnovni i teži oblik, razlikuje samo prema obliku krivice, te stoga, nema svoje samostalno biće. To znači da lakši oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja ima sva bitna obeležja osnovnog ili težeg oblika ovog krivičnog dela, ali izvršilac postupa iz nehata. Upravo ta „nehatna krivica“ ovaj oblik krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (lakši oblik), čini „suštinski različitim od umišljajnih oblika, pri čemu je i inače, „za većinu učinjenih krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja karakterističan nemaran, nepažljiv odnos prema saobraćajnim propisima, odnosno bezbednosti saobraćaja.“⁷

⁷ Z. Stojanović i O. Perić, *op.cit.*, str. 238.

1.4. Ugrožavanje javnog saobraćaja kao teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja

Inkriminacijom iz člana 297. Krivičnog zakonika propisan je kao posebno krivično delo niz (naj)težih oblika drugih krivičnih dela iz Glave XXVI KZ, među koja spada i osnovno krivično delo te vrste – krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja.

Za svaki od oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (osnovni oblik, teži oblik i lakši oblik), propisano je da postaju teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja, kada je usled njihovog izvršenja došlo do određene teže posledice kao kvalifikatorne okolnosti.

Kao i inače, teža posledica kao kvalifikatorna okolnost mora nastupiti usled nehata učinioca, koji izvršava konkretno krivično delo (kako iz člana 289. KZ, tako i neka druga krivična dela sadržana u Glavi XXVI KZ). Ukoliko bi obrnuto, učinilac ispoljio umišljaj u odnosu na takvu težu posledicu, tada bi se radilo o drugom krivičnom delu, poput ubistva/teškog ubistva izvršenog upotrebom automobila/drugog motornog vozila, kao pukog sredstva izvršenja i sl.

Ukoliko je usled izvršenja osnovnog ili težeg oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja došlo do nastupanja alternativno: a) teške telesne povrede nekog lica ili b) imovinske štete velikih razmera, učinilac se kažnjava zatvorom od jedne do osam godina (član 297. stav 1. KZ).

Ukoliko je usled izvršenja alternativno - osnovnog oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja/težeg oblika ovog krivičnog dela, nastupila smrt jednog ili više lica, postoji najteži oblik teškog dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja (član 297. stav 2. KZ), što se suštinski svodi na najteži oblik ugrožavanja javnog saobraćaja. Ovaj je oblik zaprećen kaznom zatvora od dve do dvanaest godina.

Posebni oblici kvalifikovani istim kvalifikatornim okolnostima, kao i kada se radi o osnovnom obliku krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja ili njegovom težem obliku, postoje i u odnosu na nehatni oblik ovog krivičnog dela.

Ukoliko je usled izvršenja krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja iz nehata (član 289. stav 3. KZ), nastupila alternativno: a) teška telesna povreda nekog lica ili b) imovinska šteta velikih razmera, učinilac se kažnjava zatvorom do četiri godine.

Ako je usled izvršenja krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja iz nehata (član 289. stav 3. KZ), nastupila smrt jednog ili više lica, propisana je kazna zatvora od jedne do osam godina.

Uvek kada se radi o nekom od oblika krivičnog dela teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, propisano je uz kažnjavanje učinioca i obavezno izricanje mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom (član 297. stav 5. KZ).

Inače, s obzirom na to ko može biti učinilac pojedinih oblika krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (što na primer, može da bude i pešak u nekim situacijama, ili biciklista, „vozač“ električnog trotineta itd.), nije u potpunosti logično da se uvek i nezavisno od vrste učinioca ovog krivičnog dela, izriče mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom. Na primer, može se raditi o licu koje ne samo da nije upravljalo motornim vozilom u konkretnom slučaju saobraćajne nezgode iz koje je proizišlo krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja, već čak ni nema vozačku dozvolu i sl. Stoga bi bilo logičnije da je u odredbi člana 297. stav 5. KZ), propisano obavezno izricanje mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom samo onda kada je učinilac krivičnog dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja upravljao motornim vozilom.

S druge strane, i za sadašnje zakonsko rešenje ipak postoje određeni racionalni kriminalno-politički razlozi, te se ono suštinski ne može smatrati nepravičnim, jer i kada se radi o učiniocu koji je izvršio određeno krivično delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja, koje spada u teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja a pri tom nije upravljao motornim vozilom, može se smatrati opravdanim/celishodnim/racionalnim, da mu se uz kažnjavanje, „paralelno“, tj. kumulativno zabrani i upravljanje motornim vozilom, jer je činjenica da se daleko najveći broj krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, baš i izvršava upravljanjem motornim vozilom.

Kako je dakle, svrha mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom izrazito preventivnog karaktera, ona u stvari, može imati smisla i kada se radi o učiniocu teškog dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, koji prilikom izvršenja krivičnog dela nije upravljao motornim vozilom, već je, ne kao vozač motornog vozila, nego kao druga vrsta učesnika u saobraćaju, odnosno kao „saobraćajni akter“, izvršio konkretno krivično delo.

2. SUMARAN OSVRT NA OBJEKTIVAN USLOV INKRIMINACIJE/KAŽNJIVOSTI U OPŠTEM SMISLU

Objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti je veoma interesantan za krivičnopravnu analizu.⁸ Od posebnog je značaja da se „prema vladajućem shvatanju smatra da objektivni uslov inkriminacije, tj. objektivni uslov kažnjivosti, *ne predstavlja obeležje bića krivičnog dela*, iako se nalazi u zakonskom opisu i bez njega krivično delo ne postoji“.⁹

U literaturi se pored toga, posebno ističe i da „sva savremena krivična zakonodavstva poznaju zakonske opise koji pored obeležja bića, kao njegov svojevrsni „aneks“, zahtevaju nastupanje kakvih daljih neskrivljenih uslova“, a najvažnija takva

⁸ Više o tome: I. Vuković, *Objektivni uslovi inkriminacije*, magistarski rad, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2004.

⁹ Z. Stojanović, (*Krivično pravo – opšti deo*), op.cit, str. 125.

obeležja su tzv. objektivni uslovi inkriminacije“.¹⁰ Smatra se da inače, „ponašanje učinioca nema dovoljan kvantum društvene opasnosti, neophodan za postojanje krivičnog dela, ako nisu ostvarene i neke dalje pretpostavke koje zakonodavac unosi u opis“, ta „obeležja su takođe vidljiva u zakonskom opisu, kako se u domaćoj literaturi većinski smatra, u sistemu krivičnog dela pripadaju elementu njegove predviđenosti u zakonu.“¹¹

Ovo shvatanje, koje se tiče nesvrstavanja objektivnog uslova inkriminacije/kažnjivosti u „obeležja bića krivičnog dela“, smatra se u teoriji posebno značajnim, jer se veruje da iz toga proizlazi da objektivni uslov kažnjivosti/inkriminacije ne mora da bude obuhvaćen oblikom krivice učinioca (njegovim umišljajem, ili nehatom kada se radi o nehatnim krivičnim delima, odnosno kada je reč o tzv. nehatnoj krivici), ali se čini da samim tim što je u konkretnim inkriminacijama propisano da mora postojati između ostalog i objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti, on svakako predstavlja jedno od bitnih obeležja/elemenata krivičnog dela, što je očigledno i samim tim što bez ispunjenja tog uslova, neće postojati ni krivično delo. Druga je stvar, što nije neophodno da objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti bude obuhvaćen oblikom krivice učinioca.

U našoj krivičnopravnoj teoriji se dejstvo objektivnog uslova inkriminacije objašnjava između ostalog, i tako što se kod onih krivičnih dela kod kojih deo njihovog zakonskog opisa, smatra da on utiče da krivično delo postoji latentno, a potom se „ostvarenjem objektivnog uslova inkriminacije biće krivičnog dela oslobađa tog latentnog stanja i postaje stvarno krivično delo.“¹²

Smatra se načelno da objektivni uslov inkriminacije „predstavlja dodatni uslov čije korišćenje samo izuzetno može biti opravdano, i to sa ciljem sužavanja kriminalne zone kod pojedinih krivičnih dela“, tako što je on „jedan dodatni uslov koji se po prirodi stvari ne može smatrati obeležjem bića krivičnog dela, a iz kriminalno-političkih razloga ne bi bilo opravdano, da ukoliko on nije ispunjen, postoji krivično delo.“¹³

Opravdano je zaista shvatanje da objektivni uslov inkriminacije postoji pretežno iz kriminalno-političkih razloga, jer ne bi bilo opravdano da onda kada se on ne ostvari, ne postoji krivično delo, što je očigledno kada se radi o nekim „tipičnim“ primerima krivičnih dela koja postoje, samo ako se ostvari konkretan objektivni uslov inkriminacije, poput učešća u tuči, gde je objektivni uslov inkriminacije da je u tuči neko lišen života ili je drugom licu naneta teška telesna povreda. Tako je i kada se radi o neprijavlivanju krivičnog dela, koje se priprema, a gde je objektivni uslov inkriminacije, uz uslov da je pripremano delo moglo biti prijavljeno u vreme kada je bilo moguće da se

¹⁰ I. Vuković, *Krivično pravo – opšti deo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022., str. 82.

¹¹ Ibidem.

¹² D. Atanacković, *Objektivni uslov inkriminacije i njegovo razgraničenje od posledice krivičnog dela*, zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja, ur. J.Čirić: „Problemi reintegracije i reforme jugoslovenskog krivičnog zakonodavstva“, Beograd, 1995., str. 54.

¹³ Z. Stojanović, *Krivično pravo*, „CID“, Podgorica, 2008., str. 117.

spreči njegovo izvršenje - da se potom, konkretno krivično delo zaista i izvrši ili da se pokuša njegovo izvršenje.

Kada se radi o objektivnom uslovu inkriminacije kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (što će se detaljnije objasniti u daljem tekstu), čini se da je on posebno problematičan sa stanovišta delovanja načela krivice, jer bi inače, potpuno ista radnja izvršioca, uz potpuno isti stepen krivice i potencijalno istovetne i sve druge bitne okolnosti, bila prekršaj da nije došlo do imovinske štete koja prelazi određeni iznos (200.000 dinara), ili da drugom licu nije prouzrokovana laka telesna povreda, a pri tom se ne čini da su kriminalno-politički razlozi ovde tako ubedljivi kao kada se radi o nekim drugom „klasičnim“ krivičnim delima koja se odlikuju objektivnim uslovom inkriminacije/kažnjivosti. Tako je čini se kada je reč o krivičnom delu učestvovanja u tuči (koja je inače, takođe sama po sebi prekršaj, tj. ona je takav delikt - onda kada u njoj niko nije lišen života ili je drugo lice teško telesno povređeno) ili kada je reč o neprijavljanju pripremanja krivičnog dela, koje čak samo po sebi uopšte nije ni prekršaj, a krivično delo postaje tek kada ono krivično delo čije pripremanje nije prijavljeno u vreme kada je bilo moguće da se spreči da bude izvršeno, potom bude zaista i izvršeno/pokušano.

U stvari, čini se da se ovde, tj. kada je reč o objektivnom uslovu inkriminacije/kažnjivosti, praktično radi jedino o *izuzetku* - po kome je objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti obeležje/element krivičnog dela ili bi se čak mogao smatrati i delom njegovog objektivnog bića, u odnosu na koji, a za razliku od drugih objektivnih elemenata krivičnog dela, nije potrebno da bude obuhvaćen oblikom krivice učinioca, koje inače, predstavlja obavezno subjektivno biće krivičnog dela, odnosno njegov obavezni subjektivni element.

Kada se radi o krivičnom delu ugrožavanja javnog saobraćaja, objektivni uslov inkriminacije ne samo da ne mora biti obuhvaćen oblikom krivice učinioca, već on to ni ne sme da bude, jer bi se u protivnom, radilo o drugom krivičnom delu, najčešće u sticaju sa saobraćajnim prekršajem, tj. postojalo bi oštećenje tuđe stvari ili opasna laka telesna povreda ili i jedno i drugo krivično delo.

3. TERMINOLOŠKA DILEMA - OBJEKTIVNI USLOV INKRIMINACIJE ILI OBJEKTIVNI USLOV KAŽNJIVOSTI

U našoj teoriji je uglavnom češće korišćen izraz *objektivni uslov inkriminacije*, nego što je upotrebljavan termin *objektivni uslov kažnjivosti*.

U novijoj literaturi udžbeničkog karaktera koja se tiče opšteg dela krivičnog prava se pored toga, uglavnom koristi jedna ili druga terminološka varijanta, ali se istovremeno ukazuje (oznakom u zagradi), da se u suštini može ravnopravno koristiti bilo jedan, bilo drugi izraz.

Moglo bi se zaista zaključiti da su izrazi *objektivan uslov inkriminacije* i *objektivan uslov kažnjivosti* u suštini sinonimi, te da označavaju jedno isto dejstvo konkretnog uslova koji je objektivnog karaktera, koji onda kada je ispunjen, ukoliko postoje i drugi uslovi propisani zakonom kao elementi (bića) konkretnog krivičnog dela, omogućava postojanje tog krivičnog dela, dok obrnuto onda kada taj uslov nije ostvaren, konkretno krivično delo neće postojati, bez obzira što egzistiraju svi ostali uslovi objektivnog i subjektivnog karaktera koji čine njegove bitne elemente.

Dakle, kada se kaže, da je za postojanje određenog krivičnog dela, tj. konkretne inkriminacije, potrebno između ostalog i da se ispuni konkretan objektivni uslov, može se konstatovati da je reč o *objektivnom uslovu* inkriminacije, jer ako takvog uslova realno/objektivno nema, odnosno ako on stvarno ne nastupi/ne nastane, neće biti ni inkriminacije.

S druge strane, praktično je isto i ako se konstatuje da onda kada nije ispunjen konkretan objektivni uslov, neće postojati kažnjivost, ni tada neće egzistirati konkretno krivično delo, jer je u samom Krivičnom zakoniku propisano da izraz „neće se kazniti“, što se praktično svodi na „nekažnjivost“, podrazumeva nepostojanje krivičnog dela.

Čini se da je ipak, iako je sasvim legitimno korišćenje izraza objektivni uslov *kažnjivosti*, kada se pod kažnjivošću podrazumeva isključivo kažnjivost u krivičnopravnom smislu, a ne kažnjivost uopšte, u smislu kaznenog prava u širem smislu, u koje, kada je reč o pozitivnom pravu Srbije, pored krivičnih dela, spadaju i drugi delikti, kao što su pre svega, prekršaji, nešto adekvatnija upotreba termina *objektivan uslov inkriminacije*.

Naime, iz termina *objektivan uslov inkriminacije* jasno proizlazi da onda kada nije ispunjen konkretan/zahtevan objektivni uslov, uopšte neće postojati krivično delo, ali time ipak nije isključena kažnjivost u jednom širem smislu, jer se i u takvom slučaju može raditi o nekom drugom kaznenom delu, poput prekršaja,¹⁴ što je inače i tipično kada se radi o deliktima protiv javnog saobraćaja.

S druge strane, kako su pojmovi *inkriminacija* i *krivično delo*, u suštinskom smislu sinonimi, kada se govori o *objektivnom uslovu inkriminacije* u odnosu na konkretno krivično delo, u čija bitna obeležja spada i takav uslov, onda se praktično u jezičkom smislu donekle nepotrebno ponavljaju dva pojma istog značenja – i inkriminacija i krivično delo.

Obrnuto kada se govori o *objektivnom uslovu kažnjivosti* konkretnog krivičnog dela, odnosno u pogledu konkretnog krivičnog dela, iz toga bi proizišlo da samo ukoliko je takav uslov ispunjen, postoji kažnjivost konkretnog krivičnog dela, a što u stvari, znači

¹⁴ U tom je pogledu inače, kod nas od posebnog značaja i delovanje ne samo zakonskog (sa stanovišta Zakonika o krivično postupku i Zakona o prekršajima) , već i ustavno-pravnog načela *ne bis in idem*. Više o tome: M. Škulić, *Načelo ne bis in idem – sa stanovišta normi srpskog kaznenopravnog sistema, ustavnopravne prakse i stavova Evropskog suda za ljudska prava*, Bilten Vrhovnog kasacionog suda, broj 2/2019, Beograd, 2019. str. 57 – 59.

da samo tada i postoji krivično delo, jer kao što je prethodno objašnjeno, prema pravilima samog Krivičnog zakonika, onda kada se radi o *nekažnjivosti*, to znači da ne postoji krivično delo.

Radi se ipak o pitanju koje je isključivo terminološkog karaktera, a donekle je i stvar izvesne „navike“ prilikom korišćenja jedne ili druge varijante isključenja kažnjivosti/postojanja krivičnog dela, te se načelno one mogu kako ravnopravno, tako i paralelno koristiti u doktrinarnom smislu, ali i prilikom praktičnog rezonovanja u konkretnim situacijama kada u krivična dela u čija bitna obeležja spada objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti, predmet krivičnog postupka.

4. OPŠTE KARAKTERISTIKE OBJEKTIVNOG USLOVA INKRIMINACIJE/KAŽNJIVOSTI

Osnovna karakteristika objektivnog uslova inkriminacije (kažnjivosti), svodi se kao što je to očigledno već na jednom terminološkom nivou, na odgovarajuću „objektivizaciju“ odgovornosti za krivično delo, iako je inače ta odgovornost u modernom krivičnom pravu, načelno subjektivnog karaktera.

Ta specifična „objektivizacija odgovornosti“ za krivično delo do koje dovodi objektivni uslov inkriminacije je posebno naglašena i stoga što se tradicionalno smatra da objektivni uslov inkriminacije kao takav, uopšte ne mora da bude obuhvaćen i oblikom krivice učinioca krivičnog dela. Tako je na primer, kada se radi o nekim krivičnim delima kod kojih je striktno zakonskim odredbama određen novčani iznos objektivni uslov inkriminacije, koji predstavlja svojevrsnu „vododelnicu“ između prekršaja (čija je rada praktično ista kao i radnja određenog krivičnog dela) i krivičnog dela određene vrste. To je slučaj primera radi, sa poreskom utajom, koja postoji samo ako je konkretnom radnjom izvršenja (koja bi inače, mogla biti i radnja poreskog prekršaja), što znači davanjem lažnih podataka o stečenim prihodima, neprijavlivanjem stečenog prihoda itd., izbegnuto ispunjenje konkretne poreske obaveze (dužnosti plaćanja poreza/doprinos), čiji iznos prelazi milion dinara.¹⁵ Takođe je takav slučaj i sa krivičnim delom ugrožavanja javnog saobraćaja, kada se radi o jednom od alternativno formulisanih objektivnih uslova inkriminacije – da je prouzrokovana imovinska šteta koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara. Ako bi učinilac sa umišljajem prouzrokovao takvu štetu radilo bi se o drugom krivičnom delu, poput oštećenja tuđe stvari. Ovo je još očiglednije kada se radi o objektivnom uslovu inkriminacije koji se odnosi na laku telesnu povredu, jer ako bi takvu povredu učinilac naneo umišljajno, postojalo bi krivično delo lake telesne povrede, odnosno opasne lake telesne povrede.

¹⁵ M. Škulić, *Tax Crimes and Tax Misdemeanours in Serbia*, Thematic Conference proceedings – Archibald Reiss Days Volume III, Međunarodni naučni skup „Dani Arčibalda Rajsa“, tematski zbornik radova međunarodnog značaja, Kriminalističko-policijska akademija i Nemačka fondacija za međunarodnu pravnu saradnju (IRZ), Beograd, 2014., str. 27 – 40.

Iako, u mnogim situacijama, a naročito u jednom životnom, objektivni uslov inkriminacije značajno „asocira“ na posledicu kod nekih krivičnih dela u pogledu kojih je on deo njihovog zakonskog opisa, što je naročito upadljivo kod ugrožavanja javnog saobraćaja, treba naravno, razlikovati posledicu u krivičnompravnom smislu i objektivni uslov inkriminacije.¹⁶ Pored toga, u nekim situacijama je potrebno razlikovati objektivni uslov inkriminacije od naročitih okolnosti pod kojima je izvršeno krivino delo, onda kada su te okolnosti bitna obeležja određenih krivičnih dela, ili imaju značaj okolnosti koje su relevantne za odmeravanje kazne.¹⁷

Kao što je već objašnjeno u prethodnom tekstu, kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja posledica se sastoji u relevantnoj konkretnoj opasnosti, a ono što je „posledica/konsekvenca“ u jednom „životnom smislu“ (laka telesna povreda/imovinska šteta koja dostiže određeni iznos), nije posledica u smislu krivičnog prava, što znači ne potpada pod krivičnopravni pojam posledice, već predstavlja objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti.

5. OBJEKTIVNI USLOV INKRIMINACIJE U SVETLU DELOVANJA NAČELA KRIVICE

Načelo krivice postoji i ostvaruje dejstvo kako u klasičnim kontinentalno-evropskim krivičnopravnim sistemima, tako i u anglosaksonskom krivičnom pravu i ono se smatra imanentnim svim savremenim krivičnopravnim sistemima,¹⁸ bez obzira na inače, prilično velike razlike između ova dva osnovna velika («globalna») uporednopravna krivičnopravna modela.¹⁹

Savremeno krivično pravo počiva na «principu krivice».²⁰ Samo skrivljeno protivpravno delo koje je zakonom određeno kao krivično delo, jeste krivično delo.

¹⁶ D. Atanacković, „Objektivni uslov inkriminacije i njegovo razgraničenje od posledice krivičnog dela“, *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, broj 3/1994, Beograd, 1994., str. 5 – 17.

¹⁷ Đ. Lazin, *Razlikovanje objektivnog uslova inkriminacije od naročitih okolnosti pod kojima je izvršeno krivično delo*, zbornik Pravnog fakulteta Univerziteta u Mostaru, broj 2-3/1980-1981, Mostar, 1981., str. 83 – 87.

¹⁸ H. Satzger, *Internationales und Europäisches Strafrecht – Strafanwendungsrecht, Europäisches Straf- und Straverfahrensrecht, Völkerstrafrecht*, 9. Auflage, „Nomos“, Baden-Baden, 2020., str. 378.

¹⁹ M. Škulić, *Međunarodno krivično pravo*, 2. izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022., str. 33.

²⁰ Ova konstatacija ipak, u prvom redu važi za kontinentalnu Evropu i klasično evropsko krivično pravo, a nešto je drugačije u anglosaksonskom pravnom svetu. Tako se na primeru klasičnoj evropsko-kontinentalnoj krivičnopravnoj literaturi (H. H. Jescheck und T. Weigend, *Lehrbuch des Strafrechts – Allgemeiner Teil*, Fünfte vollständig neubearbeitete und erweiterte Auflage, „Duncker & Humblot“, Berlin, 1996., str. 24), posebno naglašava da krivično pravo SAD, kao i neka druga anglosaksonska krivična prava, po pravilu, zahteva postojanje umišljaja ili nehata za postojanje krivičnog dela, ali poznaje takođe i slučajeve postojanja objektivne odgovornosti, koji se svode na kažnjivost i bez krivice (*strict liability*). Više o tome: M.Škulić, *Objektivna odgovornost u krivičnom pravu Sjedinjenih Američkih država*, zajednički broj – „Revija za kriminologiju i krivično pravo“ i „Crimen“ – časopis za krivične nauke, Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Institut za kriminološka i sociološka istraživanja», Beograd, 2016., str. 63 – 78 i M. Škulić, *Osnovi krivičnog prava Sjedinjenih Američkih Država*, 2. izmenjeno i dopunjen oizdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022., str. 52 – 53.

Načelno se samo tada učiniocu takvog dela mogu izricati krivične sankcije, što se u prvom redu, odnosi na kaznu. Iz samog pojma i prirode krivice, u „savremenom krivičnom pravu je opšte prihvaćen princip individualne i subjektivne odgovornosti.“²¹

U teoriji se ističe da princip krivice znači da se kazne koje propisuje država mogu utemeljiti jedino na konstataciji da se učiniocu može prebaciti za njegovo delo», pri čemu iz ovog principa s jedne strane, proizlazi da «kazna podrazumeva postojanje krivice, tako da se onaj ko je delovao bez krivice, ne može kazniti, dok to s druge strane označava da «kazna takođe ne sme ni prekoračiti meru krivice,»²² što u stvari, znači da kazna mora biti «pravična», odnosno srazmerna na odgovarajući način, tako da po vrsti i meri odgovara stepenu krivice.

Iz ovog zahteva da *između stepena krivice i težine kazne*, mora postojati odgovarajuća srazmernost, koja odgovara zahtevima pravičnosti, proizlazi i da jedno načelo koje se u našoj teoriji, često izlaže kao poseban princip krivičnog prava, u stvari nema svoju samostalnost, već proizlazi iz načela krivice, odnosno njegovog aspekta koji podrazumeva da između *mere/stepena krivice* i vrste i težine *kazne*, mora postojati odgovarajuća srazmernost. Dakle, radi se o načelu pravednosti i srazmernosti, koje u stvari, proizlazi iz delovanja načela krivice, koja je individualnog karaktera.²³

Samo postojanje krivice podrazumeva mogućnost/pravo „pravnog prekorevanja“ učinioca krivičnog dela. Iz takvog „prekora“ proizlazi i mogućnost kažnjavanja, a onda kada se učinilac ne može „prekoriti“, što znači kada mu se zbog postojanja određenih zakon(ik)om propisanih razloga „delo ne može pripisati u krivicu“, poput učinilaca koje u stanju neuračunljivosti učine protivpravno delo koje je zakonom propisano kao krivično delo, onda se tada ni ne radi o krivičnom delu, iz čega proizlazi i da se učinilac takvog dela ne može kazniti, ali se prema njemu mogu preduzimati određene mere koje podrazumevaju odgovarajuće terapeutsko delovanje prema takvom učiniocu, otklanjanje stanja opasnosti i sl., kao što je to slučaj se merama bezbednosti medicinskog karaktera koje se prema pravilima našeg krivičnog zakonodavstva mogu izreći neuračunljivim učiniocima dela koja su protivpravna i zakonom propisana kao krivična dela.²⁴

²¹ Z. Stojanović, *Međunarodno krivično pravo*, deseto dopunjeno izdanje, „Pravna knjiga“, Beograd, 2018., str. 24.

²² H. H. Jescheck und T. Weigend, *op.cit.*, str. 23.

²³ M. Škulić, *Međunarodno krivično pravo – prostorno važenje krivičnog prava, krivično pravo međunarodnog porekla, međunarodna krivičnopravna pomoć, začeci krivičnog prava EU*, Službeni glasnik, Beograd, 2022., str. 69.

²⁴ U našem krivičnom pravu ovde postoji izvestan paradoks formalne prirode da se mere bezbednosti i formalno definišu kao vrsta krivičnih sankcija, iako se inače, određene mere bezbednosti medicinskog karaktera, izriču učiniocima koji uopšte ne snose krivicu za delo koje je protivpravno i zakonom propisano kao krivično delo, a koje su učinili u stanju neuračunljivosti. Dakle, licima koja nisu učinili krivično delo, izriču se krivične sankcije.

Naime, osnov za izricanje krivičnih sankcija medicinsko-psihijatrijskog karaktera, tj. mera bezbednosti koje se izriču neuračunljivim učiniocima (član 79. stav 1. tač. 1. i 2. KZ), je određeni element koji ne samo da ne podrazumeva krivicu, već je suštinski potpuno «spoljnog» karaktera u odnosu na delo koje je protivpravno i

Postojanje obeležja krivičnog dela utvrđenih zakonom, kao i protivpravnosti, mora biti direktno skopčano i sa postojanjem skrivljenosti, da bi se za takvo delo učinilac mogao smatrati odgovornim, što «kako se to uglavnom objašnjava», znači da se učiniocu za njegovo delo može «prebaciti» ili «prigovoriti», a «pretpostavke za to su da je on sposoban da snosi krivicu, te da ne postoje okolnosti koje bi predstavljale «izvinjavajuće osnove», kao što su to na primer, neotklonjiva pravna zabluda ili izvinjavajuća krajnja nužda.».²⁵

U teoriji se ističe da «razlika između nepostojanja *protivpravnosti* i nedostajuće *krivice*, tj. između osnova koji opravdavaju delo koje bi inače (da nema takvih osnova), bilo krivično i onih koji delo čine neskrivljenim, leži u tome, da je ponašanje koje nije protivpravno od strane zakonodavca priznato kao zakonito i dozvoljeno, te ga kao takvog može preduzeti bilo ko, dok ponašanje koje se smatra neskrivljenim, nije kao takvo odobreno i stoga ostaje nedozvoljeno i zabranjeno».²⁶

Načelo krivice je imanentno svim savremenim krivičnopravnim sistemima – ono egzistira, kako u prethodno objašnjenom evropsko-kontinentalnom krivičnom modelu, kakvo je i krivično pravo Srbije, tako i u anglosaksonskim državama, poput SAD. Tako je još je u klasičnom *common law* krivičnopravnom sistemu engleskog prava,²⁷ od kojeg izvorno i potiče krivično pravo SAD, ustanovljen *princip krivice* čija je suština u zahtevu da krivično delo osim svoje objektivne komponente koja predstavlja njegov *actus reus*, ima i odgovarajući subjektivni element – *mens rea* («gulty mind»), što podrazumeva da «nema krivičnog dela bez kriminalne namere»,²⁸ pri čemu je klasičan *common law*

zakonom određeno kao krivično delo, a tiče se konkretnog neuračunljivog učinioca takvog dela, a to je određena *opasnost tog lica po okolinu*, što se u smislu zakonske formulacije (član 81. stav 1. KZ), svodi na neophodnost kumulativnog ispunjenja dva uslova: 1) postojanje ozbiljne opasnosti da će učinilac učiniti teže krivično delo, te 2) postojanje ocene da je za otklanjanje takve opasnosti potrebno lečenje i čuvanje učinioca u zdravstvenoj ustanovi (član 81. stav 1. KZ), odnosno na slobodi (član 82. stav 1. KZ). Više o ovome: M.Škuljić, *Mere bezbednosti i načelo krivice u krivičnom zakonodavstvu Srbije*, međunarodna konferencija OEBSA, Beograd, 2017., str. 33 – 63.

²⁵ C.Roxin, *Strafrecht – Allgemeiner Teil*, Band I, *Grundlagen – Der Aufbau der Verbrechenslehre*, 4. vollständig neu bearbeitete Auflage, „Verlag C.H.Beck“, München, 2006., str. 197. Ovde treba imati u vidu (uz isticanje da problematika krivice, kao i uopšte, osnova krivičnopravne dogmatike, uveliko prevazilazi temu ovog rada), da nemačko krivično pravo razlikuje *dve vrste krajnje nužde*: 1) izvinjavajuću (*der entschuldigende Notstand*), koja isključuje postojanje krivice, kao i 2) opravdavajuću (*der rechtsfertige Notstand*), koja isključuje postojanje protivpravnosti.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Uporedi: I. Đokić, *Umišljaj u engleskom krivičnom pravu*, „Pravni život“, broj 9/2014., Beograd, 2014., str. 264 – 265.

²⁸ Namera u ovom smislu ima drugačije značenje, nego u drugim situacijama i u samom američkom krivičnom pravu, odnosno engleskom jeziku, kada je namera opozit od slučaja ili nehata, nebrizljivosti itd., ili kada je kao u našem krivičnom pravu, namera jedan dodatni subjektivni element nekih krivičnih dela, koja ona pojačava ili precizira i dodatno ciljno usmerava direktni umišljaj sa kojim se inače, takva krivična dela jedino mogu učiniti, poput krađe (namera pribavljanja protivpravne imovinske koristi prisvajanjem oduzete stvari) ili genocida (tzv. uništavačka, destruktivna namera u odnosu na određenu grupu) i sl.

pristup podrazumevao dve vrste kriminalne namere: 1) opšta (*General intent*) i specifična (*Specific intent*).²⁹

Iz značaja načela krivice u savremenom krivičnom pravu, te njegovoj uskoj povezanosti i sa opštim načelom pravde/pravičnosti, koje bi i inače, posebnu važnost moralo da ima u krivičnom pravu, proizlazi da samo izuzetno, kada je to izrazito opravdano relevantnim kriminalno-političkim razlozima, pa i sa stanovišta načela legitimnosti krivičnopravne reakcije, treba u zakonski opis određenih krivičnih dela unositi kao poseban uslova da bi ona postojala i objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti. Pri tom bi osnovna svrha t(akv)og objektivnog uslova kažnjivosti u odnosu na konkretne inkriminacije u stvari, moralo da bude najčešće sužavanje potencijalno preširoke kriminalne zone, a ne njeno proširivanje, naročito onda kada bi i u suprotnom, postojalo kazneno delo, ali ne krivično delo, već prekršaj.

6. PRAKTIČNI I NAČELNI PROBLEMI OBJEKTIVNOG USLOVA INKRIMINACIJE/KAŽNJIVOSTI KOD KRIVIČNOG DELA UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA

Osnovni kako načelni, tako i praktični uslov objektivnog uslova inkriminacije (kažnjivosti) kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja svodi se na potencijalno preširoko prostiranje „kriminalne zone“ kada se radi o nastupilo lakoj telesnoj povredi kod drugog lica, a do koje dođe u konkretnoj saobraćajnoj nezgodi, koja bi inače, da nije došlo to takvog objektivnog uslova inkriminacije, odnosno takve *posledice*,³⁰ ostala na nivou prekršaja, kao manje teškog delikta.

Inače, kada se radi o odnosu između posledice i objektivnog uslova inkriminacije (što se ni inače, tj. u opštem smislu, ne može poistovećivati), u pogledu krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, spornim se pitanjem smatra dilema „da li objektivni uslov inkriminacije mora proizići iz stvorene konkretne opasnosti, odnosno da li mora nastupiti na istom objektu radnje u odnosu na koji je nastupila opasnost.“³¹ Naime, „ u praksi su moguće situacije da je konkretna opasnost nastupila u pogledu jednog objekta radnje, a da je objektivni uslov inkriminacije nastupio na drugom objektu radnje“, kada bi trebalo „uzeti da je i u tim slučajevima ovaj uslov ostvaren.“³²

²⁹ J. M. Sheb and J. M. Sheb, *Criminal Law and Procedure*, Fourth Edition, „Wadsworth & Thomson Learning“, Belmont, 2002., str. 81.

³⁰ Ovde se radi o „posledici“ u jednom životnom smislu, kao efektu proizišlom iz konkretnog događaja, odnosno u vezi sa izvršenim konkretnim krivičnim delom, a naravno, nije reč o *posledici u krivičnopravnom smislu*, jer iako nekada između tih pojmova/instituta ima određenih sličnosti, nisu u krivičnopravnom pogledu isto *posledica* (onda kada je ona bitno obeležje određenih tzv. posledičnih krivičnih dela) i objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti u slučaju kada je on svrstan u bitna obeležja određenih krivičnih dela. Više o tome: D. Atancković, op.cit., str. 55 – 57.

³¹ Z. Stojanović (*Komentar*), op.cit., str. 918.

³² Ibidem.

Kada je reč o lakoj telesnoj povredi kao jednom od alternativno propisanih objektivnih uslova inkriminacije kod ugrožavanja javnog saobraćaja, čini se da je sama širina pojma lake telesne povrede takva da omogućava suviše lak ulazak u *kriminalnu zonu*. Ovo je posebno očigledno jer se pri tom, krivično gonjenje za laku telesnu preduzima po privatnoj tužbi, iz čega već samo po sebi proizlazi ne samo da se ne radi načelno o teškom krivičnom delu, već i da što je mnogo važnije, od volje samog oštećenog zavisi da li će doći do krivičnog gonjenja.

Donekle je nelogično i što kada je do lake telesne povrede kod drugog lica, došlo usled saobraćajne nezgode, tada postoji krivično delo ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja, potpuno nezavisno od volje oštećenog u takvoj situaciji, tj. lica koje je pretrpelo laku telesnu povredu, iako se inače za laku telesnu povredu onda kada ona postoji sama po sebi kao posebno krivično delo, propisano da se goni po privatnoj tužbi,³³ tj. ovlašćeni tužilac je tada oštećeni tim krivičnim delom. Doduše, zakonodavac ovde takvu laku telesnu povredu očigledno faktički „poistovećuje“ sa opasnom lakom telesnom povredom (za koju se inače goni po službenoj dužnosti), onda kada se radi o lakoj telesnoj povredi nanesej drugim sredstvom podobnim da telo teško povredi ili zdravlje teško naruši.

Čini se da ni drugi alternativno propisani objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, koji se tiče nastupele/prouzrokovane imovinske štete, nije sasvim adekvatan, te da je donekle u koliziji sa načelom krivice.

Naime, potpuno isti oblik i stepen krivice različitih učinilaca dovodi do drastično suprotnih kaznenopravnih efekata, zavisno od nastupele imovinske štete u konkretnim saobraćajnim nezgodama. U slučaju da ta šteta ne prelazi iznos od dvesta hiljada dinara, radiće se o prekršaju, a ukoliko je veća od tog iznosa, postojaće krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja.³⁴

7. NEKA SAOBRAĆAJNA KRIVIČNA DELA U KAZNENOM ZAKONIKU NEMAČKE – KAO PRILOG RAZMIŠLJANJU U *DE LEGE FERENDA* SMISLU U ODNOSU NA SRPSKO KRIVIČNO ZAKONODAVSTVO

Za nemačko krivično pravo je u domenu saobraćajnih krivičnih dela karakteristično da njihovo osnovno krivično delo te vrste (§ 315c StGB), a koje se tiče saobraćaja na putevima (drumski saobraćaj), koje je donekle slično onome što je ugrožavanje javnog

³³ To je propisano odredbama člana 122. stav 4. Krivičnog zakonika.

³⁴ U praksi se ovo donekle relativizuje mogućnošću delovanja mehanizma iz domena *načela oportuniteta krivičnog gonjenja*, što se često primenjuje prilikom odlučivanja javnog tužioca o krivičnim prijavama koja se tiču saobraćajnih nezgoda sa elementima krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, onda kada se u kontekstu svih relevantnih činjenica, poput prethodne (ne)osuđivanosti učinioca/osumnjičenog, visine prouzrokovane štete, vrste i osobenosti nastupele lake telesne povrede itd., oceni da je to opravdano/pravično/celishodno, iako sam ZKP inače, ne sadrži takve, niti bilo kakve druge formalne kriterijume kojima bi se javni tužilac morao/mogao rukovoditi prilikom svoje (pro)cene da li će primeniti načelo oportuniteta krivičnog gonjenja u konkretnim situacijama.

saobraćaja u Krivičnom zakoniku Srbije, ne sadrži u zakonskom opisu objektivni uslov inkriminacije.

Bitna karakteristika nemačkog krivičnog zakonodavstva je i da kada se tom vrstom krivičnih dela prouzrokuje posebna teža posledica u vidu krivičnopravno relevantne telesne povrede ili čak smrti učesnika saobraćajne nezgode, odnosno „nedužnog“ aktera saobraćajne situacije nastale usled izvršenja nekog od saobraćajnih krivičnih dela, koja se tiču drumskog saobraćaja, tada se radi o lišenju života/nanošenju teške telesne povrede iz nehata ili se čak u nekim situacijama kada je učinilac bio posebno bezobziran (kao na primer, kada se radi o posebnoj vrsti „proganjanja“ brzom vožnjom na auto putu), tako nastupela smrt kvalifikuje kao umišljajno ubistvo, a u praksi se tada najčešće radi o eventualnom umišljaju.

7.1. Ugrožavanje drumskog saobraćaja u Kaznenom zakoniku Nemačke

Krivično delo ugrožavanja drumskog saobraćaja (§ 315c StGB), predstavlja delikt „konkretnog ugrožavanja“ (*konkretes Gefährdungsdelikt*),³⁵ što se svodi na izazivanje konkretne opasnosti kao posledice ovog krivičnog dela (kada je reč o našoj uobičajenoj krivičnopravnoj terminologiji).

U nemačkoj krivičnopravnoj teoriji (*Schönke&Schröder*), se posebno objašnjava da se, kada je reč o „deliktnoj prirodi“ i uopšte, prirodi krivičnog dela ugrožavanja drumskog saobraćaja (§ 315c StGB), radi o „dvostrukom krivičnom delu“, odnosno deliktu koji se preduzima „dvostrukim“ (*zweistufig*).³⁶ To znači da u ostvarenju bića ovog krivičnog dela - prvo postoji radnja izvršenja učinioca, koja se svodi na nepoštovanje saobraćajnih propisa/izazivanje nesposobnosti bezbednog upravljanja motornim vozilom (prvi „stepenik“), da bi potom usled toga, odnosno u okviru takvog deliktnog ponašanja (što u krivičnopravnom smislu može biti kako činjenje, tako i kažnjivo propuštanje učinioca, nastupilo alternativno propisano *ugrožavanje* zdravlja i života drugog čoveka ili ugrožavanje tuđe stvari značajne vrednosti(drugi „stepenik“).

Krivično delo ugrožavanja drumskog saobraćaja (§ 315c StGB), ima jedan osnovni oblik i jedan lakši (privilegovani) oblik.

Osnovni oblik ugrožavanja drumskog saobraćaja je zaprećen alternativno kaznom lišenja slobode do pet godina ili novčanom kaznom i on postoji u dva alternativno propisana slučaja, kada u obe situacije nastaje posledica u vidu relevantne konkretne opasnosti, što znači da je alternativno došlo: 1) ugrožavanja zdravlja i života drugog ljudskog bića ili 2) ugrožavanja tuđe stvari značajne vrednosti.

Radnja izvršioca kojom se prouzrokuje ugrožavanje zdravlja i života drugog čoveka/tuđe stvari značajne vrednosti postoji u dva osnovna modaliteta:

³⁵ A. Schönke und H.Schröder (deo koji je pisao: Hecker), *Strafgesetzbuch – Kommentar*, 30. Auflage, „Verlag C.H.Beck“, München, 2019., str. 3046.

³⁶ Ibidem.

A) radnja koja se svodi na nesposobnost izvršioca da bezbedno upravlja vozilom, a to je kada učinilac u drumskom saobraćaju upravlja vozilom iako nije u stanju da bezbedno upravlja vozilom, do čega alternativno dolazi: a) usled konzumiranja alkoholnih pića ili drugih opojnih sredstava ili b) usled psihičkog ili fizičkog nedostatka, kao i

B) radnja koja predstavlja relevantno nepoštovanje saobraćajnih propisa, što se opciono propisano svodi na sledeće taksativno nabrojane radnje radnje:³⁷ nepoštovanje prvenstvo prolaza,

- a) pogrešno preticanje ili na drugi način pogrešna vožnja prilikom preticanja,
- b) pogrešna vožnja na pešačkim prelazima,
- c) prebrza vožnja na nepreglednim mestima, raskrnicama, spajanju puteva ili železničkim prelazima,
- d) nepoštovanje na nepreglednim mestima obaveze kretanja desnom stranom kolovoza,
- e) skretanje, vožnja unatrag ili u nedozvoljenom smeru na autoputevima, brzim putevima, ili pokušaj takvog kretanja, kao i
- f) neobeležavanje zaustavljenog vozila ili vozila koje stoji na dovoljnoj razdaljini, onda kada je to neophodno za bezbednost saobraćaja.

Lakši (privilegovani) oblik ugrožavanja drumskog saobraćaja je u nemačkom kaznenom zakonodavstvu zaprećen kaznom lišenja slobode do dve godine ili novčanom kaznom i on postoji kada se radi o *nehatnoj krivici* učinioca. To znači da će takav oblik ovog krivičnog dela postojati ako je učinilac iz nehata izazvao relevantnu opasnost, ili je nehatno postupao kao učesnik u drumskom saobraćaju.

7.2. Druga specifična saobraćajna krivična dela u KZ-u Nemačke

Pored osnovnog krivičnog dela koje se izvršava na putevima/u drumskom saobraćaju, postoje i dva druga veoma zanimljiva saobraćajna krivična dela u nemačkom krivičnom zakonodavstvu, što je u ovom radu, donekle poslužilo i kao osnova za određene predloge u *de lege ferenda* smislu, kada se radi o krivičnom zakonodavstvu Srbije.

Kod ovih krivičnih dela je bitna specifičnost u smislu njihovog *ratio legis*-a, ali i tipične fenomenologije u praksi, da ona proizlaze iz ponašanja određenih lica, koja ispoljavaju izvestan stepen bezobzirnosti, pa i bahatosti u saobraćaju. U tom smislu je ovde od značaja i jedan načelan stav nemačke krivičnopravne teorije da kada je reč o krivičnom delu uopšte, koje uvek nastaje kao ishod delovanja konkretnog učinioca/konkretnih učinilaca, a koje je jedan od osnovnih pojmova opšteg dela

³⁷ Ovde je očigledno ispoljen jedan potencijalno previše *kazuistički manir* u definisanju radnje izvršenja.

krivičnog prava i naravno, krivičnopravne dogmatike uopšte, u teorijskom smislu se ponekad govori o „krivičnom pravu orijentisanom ka učiniocu“ (*Täterstrafrecht*) i „krivičnom pravu koje se primarno tiče samog dela“ (*Tatstrafrecht*).³⁸

Ova krivična dela koja se svode na izrazito bezobzirno ponašanje samih učinilaca predstavljaju primer orijentacije krivičnog prava ka učiniocima takvih delikata. Kada je reč o saobraćajnom kriminalitetu u nemačkom pravnom sistemu, tu spadaju sledeća krivična dela: 1) zabranjene trke motornim vozilima, kao i 2) pijanstvo u saobraćaju.

7.2.1. Zabranjene trke motornim vozilima u nemačkom krivičnom/kaznenom zakonodavstvu

Ratio legis krivičnog dela zabranjene trke motornim vozilima se u nemačkom krivičnom zakonodavstvu temelji na teškim iskustvima iz prakse, kada je usled takvih zloupotreba motornih vozila i drumskog saobraćaja, dolazilo do veoma teških posledica.

Krivično delo zabranjene trke motornim vozilima (§ 315d StGB), zaprećeno je kaznom lišenja slobode do dve godine ili novčanom kaznom i ima sledeće oblike: 1) osnovni oblik, 2) teži oblik, 3) najteži oblik, kao i 4) lakši oblik.

Osnovni oblik zabranjene trke motornim vozilima postoji kada učinilac postupa na neki od sledećih opciono propisanih načina: a) organizuje ili izvodi nedozvoljenu trku motornih vozila, b) upravlja motornim vozilom i tako učestvuje u nedozvoljenoj trci motornih vozila ili kao lice koje upravlja motornim vozilom kreće se neprilagođenom brzinom, grubo kršeći saobraćajne propise i ponašajući se bezobzirno, da bi tako dostigao što veću moguću brzinu. Propisano je kažnjavanje i za pokušaj osnovnog oblika ovog krivičnog dela.

Teži oblik krivičnog dela zabranjene trke motornim vozilom postoji kada učinilac osnovnog oblika ovog krivičnog dela ugrozi zdravlje i život drugog ljudskog bića ili tuđe stvari značajne vrednosti. Za teži oblik je propisana alternativno kazna lišenja slobode do pet godina ili novčana kazna.

Najteži oblik krivičnog dela zabranjene trke motornim vozilom postoji kada usled izvršenja težeg oblika ovog krivičnog dela nastupe određene opciono propisane kvalifikatorne okolnosti, u odnosu na koje učinilac ispoljava nehat, a to je ako se opciono: a) izazove smrt drugog čoveka ili b) prouzrokuje teško zdravstveno oštećenje drugog ljudskog bića ili v) nastupi zdravstveno oštećenje velikog broja ljudi. Za najteži oblik krivičnog dela zabranjene trke motornim vozilom propisana je kazna zatvora od jedne do deset godina, a kada se radi o manje teškim slučajevima kazna zatvora od šest meseci do pet godina.

³⁸ C. Roxin und L. Greco, *Strafrecht – Allgemeiner Teil*, Band I, Grundlagen – Der Aufbau der Verbrechenslehre, „Verlag C. H. Beck“, München, 2020, str. 271 – 272.

Lakši oblik krivičnog dela zabranjene trke motornim vozilima postoji ako je učinilac izazvao opasnost iz nehata. Za ovaj oblik je propisana kazna lišenja slobode do tri godine ili novčana kazna.

7.2.2. Pijanstvo u saobraćaju u nemačkom krivičnom/kaznenom zakonodavstvu

Pijanstvo u saobraćaju, odnosno učešće u saobraćaju pod uticajem alkohola se ne tiče samo osnovnog saobraćajnog krivičnog dela koje se izvršava u drumskom saobraćaju, odnosno u saobraćaju na putevima, već i nekih drugih saobraćajnih krivičnih dela u nemačkom kaznenom zakonodavstvu. Kada se radi o „deliktnoj prirodi“ krivičnog dela iz § 316 StGB, kao i „svrsi norme“ kojom se pijanstvo u saobraćaju posebno inkriminiše, ističe se u nemačkoj krivičnopravnoj teoriji da se tu radi o „deliktu apstraktnog ugrožavanja“,³⁹ što se praktično svodi na krivično delo „ugrožavanja“ kod kojeg je posledica izazivanje apstraktne opasnosti.

Ovo krivično delo koje je propisano u § 316 StGB i za koje je propisana kazna zatvora do jedne godine ili novčana kazna, postoji kada učinilac upravlja vozilom u saobraćaju, iako usled konzumiranja alkoholnih pića ili drugog opojnog sredstva nije u stanju da bezbedno upravlja vozilom. Sama radnja opijanja alkoholnim pićem ili usled korišćenja opojne droge, odnosno određenog psihoaktivnog sredstva je već „po sebi“, radnja izvršenja ovog krivičnog dela, onda kada lice koje se „opilo“, potom upravlja vozilom iako usled svog stanja u koje se doveo korišćenjem alkohola/drugih psihoaktivnih supstanci, nije u stanju da vozilom upravlja bezbedno.

ZAKLJUČAK - UZ PREDLOGE U *DE LEGE FERENDA* SMISLU

Čini se da bi bilo adekvatnije da se objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti kod krivičnog dela ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja redefiniše, tako što bi se umesto nastupele lake telesne povrede kod drugog, radilo o teškoj telesnoj povredi nastupeloj/prouzrokovanoj kod drugog lica.

Naime, laka telesna povreda je vrlo širok pojam, jer čitav niz, nekada i realno bezazlenih povreda spadaju u lake telesne povrede. Kao što je to već objašnjeno u prethodnom tekstu, ovde je od značaja i što se inače, za krivično delo lake telesne povrede, goni po privatnoj tužbi (član 122. stav 3. KZ).

U praksi veoma često, skoro po pravilu iz svake i iole ozbiljnije saobraćajne nezgode proizlaze lake telesne povrede i čini se da nije neophodno da u svakom takvom slučaju postoji krivično delo ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja. Stoga bi znatno logičnije, pa i opravdano u kriminalno/kazneno-političkom smislu bilo, da se tada radi samo o prekršaju.

³⁹ A. Schönke und H. Schröder (deo koji je pisao: Hecker), *op.cit.* str. 3065.

Pored toga, kako bi i inače, kod svake saobraćajne nezgode koja je skrivljena, tj. u pogledu svake od njih, svakako postojao prekršaj, čak i da nije nastupila laka telesna povreda, onda kada bi do takve posledice došlo u konkretnom slučaju, ona bi bila samo otežavajuća okolnost koja bi se uzimala u obzir prilikom odmeravanja kazne za učinjeni prekršaj.

Kako ni inače, kazne za saobraćajne prekršaje u praksi nisu male/beznačajne, na ovaj način bi se po svemu sudeći, dovoljno i adekvatno delovalo kako u klasičnom represivnom smislu, tako i sa stanovišta preventivnog dejstva zaprećenih/izrečenih sankcija, a kao što je prethodno već objašnjeno, takvo rešenje bi svakako imalo i svoje kriminalno/kazneno-političko utemeljenje/opravljanje.

Čini se takođe, da je sporno i alternativno određivanje kao oblika/vida objektivnog uslova inkriminacije kod krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja i prouzrokovanje imovinske štete koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara. Tako je iz dva osnovna razloga:

S jedne strane, bilo koji iznos definisan fiksno se vremenom svakako menja (što u konkretnom slučaju širi „kriminalnu zonu“), delovanjem inflacije, koja nekada, kao što nas na to podseća žalosno iskustvo iz 1990-ih godina, može biti i enormna, te tako potpuno devalvirati kako zakonsku normu takve vrste, tako i intenciju zakonodavca koji je na takav način kreirao konkretnu zakonsku normu;

S druge strane, objektivni uslov inkriminacije definisan kao prouzrokovanje imovinske štete koja prelazi određeni novčani iznos (poput sada iznosa od dvesta hiljada dinara), ulazak u „kriminalnu zonu“ praktično svodi na „imanje/nemanje sreće konkretnog učesnika određene saobraćajne nezgode.

Pa tako, potpuno ista radnja činjenja/nečinjenja, odnosno kažnjivog propuštanja kojom se ne poštuju konkretni saobraćajni propisi (poput na primer, nepoštovanja saobraćajne signalizacije, te „prolaska“ vozilom „kroz crveno“), proizvodi drastično drugačije kaznenopravne konsekvence, zavisno od toga da li je vozač koji nije poštovao saobraćajne propise imao sreće te se sudario sa nekim „Jugom“, starim nekoliko decenija, koji ukupno vredi nekoliko stotina evra, te prouzrokovao štetu znatno ispod dvesta hiljada dinara, ili je pak obrnuto, bio „loše sreće“, te je naleteo na „Poršea“ ili sličan - skup auto, te prouzrokovao štetu koja iznosi nekoliko hiljada evra.

U prvom slučaju („srećnom“), radiće se „samo“ o prekršaju, a u drugom slučaju („nesrećnom“), postojaće krivično delo. Čini se da ovo nije pravično, te što je očigledno, nije ni u skladu sa načelom krivice, jer u ova dva primera postoji potpuno isti stepen krivice, a krivičnopopravne/prekršajnopopravne konsekvence se zavisno od nastupelih posledica na koje se svodi zakonski definisan uslov inkriminacije (a koje se realno mogu smatrati, kao što se označava malo slobodnije u prethodnom tekstu – pukom „(ne)srećom“ ili pak „čistim slučajem“), drastično razlikuju – jer u prvom slučaju postoji „samo“ prekršaj, a u drugom slučaju se radi o krivičnom delu, kao znatno težem deliktu.

Stoga bi bilo opravdano da se objektivni uslov inkriminacije koji se svodi na visinu prouzrokovane štete - ili potpuno eliminiše (radikalni predlog u *de lege ferenda* smislu) ili da se znatno povisi (umereni predlog u *de lege ferenda* smislu).

Čini se da bi u svetlu delovanja načela krivice, prednost trebalo dati radikalnom predlogu u *de lege ferenda* smislu, te da bi ipak najbolje bilo da uopšte i nema takvog objektivnog uslova inkriminacije. To znači da bi se u ovim situacijama, kada inače, postoji relevantna radnja izvršenja nepoštovanja saobraćajnih propisa, radilo samo/isključivo o saobraćajnoj nezgodi, koja je prekršaj, a da bi se pitanje nastale imovinske štete, tretiralo isključivo kao imovinskopravni/građanskopravni problem, koji bi se rešavao u parničnom postupku.

Konačno, kako je bezbednost javnog saobraćaja od ogromne važnosti i kako je sasvim očigledno da kod nas stanje u tom pogledu već decenijama nije zadovoljavajuće, moglo bi se razmisliti i o odgovarajućem širenju kriminalne zone kada se radi o saobraćajnim deliktima.

Dakle, moguće je i razmišljanje u *de lege ferenda*, koje je suprotno od prethodno izloženih predloga koji se tiču mogućih novela u pogledu objektivnog uslova inkriminacije kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, koje bi vodile izvesnom sužavanju kriminalne zone.

Čini se da je kod nas kada se radi o saobraćaju veliki problem bezobzirna, odnosno nasilnička vožnja, vožnja motornog vozila u stanju teške alkoholisanosti, te vožnja koja je drastično prebrza. U tom smislu bi određeni uzor u izvesnoj meri, moglo da bude nemačko krivično zakonodavstvo, koje za ove slučajeve i još neke koji se suštinski svode na povećanu „društvenu opasnost“, odnosno uopšte, veliku opasnost po ljude i imovinu, određenih vidova drastičnog nepoštovanja saobraćajnih propisa, tretiraju kao posebna krivična dela, a što je već objašnjeno u prethodnom tekstu.

Dakle, sve ono što je u Srbiji, za sada samo prekršaj, odnosno težak prekršaj, za koji su moguće ozbiljne prekršajnopravne posledice, ali ne i krivična odgovornost, ukoliko nije ispunjen objektivni uslov inkriminacije sadržan u članu 289. Krivičnog zakonika, kada bi postojalo krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja, bez obzira na izrazito veliku opasnost po ljude ili imovinu koja nastaje takvim vidovima drastičnog nepoštovanja saobraćajnih propisa, a često i sa izrazitom bahatošću nekih učinilaca, bi se moglo propisati kao niz posebnih krivičnih dela. To bi bila sledeća *nova* krivična dela:

1. upravljanje motornim vozilom u stanju teške opijenosti, usled čega vozač nije u stanju da bezbedno upravlja vozilom - gde bi se propisalo na temelju stručne analize kada postoji takva vrsta teške alkoholisanosti/stanja suženje svesti usled upotrebe zabranjenih psihaktivnih supstanci, tj. opojnih droga, a koja bi već sama po sebi, predstavljala krivično delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja, čak i da nije došlo do saobraćajne nezgode;
2. drastično prekoračenje dozvoljene brzine, naročito u blizini škola i u urbanim uslovima, ali čak i na auto-putu, ili uopšte van naselja, onda kada se brzina u

velikoj meri prekoračuje - na primer dva ili tri puta više od onoga što je saobraćajni limit;

3. bezobzirna i nasilnička vožnja prilikom upravljanja motornim vozilom na putu, što već sada postoji kao posebno težak saobraćajni prekršaj, ali bi neki drastični/drastičniji slučajevi takve vožnje, a naročito kada je ona ispoljena u urbanim sredinama, u blizini škola i sl., mogli/morali da budu i posebno krivično delo, čak i onda kada usled takve vožnje (a nekada je to samo sticajem „srećnih“ okolnosti), nije došlo do saobraćajne nezgode, koja bi tada svakako bila skopčana i sa teškim konsekvencama; kao i
4. nedozvoljeno trkanje motornim vozilima na putu u uslovima redovnog saobraćaja, ili organizovanje takvih „trka“.

Inače, kada je reč o našem krivičnom zakonodavstvu, jedan broj radnji koje bi bio svrstan u prethodno predložene moguće novele, tj. razmišljanje u *de lege ferenda* smislu, bi mogao da se u nekim konkretnim okolnostima i ako su za to ispunjeni potrebni normativni uslovi, smatra i krivičnim delom izazivanja opšte opasnosti (kao na primer, trkanje motornim vozilima na putu/u uslovima redovnog saobraćaja), ali se čini da bi i posebno propisivanje takvih krivičnih dela s jedne strane, bilo kriminalno-politički opravdano, dok bi to s druge strane, suštinski više odgovaralo zahtevima iz domena *lex certa* segmenta/elementa načela zakonitosti.

REFERENCE

1. Atanacković, D., „Objektivni uslov inkriminacije i njegovo razgraničenje od posledice krivičnog dela“, *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, broj 3/1994, Beograd, 1994.
2. Atanacković D., *Objektivni uslov inkriminacije i njegovo razgraničenje od posledice krivičnog dela*, zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja, ur. J.Ćirić: „Problemi reintegracije i reforme jugoslovenskog krivičnog zakonodavstva“, Beograd, 1995.
3. Vuković, I., *Objektivni uslovi inkriminacije*, magistarski rad, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2004.
4. Vuković I., *Krivično pravo – opšti deo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022.
5. Đokić, I., *Umišljaj u engleskom krivičnom pravu*, „Pravni život“, broj 9/2014., Beograd, 2014.
6. Jescheck N. N. und Weigend T., *Lehrbuch des Strafrechts – Allgemeiner Teil*, Fünfte vollständig neuberarbeitete und erweiterte Auflage, „Duncker & Humblot“, Berlin, 1996.

7. Jovašević, D., „Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja u teoriji, praksi i uporednom zakonodavstvu“, *Pravo, teorija i praksa*, broj 2/2001, Policijska akademija, Beograd, 2001.
8. Lazin, Đ., *Razlikovanje objektivnog uslova inkriminacije od naročitih okolnosti pod kojima je izvršeno krivično delo*, zbornik Pravnog fakulteta Univerziteta u Mostaru, broj 2-3/1980-1981, Mostar, 1981.
9. Roxin S., *Strafrecht – Allgemeiner Teil*, Band I, *Grundlagen – Der Aufbau der Verbrechenslehre*, 4. vollständig neu bearbeitete Auflage, „Verlag C.H.Beck“, München, 2006.
10. Roxin C. und Greco, L. *Strafrecht – Allgemeiner Teil*, Band I, *Grundlagen – Der Aufbau der Verbrechenslehre*, „Verlag C.H.Beck“, München, 2020.
11. Satzger, H., *Internationales und Europäisches Strafrecht – Strafanwendungsrecht, Europäisches Straf- und Straverfahrensrecht, Völkerstrafrecht*, 9. Auflage, „Nomos“, Baden-Baden, 2020.
12. Stojanović Z. i Perić O., *Krivično pravo – posebni deo*, XIV izdanje, „Pravna knjiga“, Beograd, 2011.
13. Stojanović Z., *Krivično pravo – opšti deo*, 27. izmenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022.
14. Stojanović Z., *Krivično pravo*, „CID“, Podgorica, 2008.
15. Stojanović Z., *Međunarodno krivično pravo*, deseto dopunjeno izdanje, „Pravna knjiga“, Beograd, 2018.
16. Sheb J.M. and Sheb, J.M., *Criminal Law and Procedure*, Fourth Edition, „Wadsworth & Thomson Learning“, Belmont, 2002.
17. Schönke A. und Schröder H., *Strafgesetzbuch – Kommentar*, 30. Auflage, „Verlag C.H.Beck“, München, 2019.
18. Škulić M., *Tax Crimes and Tax Misdemeanours in Serbia*, Thematic Conference proceedings – *Archibald Reiss Days Volume III*, Međunarodni naučni skup „Dani Arčibalda Rajsa“, tematski zbornik radova međunarodnog značaja, Kriminalističko-policijska akademija i Nemačka fondacija za međunarodnu pravnu saradnju (IRZ), Beograd, 2014.
19. Škulić M., *Objektivna odgovornost u krivičnom pravu Sjedinjenih Američkih država*, zajednički broj – „Revija za kriminologiju i krivično pravo“ i „Crimen“ – časopis za krivične nauke, Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Institut za kriminološka i sociološka istraživanja», Beograd, 2016.
20. Škulić M., *Mere bezbednosti i načelo krivice u krivičnom zakonodavstvu Srbije*, međunarodna konferencija OEBSA, Beograd, 2017.
21. Škulić M., *Načelo ne bis in idem – sa stanovišta normi srpskog kaznenopravnog sistema, ustavnopravne prakse i stavova Evropskog suda za ljudska prava*, Bilten Vrhovnog kasacionog suda, broj 2/2019, Beograd, 2019.

22. Škulić M., *Osnovi krivičnog prava Sjedinjenih Američkih Država*, 2. izmenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022.
23. Škulić M., *Međunarodno krivično pravo – prostorno važenje krivičnog prava, krivično pravo međunarodnog porekla, međunarodna krivičnopravna pomoć, začeci krivičnog prava EU*, Službeni glasnik, Beograd, 2022.
24. Škulić M., *Međunarodno krivično pravo*, 2. izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2022.

Prof. Milan ŠKULIĆ, PhD
Faculty of Law, University of Belgrade
Judge, Constitutional Court of the Republic of Serbia

THE OBJECTIVE CONDITION OF INCRIMINATION/PUNISHABILITY OF THE CRIMINAL OFFENSE OF ENDANGERING PUBLIC TRAFFIC

In the article are explained the basic characteristics of the criminal offense of endangering public traffic, with special reference to the analysis of the objective condition of incrimination, for this criminal offense, which is defined alternatively as causing minor bodily injury to another person or causing property damage that exceeds the amount of two hundred thousand dinars. It is especially emphasized that the objective condition of incrimination in the criminal offense of endangering public traffic, as it is otherwise, characteristic of the objective condition of incrimination in most other criminal offenses, in which it is one of their essential characteristics, has its corresponding ratio legis, but that it certainly represents a specific element of the objectification of responsibility. As responsibility for a criminal offense is in accordance with the principle of guilt in modern criminal law of a subjective nature, it is necessary to always exercise special caution when formulating the objective conditions of incrimination and otherwise, which also applies when dealing with the criminal offense of endangering public traffic. The author specifically explains that it is not adequate to define a minor bodily injury as an objective condition of incrimination, and that it is more logical for it to be a serious bodily injury. It is also concluded that the definition of a fixed amount of money as an objective condition of incrimination, especially in the context of the very different value of vehicles that are possible "actors" of a traffic accident, i.e. that are involved in a specific traffic accident, from which

the criminal act of endangering public traffic can arise, in some specific cases, can be unfair, and therefore this objective condition of incrimination requires a potential review within the current reform of our substantive criminal law. In contrast to the possible narrowing of the criminal zone related to the objective condition of incrimination for the criminal offense of endangering public traffic, the article also contains proposals in the sense of de lege ferenda, which amount to the prescription of several new traffic offenses (following the example of German criminal legislation), which would in relation to those situations, the criminal zone has significantly expanded in terms of traffic criminality.

KEY WORDS: Objective Condition of Incrimination /Punishability / Endangering Public Traffic / Criminal offense / Criminal Law / Criminal Code

RECKLESS DRIVING - HOW TO PREVENT RUSSIAN ROULETTE ON SERBIAN ROADS

Prof. Nataša MRVIĆ PETROVIĆ, PhD*

Dragan OBRADOVIĆ, PhD*

The authors analyzed Serbian legislation in regards to misdemeanor criminal offences and felonies related to the prevention of reckless and dangerous driving (aggressive driving). Using examples from foreign legislature (Germany, Holland, and Spain) and from those in Serbian practice, it can be seen that the traditional approach to the distinction between misdemeanors and felonies must be altered. The particularly dangerous nature of driving, the great danger of serious consequences and their predictability and prevention from the point of view of an averagely reasonable person is the reason why it is proposed that, similar to the German legal solution, such behavior is to be considered a felony with the possibility of harmful consequences.

KEY WORDS: Reckless driving felony / traffic misdemeanor / criminal offences / drivers/ road users

INTRODUCTION

Every day in Serbia, the media put out news about serious road traffic accidents that involve casualties, either due to the drivers' own fault or someone else's. These are the direct consequences of massive road traffic law breaking. According to the official announcement of the Ministry of the Interior of the Republic of Serbia (hereinafter: MUP RS) dated 9 January 2023, since the beginning of the year, the police have reported 19,451 traffic misdemeanors of which 1,535 were cases of driving under the influence of alcohol (hereinafter: DUI). As many as 8,251 drivers were penalized for exceeding the legal speed limits, of which 12 were driving at a speed exceeding 200 kilometers per hour (MUP RS 2023).

*Professor, Senior Research Fellow, Institute of Comparative Law, Belgrade, nmrvic@iup.rs

* Judge, Higher Court, Valjevo, Research Associate, dr.gaga.obrad@gmail.com

According to the official MUP RS announcement dated 27 March 2023, only during the announced campaign of increased traffic control from 23-26 March did the traffic police arrest 1,235 drivers and charge them with DUI (of which 192 were placed in drunk tanks as they had more than 1.20% blood alcohol content in the body), as well as 60 drivers who were driving under the influence of psychoactive substances, while 5,666 drivers were fined for speeding, 2,709 for not wearing a seat belt, and 120 for unlawful transport of children (MUP RS 2023a). The data is staggering, especially as it is known that road traffic safety depends mostly on the willingness of road users to obey the rules (Jameel, Evdorides, 2021: 76-77). The most common dangers on the roads are: 1. speeding, 2. not wearing a seat belt, and 3. driving under the influence of alcohol (ETSC 2011: 3). Furthermore, it is merely a matter of mere chance whether a serious offence will result in injury or the demise of a person.

The topic of this research is reckless driving as a misdemeanor, which differs from the criminal offence of endangering road traffic safety only in the way that the application of the law requires that reckless driving has caused injurious consequences (property damage, bodily injury or the demise of a person). The misdemeanor involves reckless driving whereupon a driver is literally risking his life and the lives of the other road users. The impartially dangerous nature of reckless driving which involves the careless behavior of the wrongdoer towards human life and physical integrity imposes the need to review the application of the existing legal regulations. The immediate reason for this is disclosed in the comparisons of the following cases in point.

In German judicial practice, there is the famous case of the Ku'damm car racers (named after the Kurfürstendamm boulevard where the serious traffic accident had occurred), when two young men were driving vehicles up to high speeds and passing through red traffic lights in June of 2016, half an hour after midnight. They continued driving for about 1.6 km along the boulevard, passing through red traffic lights. In fact, the leading vehicle was traveling at a speed of 130 km/h in the left hand lane of the road. The second racing vehicle was traveling in the right hand lane and the driver of this vehicle, in order to overtake his contender, accelerated and passed through a red light on a crossroads where, at the speed of 160 km/h, his vehicle hit the side of an SUV that had just entered the crossroads under a green light and was traveling at a speed of 30-50 km/h. With the force of the impact, the side panel of the SUV was perforated by 50 cm, hurled into the air by 25 m and landed on its roof and slid on its side, stopping 72 m from the place of the collision. It was then partially caught by the aforementioned vehicle in the left lane that had veered off the road, crashing into the traffic light and the fence. The 69-year-old driver of the SUV died on the spot, while the racers sustained minor injuries. Epilogue: In 2019, the Berlin District Court sentenced both drivers to life imprisonment for the criminal offence of manslaughter in a traffic collision with serious bodily injuries caused by negligence. After the verdict was overturned, a retrial took place in 2020, in which the same sentences were handed out.

In the appeals procedure, according to the decision of the Federal Court of Justice dated 7 December 2022, the driver who had caused the direct collision was sentenced to life imprisonment, while the other racer was sentenced to 13 years in prison for attempted murder and endangering road traffic safety with serious bodily injury due to negligence (BGH 4 StR 482/19, BGH 4 StR 319/21). In 2022, the Federal Constitutional Court rejected the constitutional appeal of one of the defendants (2 BvR 1404/20) and supported a similar court practice in other cases with its decisions. The case instigated the amendments made to the Criminal Code, which introduced several criminal offences of endangering road traffic safety, including the felony of illegal street racing.

Examples from Serbia are somewhat different. According to the media, in June 2021, an illegal night street race between a Mercedes and an Audi vehicle was organized in the Selakovac neighborhood of Novi Pazar, without any accidents or human casualties. Epilogue: The police reacted subsequently, based on the recordings on social networks, locating and detaining the organizers (participants) and confiscating the vehicles. For the offences committed, the participants were fined 140,000 RSD each and prohibited from driving motor vehicles for a period of nine months. In a survey that was conducted, the respondents agreed that these penalties were too lenient (Bojović, 2021).

On 27 March 2023, the traffic police seized a Lamborghini vehicle in Belgrade due to the fact that according to the videos that appeared on social media two days prior, the driver of the vehicle had previously committed a series of serious road traffic offences, copying the legendary so-called Belgrade Phantom. During the drive, he and his passenger proceeded to record the entire event, all the time goading and insulting the police officers that attempted to apprehend them. The driver had behaved in a similar manner before and published the footage on social networks, and he had been fined for a total of 84 traffic violations (Mijailović, 2023). Epilogue: The vehicle was seized by the police in order to determine its origin through an expert examination and, according to the words of the minister answerable before the Parliamentary Committee for Defense and Internal Affairs, if there are any elements of a criminal offence after the forensics examination at the time when the video in question was created, criminal charges would be filed against the driver (NoviMagazin.rs, 2023).

According to the media, the police had announced that the vehicle belonged to a rent-a-car agency, and it would have to be returned to the driver's family, which allegedly owns the agency (Lazić 2023). Incidentally, it was announced in Serbia that road traffic regulations would be amended in order to enable the confiscation of vehicles with which the offences were committed and thus to dissuade potential perpetrators of reckless driving and other serious offences.

1. RESEARCH SUBJECT, GOAL AND RESEARCH METHOD

The above examples show that it cannot be expected that people will follow traffic regulations (or any other) merely due to the fear of possible punishments, especially if the rules are not aligned with social values and if there is no awareness of the benefits to them of obeying the rules (Mrvić Petrović, Ćirić 2004: 38-39). However, there are different views in Serbia and in Germany in regards to the need to protect the most relevant social values (namely, life and physical well-being) from the hazards of road traffic safety criminal offences.

The question arises, which approach is more acceptable? The assumption is that the traditional concept of a passive subsequent criminal protection of road traffic safety dating back to the first half of the 20th century needs to be amended as it fails to match the technical and safety components of modern road traffic, primarily in terms of the criteria for making a distinction between traffic misdemeanors from those that are felonies.

The aim of the research is to identify examples of effective foreign practice based on critical analyses of the legislation and the situation in the Republic of Serbia, as well as a comparative legal analysis, and to recommend improvement of the *de lege ferenda* legislation.

The legal-dogmatic and the comparative-legal method were applied in the corresponding parts of this paper. Descriptive statistics were used to analyze data from public statistics and official MUP RS records that refer to adult drivers. The period from 2020 to 2022 was under analysis.

2. STATE OF LEGISLATION AND PRACTICE

2.1. Reckless driving as a misdemeanor

When creating traffic norms, the psychology of road users must be taken into account, as their motivation to adhere to road traffic rules is crucial for the prevention of road traffic accidents. In order for a road user to voluntarily accept to adhere to road traffic rules, rather than due to fear of being caught and punished, the rule must be fully comprehended and there must be conditions for it to be complied with (Noordzij, 1976: 12). Only a clearly formulated rule, which is easily comprehended by the average road user, can be adhered to.

The rule from Article 41 of the Law on Road Traffic Safety [Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima] (hereinafter: ZOBS 2014) that gives the definition of reckless driving fails to meet the mentioned criteria, as it is insufficiently defined. According to the legal definition from Article 41 paragraph 2 of the Law, reckless driving occurs when the driver's behavior is in gross violation of road traffic regulations, i.e. when the

driver shows no regard for the safety of other road traffic users. The definition in paragraph 2 of the above-mentioned article is expanded (the conjunction 'and' is used) by specifying four forms of reckless driving: going through (two or more times) red lights at traffic stops within a short period of time (no longer than 10 minutes), overtaking a line of vehicles while crossing over or moving along a solid line in the middle of the road, driving at a high speed (over 90 km/h in built-up areas or over 100 km/h outside the areas and over the permitted speed limit), and driving a vehicle while intoxicated (over 200 mg/dL of blood alcohol level).

The question arises whether reckless driving is a violation of any of the injunctions in Article 41 paragraph 2, another gross violation of road traffic regulations or if it involves a driver's disregard towards the safety of other road traffic users. The linguistic interpretation and ratio legis speak in favor of the position that reckless driving is not fully defined in paragraph 2. If so, then the standards of a "gross violation of road traffic regulations" and "recklessness" should be settled according to their interpretation, as the ZOBS 2014 fails to define this. Perhaps "gross violation of road traffic regulations" can be specified according to the severity of punishment handed out to natural persons for other violations? In that case, reckless driving could also include other serious offences for which the punishments are provided in Article 330 of the Law.

Thus, the court is faced with the issue of the seemingly ideal amassing of multiple violations based on behavior. This means that someone has either committed the offence of reckless driving (violating one or more prohibitions from Article 41 paragraph 2) or has committed some other serious offence specified in other articles (for example, driving with 1.9 mg/dL of blood alcohol level). Indeed, the ZOBS 2014 separates punishment for reckless driving in the discrete Article 329, while the penalties for other serious offences are provided for in Article 330.

As can be seen, paragraph 1 of Article 41 of the ZOBS 2014 creates a great deal of confusion, and the application of the provision from paragraph 2 is complicated, as it defines numerous formal elements in order to separate reckless driving from other serious road traffic offences. These elements must be determined precisely in each specific case. To make matters even worse, the legal definition changed the earlier criteria for differentiating road traffic offences from similar crimes, which for decades had been based on the criterion of recklessness and uniformly and consistently accepted both in theory and in practice (Obradović, 2015: 63).

The recklessness criterion within the legal definition expands the 'list' of possible specific reckless driving offences in a way that suggests that its definition is within the discretionary power of the road traffic police or the misdemeanor court. A special issue that makes it difficult for judges to apply the rules of the Law is an unusual legal-technical solution that separates the incident report from the stipulated punishments for certain offences. That is why even an ordinary citizen (a potential offender) has no insight into the severity of the offense they commit. All the above arguments show that

the quality of the provisions and the systematics of the ZOBS 2014 are not aligned with the requirement of *lex certa* as part of the principle of legality.

Article 329 paragraph 1 of the ZOBS 2014 stipulates the penalties and other measures pertaining to the misdemeanor of reckless driving, namely: a prison sentence of 30 to 60 days or community service for a duration of 240 to 360 hours. Along with one of those two penalties, a secondary fine to the amount of 120,000 to 140,000 RSD is also imposed. However, if the road traffic accident was caused by reckless driving defined as a criminal offence, then the driver, according to Article 329 paragraph 2 of the ZOBS 2014 can be given a prison sentence of 45 to 60 days or the sentence of 300 to 360 hours of community service. Also, in addition to any of the two sentences, a fine ranging from 130,000 to 150,000 RSD must be imposed.

In addition to the above penalties, the driver must also receive a driving ban for a period of at least nine months and 15 penalty points (for reckless driving without consequences) or at least ten months and 17 penalty points (for reckless driving that resulted in a road traffic accident). The differences in the designated punishments are minor and merely formal: the offenders will hardly feel the difference in the punishment for the most serious road traffic violation, being more a complication for the judges than a real deterrent.

The Draft Law on Amendments of the Law on Road Traffic Safety (hereinafter: ZID ZOBS, 2022) stipulates an amendment of the current Article 295 of the Law, which stipulates the temporary confiscation of the vehicle, i.e. the evidence of the offence committed, the content of which refers solely to the revoking of the driving license. A police officer is authorized to temporarily confiscate the vehicle that was used by the perpetrator to commit the serious offence in regards to road traffic safety when the individual had been previously convicted for a serious offence in this domain over the previous two years. As already determined, the exact nature of serious offences is open to interpretation.

In relation to the provisions of the Law on Misdemeanors [Zakon o prekršajima] (hereinafter: ZOP 2013) which in Article 54 stipulates the conditions for imposing the protective measure of confiscation of vehicles in misdemeanor proceedings, Article 295 paragraph 1 of the ZID ZOBS defines that a different rule will be established regarding the confiscating of the vehicle (that it was used without the intention to commit an offence), the characteristics of the perpetrator (if they are a so-called special repeat offender) and according to the type of offence (a serious road traffic offence). A police officer is authorized to make a judgment at his discretion regarding meeting the conditions for a temporary confiscation of the described vehicle.

Paragraph 2 of the same article ZID ZOBS stipulates that the *corpora delicti* can be temporarily confiscated from the perpetrator. According to paragraph 3, a police officer may, during road traffic control, i.e. during patrol, temporarily confiscate from the perpetrator the vehicle intended or used to commit a misdemeanor even if the conditions from paragraph 1 of this article are not met, with the exception of a motor

vehicle. Paragraph 4 stipulates that the costs incurred by the storage of a temporarily confiscated vehicle shall be met by the owner of the confiscated vehicle, and paragraph 5 stipulates the duration of a temporary confiscation of vehicles. In the explanation of the Draft, it is simply stated that Article 30 specifies the provisions regarding the confiscation of items from Article 295 of the Law (Obrazloženje ZID ZOBS, 2022: 5).

It can already be seen that the proposal to amend the provisions of Article 295 in paragraph 1 and 3 of the ZOBS does not match Article 54 of the Law on Misdemeanors (ZOP), which allows that another regulation may provide for the mandatory imposition of a confiscation of a vehicle, as the amendments to Article 295 in 1 of ZOBS introduces special criteria for the security precautions of a optional temporary confiscation of the vehicle was used to commit the offence in certain cases. This decision encroaches on the concept of a security precaution that should, as an additional penalty, affect the causes of road traffic violations by adding to the effects of the punishment handed out by the court. In fact, an unsafe situation must exist at the time of the sentencing. This means that, if the gravity of the offence requires it, a security precaution that can only be imposed by the court should be mandatory and thus be applied at the same time as the penalty.

2.2. Reckless driving as a criminal offence - examples from domestic judicial practice and comparative law

As in other legislations, such as the German variant of continental law, road traffic offences differ from those of criminal offences that endanger road traffic users in the law of the Republic of Serbia by the fact that they are so-called formal offences (conduct offences). In other words, this involves a regular breach of the rules causing a hypothetical danger to road traffic safety. The difference is related to the nonexistence or the incidence of further consequences (a real threat to the property or the life of road traffic users and the violating of the afore mentioned).

However, due to its predominantly dangerous nature, reckless driving differs from other road traffic offences in that it factually creates a greater risk of physical injury or the death of a person caused by a road traffic accident. With higher speeds of vehicles at any time and in any place, there is an increase of the probability of a collision occurring with gradually serious consequences, which is the most important reason to introduce the rules on road traffic speed limits, which have been reduced to 50/60 km/h in populated areas (ETSC, 2011, 21-22). As a matter of fact, according to a Dutch research paper (SWOR, 2019: 10), almost a third of all fatal accidents involve speeding or driving at a higher speed.

In regards to DUI, according to US statistics, there is no possibility of establishing a correlation between the use of alcohol and a higher number of road traffic accidents: in fact, there is a higher likelihood that a drunk driver would be stopped by the police and given time to sober up than being killed in a road traffic accident (Shuman, 2008: 12).

However, there is no doubt that drunk driving increases the risk of serious road traffic accidents: the European Commission states that 25% of road traffic deaths are related to driving under the influence of alcohol, and the Council of Europe established the same in 2001, especially in regards to younger drivers. This was one of the reasons that all European countries defined the standard levels of alcohol limits for drivers of motor vehicles in order to make an attempt to adopt standardized benchmarks of alcohol consumption in the EU member states (ETSC 2011: 13-14, 32).

According to the Agency for Traffic Safety in the Republic of Serbia 2021 report, the use of alcohol had an impact on more than 14% of road traffic accidents with fatalities (68 in total), i.e. every seventh road traffic accident with a fatality was caused by the use of alcohol, while reckless driving and speeding was one of the more predominant factors (found in 27 cases) (ABS RS, 2022: 48).

The above is confirmed by recent examples from the judicial practice of the Higher Court in Valjevo. In a final court decision, the indicted driver was driving a motor vehicle in daytime conditions (around 2:10 p.m.) in a complete state of alcoholic intoxication, at a blood alcohol level of 300 mg/dL. He was traveling on a part of the road where the traffic sign indicated no overtaking and where the central line was solid when he started overtaking the vehicle that was in front of him. (...) He moved into the left lane at the same time when another passenger vehicle was oncoming. In the subsequent collision of the two vehicles, two people in the oncoming vehicle lost their lives.¹

In another case, which has not been with final court decision, the indicted driver was driving a motor vehicle at night with a blood alcohol level of 260 mg/dL and at a speed of 107.6 km/h on a stretch of the road where the designated speed for vehicles in his direction of movement was limited to 60 km/h. He was traveling in the right hand lane from the direction of Šabac towards Valjevo, in a place called Brankovina, opposite the house of (...), where there were two lanes. The left lane hand was divided by a broken central line into two road traffic lanes (...). He crossed his solid central line and entered into the left hand lane for vehicles to move into from the opposite direction, and at the same moment, another passenger vehicle (...) was oncoming, moving correctly in its right traffic lane (...), causing a road traffic accident in which two people lost their lives.²

Nevertheless, the link between the speed and the degree of intoxication which causes a higher risk of a death in a road traffic accident is the reason why injunctions are standardized in criminal law: reducing the average permissible speed by 5 km/h in road traffic regulations reduces the chances of fatal injuries by 25%, and imposing a ban on those caught driving with a blood alcohol level higher than 0.05% BAC can further reduce fatalities by 5 to 40% (ETSC, 1997 according to: Siegrist, Roskova 2021).

¹ Case of the Higher Court in Valjevo K no. 1/22 – final court decision with the judgment of the Appellate Court in Belgrade Kž1 63/22 dated 8 September 2022, unpublished.

² Case of the Higher Court in Valjevo K no. 21/22, unpublished.

Examples from Serbian misdemeanor practice show that a perpetrator of reckless driving is usually aware of the great risks caused by violating road traffic regulations. The particular recklessness of the perpetrator that comes to the fore in the undertaken actions can be categorized as possible intent. Thus, in 2013, the Misdemeanor Appellate Court of the Department in Niš confirmed a first-instance verdict according to which the defendant for the offence of reckless driving acted with possible intent while driving a car at high speed in the pedestrian zone in Aleksinac, regardless of the safety of the pedestrians. His defense was that he had not endangered any pedestrians, and that he was driving in a part of the road that was not officially declared a pedestrian zone, and physically contained all the elements of a road. The court found that the defendant was aware that his actions had endangered the safety of pedestrians and that he was fully conscious of this fact (as can be seen from the circumstances), and he was sentenced, sent to prison, fined and had other legal measures imposed (Milić, Mrvić Petrović, 2018:107-108).

Do the objective circumstances under which reckless driving is carried out justify the need to foresee such behavior as a criminal offence? Why and how can such behavior be blamed on the perpetrator if there is the impression that a coincidence and not a conscious decision of the perpetrator had caused the reckless driving (on this, see Ćirić, 2008: 55-57). The answer to this is not simple. Reckless behavior always involves the great likelihood of causing damage to property but, as a rule, there is no criminal offence unless there is some damage.

Although reckless driving (contrary to the expression in our law) implies no act of violence, it nevertheless includes some form of uncontrollable force towards other road users, if there are any at the time, due to which they need to modify their behavior or suffer the consequences in order to avoid damage to their legally protected property. It is for this reason that German jurisprudence has from 1964 taken into practice that it is possible to commit the crime of coercion by reckless driving (for example, when a perpetrator drives in the fast lane of the highway and is two kilometers away from another vehicle that is overtaking a different vehicle at a speed of 105 km/h, and constantly honks his horn for him to move from the fast lane and continues this behavior for several kilometers so that the driver in front feels endangered and then decides to make an unsafe right turn) (BGH, 4. 3. 2064- 4 StR 529/63).

As can be seen, the court took the view that the perpetrator had committed the above-mentioned criminal act with intent. What sets reckless driving apart from other road traffic offences is that the risk created by causing the dangerous situation is certain and very predictable, especially if there are other circumstances contributing, for example, the performance of modern vehicles, high levels of traffic, an urban environment, etc. Furthermore, it is not disputed that reckless drivers are very aware of this, and yet they are determined to drive and travel at any cost.

Moreover, drivers often test their driving skills and the performances of their high powered vehicles in car races or when driving at a significantly high speed, considering that due to the safety systems and technical characteristics of their vehicles they would undergo less harm than other road users in the event of an accident. Another issue is that reckless driving does not always cause harmful consequences either inadvertently or due to the effect of other factors: for example, due to the vehicle's safety system or the reasonable behavior of other road traffic users. The fact that reckless driving creates a real threat to road traffic safety for both people and property on a large scale from a criminal and political point of view should be sufficient to regard such behavior as a criminal offence.

Depending on the circumstances of a case, it needs to be determined whether the perpetrator had acted with possible intent or out of negligence, but the elimination of the objective condition of incrimination would undoubtedly contribute to the extending of the penal provision. German legislation is a good example from an alternative judicial system. The German Penal Code (StGB 1871) includes several criminal offences against road traffic safety, some of which from Article 41 of the Law match the criminal offence against road traffic safety from Article 316c StGB. A criminal offence has two basic parts. The first part is made up of a person driving a vehicle although unable to drive safely due to the effects of alcohol or intoxicating substances, or due to mental or physical deficiencies. The second part of the above-mentioned criminal offence is the committing of the mentioned dangerous and reckless road traffic offence, provided that the perpetrator is thereby endangering another person or property. A criminal offence committed with intent is punishable with a penalty of up to 5 years or a fine, and if the offence was committed without due care and attention, a penalty of up to 2 years or a fine is set.

Punishment is also foreseen for the committing of the first part of the criminal offence (which is deemed unnecessary, as it is difficult to prove the intent of the perpetrator, though it is possible to penalize for the second part of the criminal offence as they were DUI, Goeckenjan, 2015: 98).

In contrast to the German example, similarly to Serbian, Dutch legislation defines reckless driving as a misdemeanor and it can be legally qualified as a criminal offence if it causes death or injury to a person. This legal solution is considered to be unfair and it is believed that reckless driving should be treated as a criminal offence in the case of the consequence of real danger to persons and in the case that the perpetrator had acted intentionally or without due care and attention (Wolswijk, 2015: 33-34).

Another interesting example is Spain, where a 2007 reform of road traffic offences was undertaken, which in turn created a decline in road traffic violations. Article 370 of the Criminal Code of Spain stipulates that reckless driving is a criminal offence when it is committed by a person who endangers the life or physical integrity of a person while violating road traffic regulations. The criminal offence can be punishable with a prison term from six months up to two years plus a ban on driving a vehicle or a motorcycle.

The difference compared to a similar offence is the consequence of real danger. In order to provide evidence, Article 380 defines the behavior that is considered “obviously reckless” (that is, driving at a speed over 80 km/h from the legal speed limit and over 60 km/h on city roads from the legal speed limit or with a blood alcohol level higher than 0.12% or over 0.06% in the breathalyzer test). Also, according to Article 379, there is an undeniable legal presumption of reckless driving as soon as one of these conditions is defined. That decision helped to establish a shift, in a way, towards punishment for theoretical endangerment (Meliá, Anglí, 2015: 111, 115).

From the point of view of Serbian judicial practice, there is an objection that the expansion of criminal law in the domain of endangering road traffic safety would unquestionably lead to the need to determine whether the perpetrator had acted out of a negligence (recklessness) or with a conditional intent. It is clear that the majority of road traffic users violate traffic regulations, convinced that there would be no negative outcome. In regards to drivers (especially young ones), they usually have an unrealistic confidence in their own driving abilities or underestimate the dangers they are exposed to.

Unlike German law, for example, Serbian law has never been faced with the question whether extremely risky behavior in road traffic can be qualified as murder, or even as a manslaughter. Simply put, bodily injury or death as a result of unlawful driving is always legally qualified as a criminal offence of endangering road traffic safety. Available data on the situation in practice point to a disproportionate disparity between the offence of reckless driving and the penalties.

3. THE SITUATION IN PRACTICE – THE FEATURES OF THE LEGAL RESPONSE

Data on the total number of misdemeanor cases and the number of reckless driving offences are not officially available to the public, and thus this analysis is based on reports from the MUP RS.

*Table 1. Proportion of reckless driving traffic offences reported by the MUP RS **

Year	Total no. of misdemeanors	Reckless driving	%
2020	1026189	2106	2.0
2021	1163998	2453	2.1
2022	1250499	2791	2.2

** Source: Report by the Traffic Police Administration of the MUP RS (03.3. no. 221-12036/23 dated 24 March 2023) upon request for access to information of public importance.*

According to the data in the table, the number of reported offences has been increasing yearly, which in turn is matched by an increased number of reports of

reckless driving. There is no significant change in the proportion of these in the total number of offences.

Also, there is no data officially available to the public regarding the total number of charges filed for crimes against road traffic safety from Articles 289 and 297 of the Criminal Code of the RS [Krivični zakonik] (KZ 2005) against drivers who drove a vehicle in a state of intoxication (those numbers have constantly been increasing in the last three years, according to the data of the MUP RS, shown in Table 2).

Furthermore, from the statistical reports it is not possible to define the proportion of criminal acts from Article 289 and 297 of the KZ 2005 from the total number of criminal offences against road traffic safety.

*Table 2. Proportion of DUI in criminal charges filed by the MUP RS **

Year	Total c.o./ c.o.289i 297 CC	Reckless driving	%
2020	7302 /7271	243	3.34
2021	7852/7787	281	3.61
2022		295	-

** Sources: Report by the Traffic Police Administration of the MUP RS (03.3. no. 221-12036/23 dated 24 March 2023) upon request for access to information of public importance. Announcement of the Statistical Office of the RS 195 dated 14 July 2021 - Adult perpetrators of criminal offences in the Republic of Serbia, 2020; Announcement of the Statistical Office of the Republic of Serbia 189 dated 14 July 2022 - Adult perpetrators of criminal offences in the Republic of Serbia, 2021.*

According to the data in the table, the number of reported criminal offences of endangering road traffic safety in its basic or grave form or serious offences against road traffic safety (further: endangering road traffic safety) are on the rise yearly. This is matched by a higher number of reports filed for the criminal offence of DUI. Its share in the total number is steadily increasing both in absolute numbers and in percentage terms.

However, based on data from the media and statistical reports on the state of road traffic safety in the Republic of Serbia, ABS has not yet fully harmonized the data on reckless driving with the provisions of the ZOBS in force after the 2018 amendments, as they were not recognized and defined as reckless driving under the influence of alcohol of the blood alcohol level of 200 mg/dL or over, which should be indicated in the 2018 ABS statistical report and onwards (Stevanović, 2023: 371-372).

The situation in practice was also analyzed from the aspect of the start of criminal prosecution by the competent public prosecutor. However, only the latest official data from 2021 were under analysis. In 2021, there were a total of 7,852 criminal offences from the aforementioned group committed by adults, of which 99.2% involved the criminal offence of endangering road traffic safety (Bilten ZS 2022). Most often, the reported perpetrators were known (7,321, i.e. 94% of the total number of those

reported). However, a start of criminal proceedings is the exception rather than the rule. This is indicated by the data in Table 3.

*Table 3. Reasons for rejecting criminal reports according to known perpetrators of road traffic crimes**

Total rejected reports	Not a criminal offence	Out of date	Prosecution permanently withdrawn	Conditional deferral of prosecution	No grounds to doubt or inadmissibility
5,367	216	12	111	4,587	429

* Source: *Bulletin of the Statistical Office of the RS, 2022: 22-23.*

Criminal proceedings are most often circumvented by the decision of the public prosecutor's office to apply the principle of opportunity or plea-bargaining and provisionally postpone the criminal prosecution of the suspect under Article 283 paragraph 1 of the CPC. Therefore, according to the discretion of the body competent to prosecute criminal offences in the public interest, 62.6% of the known suspects avoided criminal proceedings and possible sentencing, while 26.7% were charged. From the above data, it is clear that the basic form of criminal law response is leniency towards the committed criminal offence. However, once an indictment is filed (against 2,432 persons), then the criminal proceedings usually end with a conviction (in 2,287 cases, i.e. 94%) (Bilten ZS, 2022: 46).

The penal policy is relatively mild. Prison sentences were imposed on 177 persons (7.7% of the total number of those convicted for the criminal offence of endangering road traffic safety). Most often (in 55% of cases) the sentence ranged from 30 days to 12 months, and somewhat less regularly (in 33% of cases) it was between 1 and 3 years of imprisonment (SO Bulletin, 2022: 72-73). Fines were handed out in a total of 344 cases, most often ranging from 10,000 to 100,000 RSD (in 287 cases, i.e. 83.4%), the equivalent value of 90 to 980 Euros (SO Bulletin 2022: 80). As can be expected, the most frequently used measure is a ban on driving a vehicle (1,351 from a total of 1,371 safety measures) and the confiscation of a vehicle (in 12 cases), as well as 2 Mandatory alcohol treatment, 3 Discqalification from exercising a profession, and 2 orders of expulsion for foreigners (Bilten ZS 2022: 84).

Of the 1,371 convicted persons, 404 had been previously convicted, 41 of those for the same offence, and 66 for the same and other offences, which means that a total of 29.5% were repeat offenders, while special offenders made up 7.8%, and the most common offenders were middle-aged men, aged 25 to 49 (Bilten ZS 2022: 84, 93). Therefore, the perpetrators of criminal offences against road traffic safety were only reprimanded (not severely) by exception of court decisions for reckless conduct that resulted in damage to other users' property, lives or physical integrity. Society pays little attention to the victims of road traffic incidents, which is clearly shown by the statistical report in Table 3.11, which shows criminal offences against road traffic safety in general. Road traffic victims are simply not tallied, and are otherwise nameless until

there is news about some terrible road traffic accident that causes the public to be upset for a brief time.

CONCLUSION

Technological advances that facilitate road traffic monitoring and control of road traffic offences contribute to the fact that criminal laws should be reduced to the ultima ratio means of protecting road traffic safety and human life and physical integrity. However, the social importance, the frequency of traffic and the number of vehicles on the roads, as well as their increasing power and speed, create the need to reassess the traditional approach to the differentiating between traffic misdemeanors and criminal offences, based on the facts (or the consequences affecting the cause of the offence).

The example of reckless driving shows that reckless drivers who cause actual possibilities for the injury or death of other road users while driving their vehicle should be held accountable for their actions, before the opportunity is created. The main reason for this, as pointed out in this research paper, is the increased risk that reckless driving (especially driving in a state of intoxication or significantly exceeding the legal speed limit) will lead to serious consequences to people's lives or physical integrity. Deterring drivers (potential perpetrators) from risky behavior in traffic by defining new criminal offences, and particularly stricter penalties, is unlikely. It should be borne in mind that technical and technological progress in recent decades has imposed the need to review the significance and weight of criminal offences that have the consequence of the endangerment of road traffic safety.

At the same time, societal approach towards particularly dangerous behavior in road traffic must also be altered, as there is an absence of data on penalties for reckless driving offences and data on the sporadic and minor penalties for endangering road traffic safety.

Hence, we agree with foreign experts (see Meliá, Angli, 2015: 117, 118) that the defining of reckless driving as a criminal offence that will result in real endangerment of property, life and physical integrity to those taking part in traffic, should have an impact on the changes in social awareness of what is generally acceptable behavior.

Considering the similarity of the legal systems, one legal solution similar to the German one can be recommended. A reform would contribute to a modernized approach to the protection of road traffic safety: an ex ante intervention would be enabled (before bodily injury or loss of life occurs in road traffic) and the correlation between serious traffic misdemeanors and criminal offenses would be more regulated. Thereby, by means of a selective and mild punitive system, it will not be possible to prevent drivers who are prone to playing the so-called Russian roulette from also playing with other people's lives on Serbian roads.

REFERENCES

1. Jameel, A.K., Evdorides, H. (2021) Developing a safer road user behaviour index, *IATSS Research*, Vol. 45, issue 1, pp. 70-78.
<https://doi.org/10.1016/j.iatsr.2020.06.006>
2. Milić, Lj, Mrvić Petrović, N. (2018) Priručnik za primenu propisa u prekršajnom postupku. Beograd: Institut za uporedno pravo.
3. Mrvić Petrović, N., Ćirić, J. (2004) Sukob javnog i privatnog interesa. Beograd: Vojnoizdavački zavod, Institut za uporedno pravo.
4. Noordzij, P. C. (1974) *Influencing Road Users' Behaviour: Influencing Road Users' Behaviour and Its Applications for Promoting the Use of Safety Devices*. Voorbolg: SWOV.
5. Ćirić, J. (2008) Objektivna odgovornost u krivičnom pravu. Institut za uporedno pravo: Beograd.
6. Goeckenjan, I. (2015) Serious Traffic Offences: The German Perspective, pp. 91-106. In: van Dijk, A., & Wolswijk, H. (Eds.) (2015). *Criminal Liability for Serious Traffic Offences: Essays on Causing Death, Injury and Danger in Traffic*, pp 9-37. (Governance & recht; Vol. 11). Eleven International Publishing.
7. Obradović, D. (2015) Bitni elementi nasilničke vožnje u analizi saobraćajne nezgode, XVI Simpozijum „Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, pp. 61-66.
8. Siegrist, S., Roskova, E. (2001) The Effects of Safety Regulations and Law Enforcement. In: Barjonet, E. (ed.), *Traffic Psychology Today*, Chapter 10, pp 181–206. Springer: New York. DOI: 10.1007/978-1-4757-6867-1_10.
9. Shuman, G. (2008), *Dying Under The Influence: Drunk Driving and Accidental Death Insurance*, *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal*, Vol. 43 (4), Vol. 44. (1), pp. 1-62.
10. Stevanović, V. (2023) Nasilnička vožnja – uzrok saobraćajne nezgode u praksi Apelacionog suda u Nišu, XVIII Međunarodna konferencija „Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici“, pp. 367-376.
11. Wolswijk, J. (2015) Serious Traffic Offences: The Dutch Perspective, pp. 9-37. In: van Dijk, A., & Wolswijk, H. (Eds.) (2015). *Criminal Liability for Serious Traffic Offences: Essays on Causing Death, Injury and Danger in Traffic*. (Governance & recht; Vol. 11). Eleven International Publishing.

REGULATIONS AND OFFICIAL DATA

12. Krivični zakonik RS (KZ RS) (2005), „Sl. glasnik RS“, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019.

13. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, „Sl. glasnik RS“, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018, 23/2019 i 128/2020 - dr. zakon.
14. Zakon o prekršajima, „Sl. glasnik RS“, br. 65/2013, 13/2016, 98/2016, 91/2019, 91/2019, 112/2022.
15. ZID ZOBS (2022), Nacrt Zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, sa obrazloženjem i rezultatima javne rasprave.
Dostupno na:
<http://mup.gov.rs/wps/portal/sr/dokumenti/Regulativa/Nacrti+zakona>.
16. StGB (1871) Strafgesetzbuch (Deutschland), 18. 5. 1871, neugefasst durch Bek. v. 13.11.1998 I 3322; zuletzt geändert durch Art. 4 G v. 4.12.2022.
<https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/StGB.pdf>
17. SWOV (2019). Traffic enforcement. SWOV Fact sheet, September. The Hague.
<https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Trafic%20enforcement.pdf>
18. ABS RS (2022). Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2021. godini. Dostupno na: <https://www.abs.gov.rs/cp/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/statisticki-izvestaji> .
19. Bilten Zavoda za statistiku, 2022. Punoletni učinioi krivičnih dela u Republici Srbiji – prijave, optuženja, osude. Br. 689.
20. ETSC (2021) Traffic Law Enforcement across the EU – Tackling the Three Main Killers on Europe’s Roads. Dostupno na: https://etsc.eu/wp-content/uploads/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU.pdf.
21. Saopštenje Republičkog zavoda za statistiku 195 od 14.7.2021.- Punoletni učinioi krivičnih dela u Republici Srbiji, 2020.
22. Saopštenje Republičkog zavoda za statistiku 189 od 14.7.2022.- Punoletni učinioi krivičnih dela u Republici Srbiji, 2021.

COURT CASES - FOREIGN AND DOMESTIC

23. BGH, 4 StR 529/63. Urteil vom 04. 3. 1964. Dostupno na:
<https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=BGH&Datum=04.03.1964&Aktenzeichen=4%20StR%20529/63>.
24. BGH 4 StR 482/19. Urteil vom 20. Juni 2020. Dostupno na:
<https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=107968&pos=0&anz=1>.
25. BGH 4 StR 319/21. Urteil vom 19. 1. 2022. Dostupno na:
<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi->

[bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=4%20StR%20319/21&nr=128066.](#)

26. 2 BvR 1404/20. Bundesverfassungsgericht – Entscheidung vom 7. 12. 2022. ECLI:DE:BVerfG:2022:rk20221207.2bvr140420.
27. Predmet Višeg suda u Valjevu K br.1/22 - pravnosnažno okončan sa presudom Aelacionog suda u Beogradu Kž1 63/22 od 8.9.2022., neobjavljeno
28. Predmet Višeg suda u Valjevu K br.21/22.

ONLINE SOURCES

29. Bojović, A. (2021) Ilegalne auto-trke kao ulični terorizam. *Politika*, 27. 6. 2021. Dostupno na: <https://www.politika.rs/scc/clanak/482162/Ilegalne-auto-trke-kao-ulicni-terorizam> (7. 4. 2023).
30. Lazić, M. (2023) Policija će morati da vrati „lambordgini“ koji je vozio Uroš Panić, a evo ko je pravi vlasnik skupocene limuzine kojom je divljao po gradu. *Nova RS*, 6. 4. 2023. Dostupno na: <https://nova.rs/vesti/hronika/policija-ce-morati-da-vrati-lamborgini-koji-je-vozio-uros-panic-a-evo-ko-je-pravi-vlasnik-skupocene-limuzine-kojom-je-divljao-po-gradu/>.
31. Mijailović, M. (2023) Debeo dosije vlasnika oranž „lamborginija“. *Blic*, 28. 3. 2023. Dostupno na: <https://www.blic.rs/vesti/hronika/bahati-uros-panic-kome-je-policije-oduzela-lamborgini-u-dosijeu-ima-84-saobracajna/vgwtewx>
32. MUP RS (2023) Tokom proteklih praznika otkriven 19.451 saobraćajni prekršaj. Saopštenje od 9. 1. 2023. Dostupno na: <https://www.srbija.gov.rs/vest/676567/tokom-proteklih-praznika-otkriven-19451-saobracajni-prekrsaj.php>
33. MUP RS (2023a), Isključeno iz saobraćaja 1235 vozača koji su upravljali vozilom pod dejstvom alkohola. Saopštenje od 27 3. 2023. Dostupno na <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/aktuelno/saopstenja> (7. 4. 2023).
34. Novi Magazin.rs (2023) Gašić: Forenzika ispituje Panićeve snimke, niko neće biti zaštićen ako postoji krivično delo, NoviMagazin.rs, 07. 4. 2023. <https://www.vesti.rs/Vesti/Gasic-Forenzika-ispituje-Paniceve-snimke-niko-nece-bitizasticen-ako-postoji-krivicno-delo.html>).

Prof. dr Nataša MRVIĆ-PETROVIĆ
Institut za uporedno pravo, Beograd

Dr Dragan OBRADOVIĆ
Sudija, Viši sud, Valjevo

NASILNIČKA VOŽNJA - KAKO SPREČITI "RUSKI RULET" NA PUTEVIMA SRBIJE

Autori su analizirali srpsko zakonodavstvo u pogledu prekršajnih krivičnih dela i krivičnih dela u vezi sa sprečavanjem nesavesne i opasne vožnje (agresivne vožnje). Služeći se primerima inostranog zakonodavstva (Nemačka, Holandija i Španija) i primerima iz prakse u Srbiji, može se zaključiti da se tradicionalni pristup razlikovanju prekršaja i krivičnih dela mora izmeniti. Posebno opasna priroda vožnje, velika opasnost od teških posledica i njihova predvidljivost i prevencija sa stanovišta prosečnog razumnog čoveka razlog je zbog kojeg se predlaže da se, slično nemačkom zakonodavnom rešenju, takvo ponašanje smatra krivičnim delom sa mogućnošću štetnih posledica.

KLJUČNE REČI: nesavesna vožnja / saobraćajni prekršaj / krivična dela / vozači / učesnici u saobraćaju

IZAZOVI UTVRĐIVANJA KRIVICE U SLUČAJEVIMA SAOBRAĆAJNIH DELIKATA

Prof. dr Aleksandar R. IVANOVIĆ*
Adnan BAĆIĆANIN*

Autori se u radu bave standardima utvrđivanje oblika krivice u slučajevima saobraćajnih delikata sa posebnim fokusom na ugrožavanje javnog saobraćaja i teško delo protiv javnog saobraćaja. U cilju davanja smernica za postupanje u utvrđivanju oblika krivice, pre svega za javne tužioce, autori najpre ukazuju na teorijska shvatanja ovog pitanja kao i na aktuelnu sudsku praksu sa posebnom pažnjom na praksu sudova u Novom Pazaru. U završnom delu rada autori prikazuju sadržinu obaveznog upustva Republičkog javnog tužilaštva po pitanju kvalifikovanja oblika krivice i predlaganja krivičnih sankcija i mera bezbednosti u slučaju napred pomenutih krivičnih dela i daju smernice za prevazilaženje izazova sa kojima će se tužioci susresti u primeni standarda postavljenih ovim uputstvom.

KLJUČNE REČI: *ugrožavanje javnog saobraćaja / teško delo protiv javnog saobraćaja / krivica / eventualni umišljaj / svesni nehat*

UVOD

Saobraćajni delikti predstavljaju vid prestupničkog ponašanja koji je uslovljen korišćenjem saobraćajnog sredstva i kršenja propisa o bezbednosti saobraćaja. U najužem smislu pod saobraćajnim deliktima se podrazumevaju krivična dela ugrožavanja saobraćaja, koja su u Krivičnom zakoniku Republike Srbije (111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019) propisana u glavi dvadeset šestoj. Ako pogledamo naučne i stručne radove koji se bave saobraćajnim deliktima kao specifičnom obliku kriminalnog ispoljavanja, kako u krivično pravom, tako i u kriminološko-etnološkom i kriminalističkom pogledu, možemo primetiti da se ističe da uglavnom radi o nehatnim ili iz eventualnog umišljanja izvršenim krivičnim delima koji

* Pravni fakultet u Lukavici, PIM Univerziteta Banja Luka, aleksandar.ivanovic@pravnofakultet.edu.ba

* Viši javni tužilac, Novi Pazar, adnan.bacicanin@yahoo.com

se ogledaju u kršenju saobraćajnih propisa predviđenih Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima ("Sl. glasnik RS", br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018, 23/2019 i 128/2020 - dr. zakon) i koji za posledicu imaju ugrožavanje javnog saobraćaja kroz izazivanje opasnosti po život ljudi i imovinu. Inkriminacije ovih krivičnih dela se oslanjaju na propise administrativnog karaktera, tj. njihove dispozicije su blanketne, što za posledicu ima određene poteškoće u utvrđivanju ispunjenosti bitnih obeležja dela, a posebno utvrđivanja oblika krivice. Pored toga, kada su u pitanju saobraćajni delikti, u odnosu na neke druge grupe krivičnih dela, poput krivičnih dela protiv života i tela, u smislu da radnja izvršenja i negativna posledica čine jedinstvenu celinu u pogledu psihičkog odnosa učinioca krivičnog dela prema radnji odnosno toj negativnoj posledici. Ovde treba napomenuti da statistički gledano najzastupljenije krivično delo u ukupnoj masi saobraćajnih delikata u Republici Srbiji je Krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja iz člana 289 Krivičnog zakonika. Naime, od ukupno 7852 krivične prijave protiv punoletnih učinilaca za krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja u 2021. godini u Republici Srbiji za ovo krivično delo u 2021. godini su podnete krivične prijave protiv 7787 punoletnih učinilaca (Bilten - Punoletni učinioци krivičnih dela u Republici Srbiji, 2022:22). Što znači da se 99,17% krivičnih prijava od ukupne mase prijava protiv punoletnih učinilaca krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja odnosi na krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja. Shodno tome, u smislu predmeta ovog rada pitanje utvrđivanja krivice učinilaca saobraćajnih delikata biće razmatrano sa aspekta krivičnog dela Ugrožavanje javnog saobraćaja iz člana 289, kao i nastupanja teže posledice u smislu Teškog dela protiv javnog saobraćaja iz člana 297, a u vezi člana 289.

Naime, kod napred navedenih dela uglavnom postoji jedna radnja izvršenja dela (nepridržavanje saobraćajnih propisa), koja izaziva dve posledice. Jedna je neposredna, odnosno direktno vezana za radnju izvršenja i sa njom čini jedinstvenu celinu u pogledu psihičkog odnosa učinioca prema radnji i posledici (ugrožavanje javnog saobraćaja u obliku izazivanja opasnosti za život ili telo, odnosno imovinu većeg obima). Druga je indirektna, odnosno posredno povezana sa radnjom, tj. kvalifikatorna okolnost, čije nastupanje je nužno za postojanje krivičnog dela, ali u odnosu prema kojoj učinilac krivičnog dela nema jedinstveni psihički odnos kakav postoji kod radnje i neposredne negativne posledice (laka telesna povreda ili imovinska šteta preko dvesta hiljada dinara ili teška telesna povreda nekog lica ili imovinska šteta velikih razmera, odnosno smrt jednog ili više lica). Učinioci saobraćajnih delikata, u smislu napred navedenih dela, u odnosu na radnju izvršenja i direktnu posledicu postupaju mogu da postupaju sa umišljem (direktnim ili eventualnim) ili iz nehata (svesni i nesvesni), dok u odnosu na indirektnu posledicu u smislu psihičkog odnosa na strni učinioca postoji nehat. Iako na prvi pogled deluje jednostavno, utvrđivanje oblika vinosti, odnosno krivice u odnosu na direktnu posledicu predstavlja jedan od najzazovnijih zadataka u smislu procesuiranja saobraćajnih delikata. Razgraničeje pojedinih oblika krivice kod krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja ima veliki značaj jer stepen krivice utiče na izbor krivične

sankcije i odmeravanje kazne (Risimović, 2007:85). S obzirom na složenost situacija u smislu radnje izvršenja i nastupanja direktne posledice saobraćajnog delikta, u praksi se javljaju ozbiljne poteškoće po ovom pitanju, a naročito po pitanju distinkcije između eventualnog umišljaja i svesnog nehata, zbog čega ćemo u narednom delu rada nastojati da ukažemo na teorijska shvatanja ovih oblika krivice, sa posebnom fokusom na saobraćajne delikte, te uz analizu izazova u smislu njihovog utvrđivanja, damo smernice po kojima treba postupati u cilju utvrđivanja adekvatnog oblika krivice.

1. TEORIJSKA SHVATANJA O OBLICIMA KRIVICE KOD KRIVIČNOG DELA UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA

Iako u praksi u najvećem broju slučajeva krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja biva izvršeno iz eventualnog umišljaja ili svesnog nehata, teorijski gledano ovo delo u odnosu na direktnu posledicu može biti izvršeno sa direktnim umišljajem, kao i iz nesvesnog nehata. Stoga ćemo na ovom mestu u radu prikazati teorijske postavke o mogućim oblicima krivice kod ovog krivičnog dela u odnosu na direktnu posledicu. Pre nego što ukažemo na kriterijume kojima se utvrđuje postojanje napred navedenih oblika krivice kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja želimo da naglasimo da kod ove vrste krivičnog dela često dolazi i do primene instituta skrivljene neuračunljivosti i bitno smanjene uračunljivosti (Đekić, 2022:65).

1.1. Ugrožavanje javnog saobraćaja sa direktnim umišljajem

Gledano sa teorijskog aspekta postoje mimoilaženja po pitanju toga da li ovo delo može biti učinjeno sa direktnim umišljajem. Međutim, može se reći da ipak prevladava stanovište da je postojanje direktnog umišljaja na strani učinioca krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja moguće u odnosu na direktnu posledicu. Ovaj oblik će postojati kada je učinilac svestan da će nepridržavanjem saobraćajnih propisa, odnosno radnjom izvršenja prouzrokovati direktnu (zabranjenu posledicu) i hoće njeno nastupanje. Na primer, vozač sa ciljem da uplaši pešaka, ali ne i da ga povredi naglo okreće volan i automobil sa kolovoza usmerava prema pešaku pritom ubrzavajući brzinu kretanja. Ovakvom radnjom prekršen je saobraćajni propis i prouzrokovana konkretna opasnost po pešaka (direktna posledica). Ovde treba napomenuti da je preduzimanjem ovkave radnje vozača želeo da nanese povrede tela pešaku ili da ošteti imovinu, pa je do takve posledice i došlo njegovom radnjom, onda je on u odnosu na indirektnu posledicu nastupao sa direktnim umišljajem, te u tom slučaju ne bi postojalo ovo krivično delo, već odgovarajuće delo nanošenja telesne povrede odnosno odgovarajuće krivično delo protiv imovine, a samo prevozno sredstvo bi imalo status sredstva izvršenja ovih delikata.

1.2. Ugrožavanje javnog saobraćaja sa eventualnim umišljajem ili svesnim nehatom

Eventualni umišljaj kod krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja postoji ako je učinilac bio svestan da nepridržavanjem saobraćajnih propisa, odnosno radnjom dela može izazvati direktnu posledicu, odnosno konkretnu opasnost za ljude ili imovinu čije nastupanje ne želi, ali pristaje na to.

Svesni nehat kod krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja postoji ako je učinilac bio svestan da nepridržavanjem saobraćajnih propisa, odnosno radnjom dela može prouzrokovati direktnu posledicu, odnosno konkretnu opasnost za ljude ili imovinu, ali olako drži da će moći da spreči odnosno da ista neće nastupiti.

Jedna od najzastupljenijih nedoumica po pitanju procesuiranja i presuđivanja u slučajevima krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja jeste pravljenje, odnosno utvrđivanje distinkcije između eventualnog umišljaja i svesnog nehata. Kod ova dva oblika krivice intelektualni element je gotovo identičan. Naime, kod eventualnog umišljaja svest se može pojaviti uglavnom u formi predviđene verovatnoće, odnosno mogućnosti nastanka posledice, dok kod svesnog nehata svest se pojavljuje u formi predviđene mogućnosti nastupanja posledice (Jovanović, 1971:88). Shodno navedenom, pravljenje, odnosno utvrđivanje distinkcije između eventualnog umišljaja i svesnog nehata, kao i kod drugih vrsta krivičnih dela se bazira na voljnom elementu. U našoj pravnoj tradiciji, za utvrđivanje oblika voljnog elementa krivice se koristi tzv. Frankova formula. Prema ovoj formuli, kada sud na osnovu dokaza zaključi da je za učinioca radnja izvršenja bila od takvog značaja da bi on bio spreman da istu ostvari čak i onda kada bi bilo sigurno ili bar izvesno da će iz takve radnje da nastupi negativna posledica, onda postoji eventualni umišljaj, a ako bi se, pak, pri postojanju takve predstave o sigurnosti, odnosno izvesnosti nastupanja negativne posledice, učinilac uzdržao od radnje izvršenja, onda se radi o svesnom nehatu. Međutim, kada su u pitanju saobraćajni delikti, odnosno konkretno krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja ova formula je u praksi veoma teško primenljiva. Ovo zbog toga što u slučaju ovog dela, po pravilu učinilac ne bi prekršio saobraćajne propise da je bio siguran u nastupanje direktne posledice u vidu nastupanja konkretne opasnosti za ljude ili imovinu. Zbog ovoga je domaćoj pravnoj teoriji i praksi prihvaćeno stanovište da se kao osnov za distinkciju eventualnog umišljaja od svesnog nehata kod saobraćajnih delikata vrši na osnovu "bezbobzirnosti", odnosno davanja odgovora na pitanje da li je u datom slučaju učinilac postupao bezobzirno, obesno, grubo vređajući saobraćajne propise i pravila, očeigledno ugrožavajući tuđe živote i imovinu, da je time pristao na nastupanje zabranjene posledice, te da je tada postupao sa eventualnim umišljajem, a uoliko se pak, njegovo ponašanje, uvažavajući sveukupnosti relevantnih okolnosti ne bi moglo okvalifikovati kao bezobzirno, već samo kao neoprezno i nedovoljno obazrivo, onda se uzima da je postupao sa svesnim nehatom (Delić, 2020:238). Takođe, ovde

treba napomenuti da se bezobzirnost u smislu preduzimanja radnje izvršenja krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja shvata isključivo kao objektivna kategorija.

Pored bezobzirnosti kao objektivnog kriterijuma za distinkciju eventualnog umišljaja od svesnog nahata u praksi sudova se koriste i neki druge kategorije objektivne prirode poput velike nesrazmere dozvoljene brzine kretanja i realne brzine u momentu izvršenja dela, stanje vozila, mesto preticanja, procenat alkoholisanosti vozača i sl. Iako je u nepostojanju drugog rešenja, zasnivanje distinkcije između eventualnog umišljaja i svesnog nehata na postojanju segmenta bezobzirnosti sasvim opravdano i pre svega korisno, ovakvom stanovištu se ipak može zameriti što se prilikom shatanja bezobzirnosti kao objektivne kategorije u obzir uzimaju samo objektivne okonosti date saobraćane situacije (Risimović, 2007:89). Naime, objektivne okolnosti kao što je preticanje kolone vozila, prolazak na crveno svetlo na semaforu, visok procenat alkoholisanosti vozača svakako mogu da budu indikatori bezobzirnosti i to visokog stepena bezobzironosti, ali se na osnovu samo njihovog postojanja ne sme automatski izvlačiti zaključak o postojanju takvog psihičkog odnosa učinioca prema delu kao što je eventualni umišljaj. Ovo posebno iz razloga što se kada je su u pitanju pojmovi bezobzirnost, obesnost, grubo vređanje saobraćajnih propisa radi o izrazima koji su neprecizni i mogu se dosta široko tumačiti (Janković, 2018:136). S tim u vezi, zasnivanje teorije predmeta na ovim indikatorima mora biti potkrepljeno kako objektivnim radnjama učinioca, tako i njegovom svešću o preduzimanju istih, iz kojih bi na nivou izvan razumne sumnje proizilazio zaključak o pristajanju na zabranjenu posledicu, odnosno eventualni umišljaj. Na primer, kada učinilac usled nedovoljne pažnje, zbog razgovora sa putnicima u vozilu, neblagovremeno uoči crveno svetlo na semaforu i prođe kroz isti dok je upaljeno crveno svetlo, usled čega dolazi do ugrožavanja javnog saobraćaja, u takvoj situaciji njegovo postupanje se može oceniti kao nedovoljno obazrivo, pre nego bezobzirno, zbog čega u opisanoj situaciji njegov psihički odnos prema nastupanju direktne posledice je svesni nehat, a ne eventualni umišljaj (odluka Okružnog suda u Beogradu, Kž. 3023/91).

Pored ovoga samo postojanje bezobzirnosti u smislu načina vožnje, odnosno nepridržavanja saobraćajnih propisa, ne znači po automatizmu pristajanje na nastupanje direktne posledice u vidu nastupanja konkretne opasnosti iz razloga što je verovatnoća za nastupanje takve opasnosti izuzetno mala. Na primer, učinilac u znatnoj meri prekoračuje maksimalno dozvoljenu brzinu kretanja vozila na putnom pravcu koji je pregledan, u uslovima odlične vidljivosti i odsustva negativnog uticaja atmosferskih prilika na odvijanje saobraćaja, ali do direktne posledice u izazivanja opasnosti po život ili imovinu, dolazi usled iznenadnog istrčavanja pešaka na kolovoz, otkazivanja kočionog aparata na vozilu i sl. Kod ovakve situacije nesporno je postojanje bezobzirnog kršenja saobraćajnih propisa, ali je veovatnoća nastupanja zabranjene posledice bila suviše mala. S tim u vezi, bilo bi nelogično zaključiti da je učinilac pristajao na nastupanje negativne posledice čija je verovatnoća nastupanja mala (Risimović, 2007:89). U ovom pogledu, objektivna procena verovatnoće nastupanja zabranjene posledice takođe predstavlja korisno sredstvo za distinkciju eventualnog umišljaja od svesnog nehata. S

tim u vezi, ako verovatnoća da zabranjena posledica može da nastupi preteže nad verovatnoćom da ista neće nastupiti, onda možemo reći da je učinilac postupao sa eventualnim umišljajem, odnosno da je pristajao na njeno nastupanje i obrnuto. Takođe, ovde je bitna i sama percepcija učinioca po ovom pitanju. Dakle, ako je učinilac bio u zabludi da je verovatnoća za nastupanje negativne posledice u smislu izazivanja opasnosti mala, a prema datim okolnostima nije bio dužan, odnosno nije ni mogao da bude svestan da je verovatnoća nastupanja posledice veća, od verovatnoća da ista neće nastupiti, tada se može reći da je učinilac nastupao iz svesnog nehata. Zbog navedenih situacija, stojimo da distinkciju između eventualnog umišljaja i svesnog nehata u slučaju krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja treba izvršiti na osnovu opštih pravila o krivici, dok primena koncepta bezobzirnosti treba da bude pomoćno sredstvo uz obavezno uzimanje u obzir svih okolnosti date saobraćajne situacije, kao i subjektivnih okolnosti samog učinioca, koje treba da potkrepe tvrdnju o postojanju eventualnog umišljaja, odnosno svesnog nehata.

Ovakav pristup je od značaja iz razloga što je članom 16. stav 4. Zakonika o krivičnom postupku Republike Srbije ("Sl. glasnik RS", br. 72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014, 35/2019, 27/2021 - odluka US i 62/2021 - odluka US) propisano da presudu, ili rešenje koje odgovara presudi, sud može zasnivati samo na činjenicama u čiju je izvesnost uveren. Odredbom člana 2. stav 1. tačka 20. Zakonika propisano je da je izvesnost zaključak o nesumnivom postojanju ili nepostojanju činjenica koji je zasnovan na objektivnim merilima rasuđivanja. Na ovu odredbu se nadovezuje primena principa *in dubio pro reo*, odnosno sumnje u korist okrivljenog čija primena je normirana članom 16. stav 5. Zakonika, kojom je propisano da sumnju u pogledu činjenica od kojih zavisi vođenje krivičnog postupka, postojanje obeležja krivičnog dela ili primena neke druge odredbe krivičnog zakona, sud će u presudi, ili rešenju koje odgovara presudi, rešiti u korist okrivljenog. Na osnovu navedenih odredbi možemo zaključiti da je princip *in dubio pro reo* jedan od temeljnih načela domaćeg krivično-procesnog prava koji obavezuje sud da, ukoliko nije u mogućnosti da sa izvesnošću utvrdi da određena odlučna, odnosno procesnopravna ili materijalnopravno relevantna činjenica postoji, postupa u odnosu na njeno postojanje ili nepostojanje u korist okrivljenog (Ivanović, Munižaba, 2017:19). Ovo znači da će sud imati obavezu da primeni ovaj princip i kada je u pitanju postojanje određenog oblika krivice, ukoliko u isti ne bude uveren na nivou izvesnosti.

1.3. Ugrožavanje javnog saobraćaja sa nesvesnim nehatom

Kada je u pitanju nesvesni nehat, kao i kod pitanja mogućnosti postojanja direktnog umišljaja na strani učinioca krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, postoje nesuglasice među teoretičarima po ovom pitanju. Naime, među teoretičarima postoji stanovište da ugrožavanje javnog saobraćaja sa nesvesnim nehatom u najvećem broju slučajeva ne predstavlja krivično delo. Ipak, postojanje nesvesnog nehata kod ovog krivičnog dela je itekako moguće i takva situacija će postojati kada učinilac u vreme

izvršenja dela nije bio svestan da nepridržavanjem saobraćajnih propisa može da prouzrokuje opasnost za ljude ili imovinu, iako je prema okolnostima i prema ličnim svojstvima bio dužan i mogao biti svestan te mogućnosti. Ovakav oblik krivice može postojati u situaciji kada je učinilac upravljao putničkim motornim vozilom na kolovozu u uslovima znatno smanjene vidljivosti, te nije uopšte uvideo znak upozorenja da na ga očekuje opasna krivina, što je za posledicu imalo izazivanje saobraćajne nezgode, odnosno izazivaje opasnosti po telo i imovinu drugih lica. U ovakvoj situaciji, međutim učinilac je prema objektivnim okolnostima saobraćajne situacije bio dužan da uoči dati znak, a uz to lična svojstva i karakteristike vozača ukazuju na to da je on mogao da primeti znak upozorenja na opasnost, te stoga na njegovoj strani postoji nesvesni nehat (Risimović, 2007:92). U slučaju vršenja krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja iz nesvesnog nehata sud utvrđuje tzv. objektivno zahtevanu brižljivost koja se ogleda u obavezi učesnika, u napred navedenom primeru vozača, da svoje ponašanje upodobi uslovima saobraćajne situacije kako ne bi istim doveo u opasnost telo, odnosno imovinu drugih ljudi. S tim u vezi, od značaja je i utvrđivanje mogućnosti predviđanja zabranjene posledice, ali i činjenice da učinilac nije ispoštovao određene saobraćajne propise.

2. ANALIZA SUDSKE PRAKSE U SLUČAJEVIMA SAOBRAĆAJNIH DELIKATA

Kao što smo u prethodnim redovima u više navrata naveli sudska praksa se oduvek nalazila pred velikim izazovom kada je bilo potrebno utvrditi krivicu izvršioca u krivičnim delima protiv javnog saobraćaja. Stručne rasprave, i to kako među teoretičarima, to, možda i više međupraktičarima su uvek bile aktuelne i neretko su bile podeljenih stavova. U tom pogledu, najviše sporenja je bilo svakako prilikom razgraničenja eventualnog umišljaja i svesnog nehata. U redovima koji slede izvršena je analiza o broju zaprimljenih krivičnih prijava za krivična dela protiv javnog saobraćaja prema izveštajnim godinama, objedinjenoprema punoletnim i maloletnim licima, sa posebnim akcentom na to da li su izvršioци postupali sa eventualnim umišljajem ili sa nehatom (videti Tabelu 1.).

Tabela 1. Tabela prikaz zaprimljenih krivičnih prijava u Višem javnom tužilaštvu u Novom Pazaru i Osnovnom javnom tužilaštvu u Novom Pazaru razvrstano po krivičnom delu i godini

Krivično delo/godina	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Član 289. stav 1.- eventualni umišljaj	2	4	7	6	8
Član 289. stav 3. - nehat	159	169	149	162	129
Član 297. stav1. - nehat	1	3	1	4	1
Član 297. stav2. - eventualni umišljaj	1	/	2	1	2
Član 297. stav 3.– nehat	35	47	30	39	22
Član 297. stav4. - nehat	3	2	1	/	/
Ukupno	201	225	190	212	162

Analizom statističkih podataka do kojih smo došli u istraživačkom delu ovog rada utvrđeno je da je na teritoriji koju pokrivaju Više javno tužilaštvo u Novom Pazaru i Osnovno javno tužilaštvo u Novom Pazaru u izveštajnih pet godina (2018.-2022.) zaprimljeno ukupno 990 krivičnih prijava protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz člana 289. i čl.297. Krivičnog zakonika, te da je od ukupnog broja krivičnih prijava, čak 957 izvršioca postupalo sa nehatom, a samo 33 postupalo sa eventualnim umišljajem.

Bez obzira na činjenicu da je u tom periodu u znatno većem procentu bilo saobraćajnih nezgoda izvršenih sa nehatom, to smo ipak zbog samog rariteta za potrebe ove analize, posebno prikazali nekoliko sudskih odluka, sa delovima iz obrazloženja, kojima se sud rukovodio prilikom utvrđivanja eventualnog umišljaja kao oblika krivice. Takođe, analizirali smo i jednu odluku gde je sud utvrdio da je izvršilac postupao sa svesnim nehatom, kako bi prikazali kriterijume koji su uticali na takvu kvalifikaciju.¹

Prevashodno, posebnu pažnju privlači odluka Višeg suda u Novom Pazaru K.br.13/19 od 17.04.2019. godine kojom je PP iz Novog Pazara oglasen krivim zbog krivičnog dela Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297. st. 2 u vezi člana 289. st. 1. Krivičnog zakonika. U izreci presude se između ostalog navodi da je optuženi PP "dana 03.11.2018. godine u 03,00 u selu M. u Novom Pazaru, u stanju uračunljivosti, smanjenoj do bitnog, ali ne i bitno... svestan da u alkoholisanom stanju može ugroziti javni saobraćaj pa je na to pristao, olako držeći da teža posledica neće nastupiti, pa je pod uticajem alkohola u krvi od 2,03 promila, u stanju potpune alkoholisanosti pri nasilničkoj vožnji, upravljao PMV... što je dovelo do poremećaja u percepciji i psihomotorici, čineći ga nesposobnim za vožnju, usled čega je, suprotno odredbama 42. i 43. ZOBS-a na putevima, upravljao brzinom od 93,4 km/čas, koja je bila veća od dozvoljene na tom delu puta i koja nije bila prilagođena osobinama i stanju puta, tako da vozilo nije mogao blagovremeno da zaustavi, pa je tako izgubio kontrolu nad vozilom... zbog čega je došlo do prevrtanja vozila na stranu usled čega je nastupila smrt jednog lica, teška telesna povreda drugog lica i laka telesna povreda trećeg lica... kojih posledica je bio svestan ali je olako držao da do toga neće doći ili da će iste moći da spreči".

Obrazlažući svoj stav u pogledu stepena krivice, sud je naveo da je u potpunosti prihvatio stav veštaka neuropsihijatra koji je jasno i nedvosmisleno, a na osnovu prethodno utvrđene koncentracije alkohola u krvi, koja je u trenutku saobraćajne nezgode iznosila 2,03 promila alkohola, našao da su kod optuženog PP sa ovom koncentracijom alkohola mišićni refleksi usporeni, reakciono vreme produženo, da opažanje i akomodacija oka kasne, te da je zbog svega toga u takvim situacijama vozačka sposobnost u potpunosti ugrožena. Sud je dalje obrazložio da je veštačenje neuropsihijatra doveo u vezu sa veštačenjem saobraćajne struke i izvesno našao da je

¹Do statističkih podataka smo došli uvidom u izveštaje o radu Višeg javnog tužilaštva u Novom Pazaru i Osnovnog javnog tužilaštva u Novom Pazaru i uvidom u presude koje su bile predmet stručne analize, dana 27.04.2023.godine

usled u potpunosti ugrožene vozačke sposobnosti optuženi PP vozio brže od dozvoljenog i neprilagodivši vožnju osobinama i stanju puta bio svestan da ugrožava javni saobraćaj, na šta je pristao, a usled čega je došlo do smrtne posledice kod jednog lica i telesnih povreda kod druga dva lica, kojih posledica je bio svestan da mogu da nastanu ali je olako držao da do njih neće doći ili da će moći da ih spreči. Dakle, sud je našao da je u odnosu na osnovno krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja optuženi PP postupao sa eventualnim umišljajem a u odnosu na težu posledicu sa nehatom.

Takođe, od obrađenih presuda, izdvaja se i presuda Višeg suda u Novom Pazaru K.br.21/21 od 30.03.2022. godine kojom je ŽV iz Novog Pazara oglasen krivim zbog krivičnog dela Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297. st. 2 u vezi člana 289. st.1. Krivičnog zakonika. U izreci ove presude se između ostalog navodi da je optuženi ŽV “dana 05.01.2021. godine oko 17,30 u Novom Pazaru, kada mu je sposobnost shvatanja dela bila očuvana, a mogućnost upravljanja postupcima smanjena, ali ne bitno... u svojstvu vozača PMV.. kretao se brzinom ne manjom od 70km/čas, na mestu gde je brzina kretanja ograničena na 50 km/čas za naseljeno mesto, pod uticajem alkohola od 2,12 promila, u stanju potpune alkoholisanosti, usled čega je bio nesposoban za vožnju, svestan da upravljajući vozilom u takvom stanju može ugroziti javni saobraćaj, pristajući na ugrožavanje i olako držeći da do težih posledica neće doći, ili da će ih moći sprečiti... započeo preticanje NN PMV, prešao u kolovoznu traku namenjenu za kretanje vozila iz suprotnog smera, a pri tom nije obratio pažnju na pešake koji su se nalazili na kolovozu... pa je obzirom na nebezbednu vožnju... pešaka udario prednjim delom vozila... usled čega je zadobio povrede zbog kojih je nastupila smrt pešaka...”

Prilikom obrazlaganja ove odluke sud je kod utvrđivanja stepena krivice, a nakon utvrđivanja procenta alkohola u krvi, prihvatajući nalaz veštaka neuropsihijatra naveo da je optuženi sa ovakvom koncentracijom alkohola u krvi bio u stanju potpune alkoholisanosti, nije bio u stanju da bezbedno upravlja svojim vozilom i da je njegova vozačka sposobnost bila ugrožena u potpunosti. Dovodeći u vezu veštačenje neuropsihijatra i saobraćajno veštačenje, sud je našao da upravo usled potpune alkoholisanosti optuženi nije bio u stanju da bezbedno upravlja svojim vozilom i da je usled toga isti vozio brže od dozvoljenog, da nije video pešaka na putu tako da nije mogao da vožnju prilagodi osobinama i stanju puta. Sud je i ovde našao da je optuženi ŽV u odnosu na osnovno krivično delo postupao sa eventualnim umišljajem a u odnosu na težu posledicu sa svesnim nehatom.

Ono što je zajedničko kod obe ove presude to je da je prilikom utvrđivanja činjeničnog stanja koje se tiče procenta alkohola u krvi optuženih u trenutku saobraćajne nezgode, u oba slučaja utvrđen procenat alkohola veći od 2,00 mg/ml, odnosno da se u oba slučaja radi o upravljanju vozilom u stanju potpune alkoholisanosti. Međutim, za razliku od prve presude gde je sud našao da je optuženi upravljao pri nasilničkoj vožnji, to kod druge presude sud takvoj vožnji nije pridao značaj nasilničke vožnje. Smatramo da je ovim “propustom” kod druge presude sud

otežao utvrđivanje eventualnog umišljaja, obzirom da je članom 41. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima propisano da se upravljanje vozilom u stanju potpune alkoholisanosti smatra nasilničkom vožnjom, U vezi sa tim, pod nasilničkom vožnjom smatra se postupanje vozača koje je u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju (Obradović, 2015:62). Dakle, kao što smo rekli, opšteprihvaćen stav u sudskoj praksi je da se dileme utvrđivanja stepena krivice mogu pre svega rešiti pronalaženjem čvrstih objektivnih kriterijuma, a da je bezobzirnost prema bezbednosti ostalih učesnika u postupku, svakako jedan od najpouzdanijih, to smo mišljenja da je u svakom slučaju kada je to utvrđeno, ovom kriterijumu neophodno dati adekvatan značaj.

Treći slučaj se odnosi na presudu Višeg suda u Novom Pazaru K.br.1/21 od 17.08.2021. godine kojom je LK iz Novog Pazara takođe oglašen krivim zbog krivičnog dela Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297. st. 2 u vezi člana 289. st. 1. Krivičnog zakonika. Sud je u izreci ove presude između ostalog naveo da je optuženi LK “dana 12..09.2020. godine oko 00,20 časova u Novom Pazaru, u stanju uračunljivosti, smanjenoj do bitnog ali ne i bitno ... u svojstvu vozača PMV.. pod uticajem alkohola u krvi od 1,99 promila, u stanju teške alkoholisanosti, usled čega nije bio sposoban za vožnju, kretao se brzinom ne manjom od 104km/čas,... svestan da takvom radnjom može ugroziti bezbedno odvijanje javnog saobraćaja, ali je na to pristao... dok su u vozilu na mestu suvozača sedeli MM i na zadnjem sedištu PN,... pa je zbog neprilagođene brzine vozila osobinama i stanju puta izgubio kontrolu nad vozilom...usled čega je sišao sa kolovoza bočnim zadnjim levim delom vozila udario u betonski stub, zbog čega se okrenulo vozilo... oštećeni PN ispao iz vozila... i tom prilikom zadobio telesne povrede zbog kojih je preminuo na putu ka bolnici..kojih posledica je bio svestan ali je olako držao da do toga neće doći ili da će to moći sprečiti”.

U delu obrazloženja ove presude gde je sud utvrđivao oblik krivice, a nakon utvrđivanja procenta alkohola u krvi, sud je istakao da je prihvatio nalaz veštaka neuropsihijatra kada je naveo da je optuženi sa ovakvom koncentracijom alkohola u krvi bio u stanju teške alkoholisanosti, da nije bio u stanju da bezbedno upravlja svojim vozilom, navodeći da se u takvom stanju umanjuje samokontrola i samokritika, a objektivno procenjivanje situacije je otežano. Sud je zatim veštačenje neuropsihijatra doveo u vezu sa saobraćajnim veštačenjem i tako našao da upravo usled teške alkoholisanosti optuženi nije bio u stanju da bezbedno upravlja vozilom i da je zbog toga optuženi vozio brže od dozvoljenog, usled čega je izgubio kontrolu nad vozilom isleteo sa kolovoza gde je udario u metalni stub.

I na kraju, posebnu pažnju je privukla i presuda Višeg suda u Novom Pazaru K.br. 39/20 od 01.10.2021. godine, kojom je PF iz Tutina oglašen krivim zbog krivičnog dela Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297. st. 2 u vezi člana 289. st. 1. Krivičnog zakonika. Ovom presudom je PF oglašen krivim jer je “dana 12.10.2017.

godine u stanju uračunljivosti u svojstvu vozača PMV... ne pridržavajući se saobraćajnih propisa... pod uticajem alkohola od 0,71 promila u krvi, u pripitom stanju... usled čega nije bio sposoban za vožnju, svestan da u takvom stanju može ugroziti saobraćaj, pristajući na ugrožavanje, i olako držeći da do težih posledica neće doći ili da će ih moći sprečiti..., izgubio kontrolu nad vozilom, usled čega je došlo silaska PMV sa desne strane kolovoza... udarca desne strane vozila u stablo drveta... usled kojeg udarca je kod suvozača nastupila smrt zbog zadobijenih povreda..”

Obrazlažući deo presude koji se odnosi na utvrđivanje oblika krivice, sud je prihvatio nalaz i mišljene neuropsihijatra koji je nakon utvrđenog procenta alkohola u krvi od 0,71 promil, našao da ta količina alkohola utiče na svest, rasuđivanje, brzinu reakcije, vidno polje, te da sa tim procentom alkohola optuženi PF nije mogao bezbedno da upravlja vozilom. Sud je dalje ovaj nalaz doveo u vezu sa veštačenjem saobraćajne struke iz kojeg je proizašlo da kritičnom prilikom nije utvrđeno da su postojale iznenadne prepreke na putu, u vidu oštećenja površine niveliteta, prisustvo rastinja i drugo, koje su mogle usloviti destabilizaciju vozila pri vožnji od 67,3km/čas, tako da je sud kao uzrok prouzrokovanja saobraćajne nezgode našao upravljanje vozilom pod dejstvom alkohola. Rukovodeći se time, sud je našao da je osnovni oblik krivičnog dela optuženi izvršio sa eventualnim umišljajem a da je posledica nastupila iz nehata.

Specifičnost ovog poslednjeg primera ogleda se u činjenici da je, za razliku od prethodnih primera gde je pod uticajem alkohola došlo do prekoračenja brzine i gde je zbog neprilagođene brzine vozila, osobinama i stanju puta, došlo do gubitka kontrole vozila, to je kod poslednjeg primera gubitak kontrole vozila nastao „samo“ zbog vožnje u pripitom stanju.

Nesporno je da se prilikom utvrđivanja oblika vinosti sudovi najčešće rukovode time da li je učesnik u saobraćajnoj nezgodi u vreme nastupanja ove nezgode bio pod uticajem alkohola i u kojoj meri. Međutim, smatramo da se opredeljenje sudova za pravnu kvalifikaciju sa umišljajem ne bi smelo zasnivati isključivo i samo na činjenici da je vozač bio pod uticajem alkohola. Ta činjenica svakako može biti značajna ali ne bi smela biti sama po sebi dovoljna za takav zaključak. Ovo pre svega jer je za postojanje eventualnog umišljaja pored postojanja elementa svesti, neophodno postojanje i elementa volje, odnosno pristajanja na posledicu. U tom smislu, smatramo da je pored činjenice da je učesnik u saobraćaju vozio pod dejstvom alkohola, neophodno i navesti da se učinilac zbog te nesposobnosti nije pridržavao određenog materijalnopravnog propisa iz Zakona o bezbednosti javnog saobraćaja na putevima, uz činjenični prikaz tog nepridržavanja i da je to dovelo do saobraćajne nezgode (Jakulin, 2014:40). Dakle, da bi stanje alkoholisanosti, bez obzira da li se radi o manjoj ili većoj koncentraciji alkohola, bilo osnov za kvalifikaciju postupanja sa eventualnim umišljajem, mora se utvrđeno nepropisno ponašanje učesnika u saobraćaju (neprilagođena brzina, nepopisno preticanje, nedovoljno rastojanje, nedovoljna pažnja i slično), koje u suštini i predstavlja osnovni uzrok nastupanja saobraćajne nezgode, dovesti u direktnu uzročnu vezu sa stanjem alkoholisanosti i negativnim uticajem alkohola na sposobnost vozača

motornog vozila za bezbednu vožnju. Odgovor na to pitanje svakako nije jednostavan, jer postoje situacije kada i blaži stepen alkoholisanosti može dovesti do određenog nepropisnog ponašanja u saobraćaju, dok može postojati i situacija da veći stepen alkoholisanosti neće uticati na određene propuste, tako da svaki automatizam mora biti isključen (Janković, 2018:149). Dakle, neophodno je u svakom konkretnom slučaju izvršiti detaljnu analizu svih okolnosti pod kojima je došlo do određene nezgode, ceneći pri tome mišljenje svih veštaka, i svakako neophodnim dovođenjem tih mišljenja u međusobnu vezu.

Na kraju, presudom Osnovnog suda u Novom Pazaru 21K.br.598/20 od 18.11.2022. godine oglašen je krivim SE iz Novog Pazara zbog krivičnog dela Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297. st. 4 u vezi člana 289. st. 3 u vezi st. 1. Krivičnog zakonika. Sud je između ostalog u izreci presude naveo da je SE dana 25.02.2020. godine u uračunljivom stanju, kao učesnik u saobraćaju, upravljajući PMV, usled nepridržavanja saobraćajnih propisa, time tako ugrozio javni saobraćaj... usled čega je nastupila smrt jednog lica... svestan da usled kršenja propisa može izazvati saobraćajni udes i teže posledice po druge učesnike u saobraćaju, ali olako držeći da teže posledice po druge učesnike u saobraćaju može izbeći... krećući se brzinom ne manjom od 61,8km/čas, na delu puta gde je ograničenje 30km/čas, kada nije uspeo blagovremeno da uoči oštećenu i njeno dete... usled koje neprilagođene brzine, prednjim desnim delom vozila udario u oštećenu.. kojom prilikom je oštećena zadobila povrede usled kojih je kasnije preminula...

Sud je u delu obrazloženja presude koji se odnosi na utvrđivanje oblika krivice istakao da je optuženi SE postupao sa nehatom kako u odnosu na radnju tako i u odnosu na posledicu, da je na kritičnom mestu, krećući se brzinom većom od dozvoljene, koja nije bila prilagođena datim uslovima vožnje isti bio svestan da takvim postupanjem može ugroziti javni saobraćaj i dovesti u opasnost živote i telo ljudi, ali je olako držao da do toga neće doći, odnosno da će istu sprečiti. Takođe, da je bio svestan da postupajući na ovakav način može uzrokovati smrtnu posledicu drugog lica ali je olako držao da do istih neće doći ili da će iste moći sprečiti.

UMESTO ZAKLJUČKA

Na osnovu svega navedenog možemo zaključiti da utvrđivanje oblika krivice učinilaca krivičnog dela Ugrožavanje javnog saobraćaja iz člana 289, kao i Teškog dela protiv javnog saobraćaja iz člana 297., a u vezi člana 289. nije nimalo jednostavan i lak zadatak, kako za tužioce, tako i za postupajuće sudije. U javnosti se često mogu čuti zamerke da se učinocima ovih delikata, a posebno učinocima Teškog dela protiv javnog saobraćaja izruču suviše niske kazne, a da se pritom nedovoljno sagledava činjenica da je za odluku o krivičnoj sankciji i meri bezbednosti u presudi od krucijalne važnosti uvrđivanje oblika krivice sa kojim je učinilac u datom slučaju postupao, kao i uzimanje u obzir svih otežavajućih, ali i olakšavajućih okolnosti. S tim u vezi, a u cilju

ostvarenja nacionalnog interesa u pogledu smanjenja stradanja u saobraćaju i ostvarivanja uslova za bezbedno odvijanje saobraćaja nameće se pitanje strožijeg kažnjavanja ovih učinilaca, a u cilju postizanja maksimalnih efekata kako specijalne, tako i generalne prevencije. U skladu sa ovim Republičko javno tužilaštvo donelo je 28.03.2023. godine opšteobavezno uputstvo. U prvom pasusu o ovog upustva navedeno je da: “Radi postizanja zakonitosti, delotvornosti i jednoobraznosti u postupanju svih javnih tužilaca u krivičnim predmetima povodom saobraćajnih nezgoda u kojima je nastupila smrt jednog ili više lica, a gde postoji uzročna veza između osnovnog oblika krivičnog dela (krivično delo Ugrožavanje javnog saobraćaja iz člana 289. Krivičnog zakonika) i nastupanje teže posledice – Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz člana 297. Krivičnog zaknika, u odnosu na osnovni oblik ovog krivičnog dela – član 289. KZ, potrebno je kvalifikovati da je učinilac postupao sa eventualnim umišljajem u sledećim situacijama propisanim Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima:

- vožnja pod dejstvom alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci (član 187. stav 2);
- saobraćajna nezgoda u zoni pešačkog prelaza (član 23. i član 99.);
- prolazak vozilom na crveno svetlo (član 142. stav 2. u vezi stave 1. tačka 1.);
- nasilnička vožnja (član 41).”

Uvažavajući dobru nameru i intenciju ovog upustva, ali i važeća teorijsko-pravna shvatanja, kao i aktuelnu sudsku praksu, ovim putem želimo da ukažemo na izazove sa kojima će se tužioci neminovno suočiti u svom radu, odnosno poštovanju ovog upustva, te damo smernice za prevazilaženje istih, a sve u cilju ispunjenja standarda koje su postavljeni obaveznim upustvom. Naime, iz onoga što je prikazano u ovom radu da se zaključiti da će kvalifikovanje same vožnje pod dejstvom alkohola ili psihoaktivnih supstanci kao postupanja sa eventualnim umišljajem biti nedovoljno i teško održivo na sudu, ako se isto ne potkrepi i drugim činjenicama koje govore o psihičkom odnosu učinioca prema nastupanju direktne posledice, odnosno ako se nesporno ne utvrdi uzročno-posledična veza između alkoholisanosti i nastupanja direktne posledice.

Takođe, kvalifikovanje kao eventualnog umišljaja saobraćajne nezgode u zoni pešačkog prelaza, iako potpuno opravdano, predstavlja takođe izazov za tužioce u smislu održivosti tužilačke teorije predmeta u pogledu postojanja ovog oblika krivice. Iz svega navedenog u radu, takođe proizilazi zaključak da kao i kod alkoholisanosti i ovaj objektivni kriterijum mora biti potkrepljen drugim kako objektivnim, tako i subjektivnim kriterijumima koji govore u prilog postojanju pristanka na direktnu posledicu. Uzmimo na primer situaciju u kojoj je učinilac izazvao opasnost po telo i imovinu u zoni pešakog prelaza na način da je vozio putničko motorno vozilo neprilagođenom brzinom u zoni pešačkog prelaza gde nedostaje znak upozorenja da je pešački prelaz u blizini, odnosno gde je isti bio zaklonjen od vidnog polja vozača parkiranim visokim vozilom, i gde su horizontalne oznake blizine pešačkog prelaza, kao i sam pešački prelaz usled istrošenosti kolovoza izbrisane, odnosno jedva vidljive, te je usled nepoštovanja saobraćajnih propisa došlo do nastupanja teže posledice u vidu smrti pešaka. U napred

opisanoj situaciji bilo bi veoma izazovno za tužioca da održi na suđenju tvrdnju da se radi o postupanju sa eventualnim umišljajem u odnosu na osnovni oblik krivičnog dela, osim ako istu nije potkrepio i drugim okolnostima kako objektivne, tako i subjektivne prirode, po pitanju date saobraćajne situacije, odnosno ponašanja učinioca.

Kada je u pitanju prolazak vozilom na crveno svetlo i nasilnička vožnja i kvalifikovanje istog kao eventualnog umišljaja, uzevši u obzir da je o tome bilo puno reči u samom tekstu rada, na ovom mestu se ne bi ponavljali, već bi još jednom podvukli značaj sagledavanja svih okolnosti date saobraćajne situacije, kao preduslova za utvrđivanje ovog oblika krivice. Takođe bi istakli da je u drugom pasusu pomenutog uputstva navedeno da: "Pored imperativne norme o izricanju mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom iz člana 297. stav 5. Krivičnog zakonika potrebno je predlaganje mere bezbednosti – oduzimanje predmeta iz člana 87. KZ u odnosu na vozilo upotrebljeno za izvršenje najtežeg oblika krivičnog dela – Teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz člana 297. stav 2. u vezi člana 289. stav 1. KZ kada je učinilac ranije prekršajno i/ili krivično kažnjavan, odnosno osuđivan iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja." Mišljenja smo da je insistiranje na ovakvoj meri u potpunosti opravdano težnjom za postizanjem ostvarenja nacionalnog interesa u pogledu smanjenja stradanja u saobraćaju i ostvarivanja uslova za bezbedno odvijanje saobraćaja. Naposletku, u zadnjem pasusu pomenutog uputstva stoji da: "Imajući u vidu podatke o visini izrečenih kazni u predmetima u kojima se sudilo zbog izvršenja najtežeg oblika ovog krivičnog dela, u kontekstu generalne prevencije, neophodno je predlagati strože kazne (maksimalne ili bliže gornjoj granici propisane kazne) kako u sadržini optužnog akta, tako i u završnoj reči i žalbi zbog odluke o krivičnoj sankciji." Nalazimo da je insistiranje na strožijim kaznama u potpunosti opravdano ciljevima koji se žele postići, što još jednom u prvi plan stavlja važnost pitanja utvrđivanja oblika krivice u odnosu na osnovni oblik krivičnog dela. Posebno pozdravljamo insistiranje na isticanju predloga strožijih kazni u završnoj reči, odnosno žalbi po donetoj odluci o visini krivične sankcije.

REFERENCE

1. Bilten - Punoletni učinioci krivičnih dela u Republici Srbiji, Republički zavod za statistiku, Beograd, 2022;
2. Đekić, A., (2022) Specifičnosti i obeležja krivičnog djela ugrožavanje javnog saobraćaja sa praktičnim postupanjem policijskih službenika, *Žurnal za bezb(j)ednost i kriminalistiku*, god. 4, br. 2, str. Unverzitet u Banjoj Luci – Fakultet bezbjednosnih nauka, Banja Luka i Kriminalističko-policijski univerzitet, Beograd, str. 61-76;
3. Delić, N. (2020) Krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja (čl. 289 KZ) – zakonsko rešenje, doktrinarni stavovi i sudska praksa, *Unifikacija prava i pravna*

sigurnost, Zbornik radova 33. susreta Kopaoničke škole prirodnog prava Slobodan Perović, Beograd, str. 221-261;

4. Ivanović, A., Munižaba, B. (2017) Odnos principa in dubio pro reo i kontinuiteta dokaza prema odredbama aktuelnog Zakonika o krivičnom postupku Republike Srbije, "GLASNIK" Advokatske komore Vojvodine: Časopis za pravnu teoriju i praksu, god. LXXXIX knjiga, 77, br. 1., Novi Sad, str. 17-36;
5. Jakulin, V. (2014) Krivično delo prouzrokovanje saobraćajne nesreće iz nehata, *NBP. Nauka, bezbednost, policija, br. 3*, Kriminalističko-policijski univerzitet, Beograd, str. 37-45;
6. Janković, D. (2018) Alkoholisano stanje i krivica kod krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja", *Bilten Vrhovnog kasacionog suda, Intermeks, Beograd, broj 2/2018*, 147-149;
7. Jovanović, Lj. (1971) Granice između eventualnog umišljaja i svesnog nehata, *Zbornik Pravnog fakulteta u Nišu*, Niš, str. 81-91;
8. Krivični zakonik Republike Srbije (111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019);
9. Obradović, D., (2015) Bitni elementi za prepoznavanje nasilničke vožnje u analizi saobraćajne nezgode, *XIV Simpozijum: Vještačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju*, Perućac, str. 61-66;
10. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima ("Sl. glasnik RS", br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018, 23/2019 i 128/2020 - dr. zakon);
11. Zakonik o krivičnom postupku Republike Srbije ("Sl. glasnik RS", br. 72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014, 35/2019, 27/2021 - odluka US i 62/2021 - odluka US).

Prof. Aleksandar R. IVANOVIĆ, PhD
Faculty of Law, Lukavica, PEM of the University of Banja Luka

Adnan BAĆIĆANIN
Public Prosecutor, Higher Public Prosecutor's Office, Novi Pazar

CHALLENGES OF DETERMINING GUILT IN CASES OF TRAFFIC OFFENSES

In the paper, the authors deal with the standards for determining the form of guilt in cases of traffic offences, with a special focus on endangering public traffic and serious crimes against public traffic. In order to provide guidelines for action in determining the form of guilt, primarily for public prosecutors, the authors first point to the theoretical understanding of this issue as well as to the current court practice with special attention to the practice of the courts in Novi Pazar. In the final part of the work, the authors present the content of the mandatory instruction of the Republic Public Prosecutor's Office on the issue of qualified forms of guilt and proposing criminal sanctions and security measures in the case of the above-mentioned criminal offenses and provide guidelines for overcoming the challenges that prosecutors will face in applying the standards set by this instruction.

KEY WORDS: endangering public traffic / serious crime against public traffic / guilt / possible intent / conscious negligence

KRIVIČNOPRAVNA ZAŠTITA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA PREMA KRIVIČNOM ZAKONODAVSTVU U BOSNI I HERCEGOVINI

Prof. dr Veljko IKANOVIĆ*

Saobraćajna delinkvencija dugo vremena izaziva rasprave i sporenja u krivičnopravnoj nauci, a zakonodavci pokušavaju da određenim izmjenama odgovore njenom sve većem porastu. U radu se govori o zakonodavnom uređenju krivičnih djela ugrožavanja drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini, imajući u vidu da su ta djela, kao jedna od najčešćih u praksi, propisana u svim analiziranim zakonima. S obzirom na to da je donošenjem novog Krivičnog zakonika Republike Srpske iz 2017. godine izvršena djelimična reforma saobraćajnog krivičnog djela ugrožavanja drumskog saobraćaja, rad je koncipiran kao kratak osvrt na neka njegova obilježja, prateće zakonodavstvo i problem različitog uređenja u Bosni i Hercegovini s obzirom na jedinstvene osnovne propise o bezbjednosti saobraćaja i teritorijalno važenje krivičnog zakonodavstva. U zaključnim razmatranjima, u odnosu na stanje de lege lata, navedeni su prijedlozi de lege ferenda.

KLJUČNE RIJEČI: saobraćaj / drumski / vinost / šteta / put

UVOD

Saobraćaj je, u najširem smislu, svako premještanje, odnosno prevoženje ljudi i dobara s jednog mjesta na drugo mjesto određene udaljenosti. U užem smislu saobraćaj je složeni sistem koji omogućava transport ljudi, robe i informacija sa jednog mesta na drugo, a odvija se kao organizovano kretanje saobraćajnih jedinica saobraćajnim putevima. Osnovni elementi saobraćaja su: saobraćajni put, saobraćajna sredstva i organizovanost (uređenost). Saobraćajna sredstva su sva sredstva kojima se odvija saobraćaj. U drumskom saobraćaju to su drumska prevozna sredstva (vozila), u željezničkom saobraćaju to su lokomotive i željeznička kola (vagoni), u vazdušnom saobraćaju to su avioni, letjelice i baloni, a u vodnom saobraćaju to su brodovi, čamci i

* Fakultet pravnih nauka Univerziteta Apeiron, Banja Luka, sudija, Vrhovni sud Republike Srpske, veljko.ikanovic@pravosudje.ba

druga plovila.¹ Opštepoznato je da se u svakom takvom kretanju i u najjednostavnijim okolnostima krije određena opasnost za čovjeka ili njegovu imovinu. Tako se ponekad dešava da se pješak, koji se kreće putem svojom prirodnom brzinom, spotakne, padne i zadobije tjelesne povrede, što znači da ni u tom prirodnom ambijentu nema potpunu kontrolu ni nad svojim pokretima tijela. Ova mogućnost je veća ako isti pješak trči ili preskače ili zaobilazi prepreke, jer svako kretanje koje je veće od prirodne brzine zahtijeva i veći fizički i psihički napor, a samim tim povećava se i mogućnost greške. Mogućnost greške se višestruko povećava kada čovjeku damo vozilo (bicikl, motocikl, automobil i dr.), kao sredstvo za povećanje brzine, jer se tu uvodi i masa kao novi činilac od koga zavisi bezbjednost kretanja i mogućnost greške. S obzirom na to da proizvod mase i brzine predstavlja energiju kretanja, na ovaj se način čovjek uz pomoć tehničkog sredstva kreće mnogo brže od svoje prirodne brzine, upravljajući masom koja je veća od njegove prirodne mase, što višestruko povećava vjerovatnost greške nego u normalnim, prirodnim uslovima ali i težinu posljedice zbog veće kinetičke energije. Kada se u kretanje na putu, vazduhu, moru, željeznici, uključi više učesnika u kretanju, pješke ili nekim prevoznim sredstvom, dolazimo do složenije situacije koju nazivamo saobraćajem. Saobraćaj i međusobni odnosi njegovih učesnika predstavljaju jedan veoma složen sistem koji je zasnovan na geografskim, istorijskim, sociološkim, ekonomskim, tehničkim i pravnim elementima. Saobraćaj je regulisan pravilima saobraćaja koja su definisana međunarodnim konvencijama kao i različitim zakonima i podzakonskim aktima pojedinih zemalja.

Sve to čovjeka suprotstavlja zakonskoj normi koja od njega zahtijeva dužnu pažnju i nalaže da ne smije pogriješiti, odnosno da mora biti tako pažljiv da ne pogriješi. Ove suprotstavljene tendencije teško je pomiriti i zato što su vozila svakim danom sve brža, snažnija, savršenija i komplikovanija tako da čovjek, s obzirom na svoja psihofizička ograničenja, sve teže može sa njima bezbjedno upravljati. Ovo se posebno odnosi na brodove, avione, vozove, pa i neka drumska vozila, u čijem se upravljanju čovjek sve više, a ponekad i isključivo, oslanja na razne elektronske i druge indikatore, sprave i instrumente (Mršić, Orehovac, 2010: 641).

Saobraćajne nesreće su nepoželjan ali vjeran pratilac saobraćaja i sa njima se mora unaprijed računati kao cijenom koja se plaća za njegove korisne i društveno pozitivne efekte. U saobraćaju često korišćen pojam „optimalna bezbjednost“, znači kompromis između pozitivnih i negativnih efekata saobraćaja, što znači da se zbog koristi koju saobraćaj donosi društvu s negativnim efektima računa i na njih pristaje. Opasnost, odnosno rizik, jedna je od bitnih karakteristika saobraćaja, koji i ne može funkcionisati u uslovima apsolutne bezbjednosti. Osnovno je u tome da i pridržavanje pojedinih propisa ili pravila još uvijek može voditi ka ekscesima, ali i da ekscesi mogu nastati neskrivljenim ponašanjem učesnika, jer norme imaju svoje granice u ljudskoj nesavršenosti, odnosno u prirodi opasnih poduhvata koji su društveno prihvatljivi. U tome se mogu tražiti i korijeni nastanka načela defanzivne vožnje, kao

¹ Saobraćaj i transport, <https://transportnoinzenjerstvo.wordpress.com/2020/02/29/definicija-saobracaja/>

opšteprihvaćenog načela usmjerenog na smanjenje opasnosti u saobraćaju. Takođe, na osnovu pravila o dužnoj pažnji, o rizičnim radnjama, izgrađeno je i dobro poznato načelo povjerenja (pouzdanja) u saobraćaju, kao fundamentalno načelo za bezbjednost saobraćaja. To načelo ide za tim da nastojanje za bezbjednošću saobraćaja ne koči njegovo normalno odvijanje, tako da teži podjeli tereta rizika (Mršić, Orehovac, 2010: 643).

S obzirom na tu koliziju pravnih i saobraćajnih načela, pojedini autori se pitaju koliko pravo uopšte može uticati na sistem saobraćaja u kome su tako isprepletane fizikalne, psihološke, sociološke i druge komponente, smatrajući da se veći uticaj može ostvariti samo ako se pravo prilagodi prirodi čovjeka. Ali, sasvim je sigurno da pravo ne može odustati od područja na kome dolazi do tako velikih gubitaka života, ugrožavanja zdravlja i uništavanja imovine, već mu je dužno posvetiti najveću moguću pažnju. Pri tome se u svom krivičnopravnom dijelu ne smije dovesti u situaciju da sankcioniše obično prouzrokovanje, već odgovornost mora zasnivati na krivici učesnika u saobraćaju. Naime, više je nego jasno da dužna pažnja učesnika u saobraćaju, odnosno pažljivo, koncentrisano i „dobronamjerno“, tj. defanzivno učestvovanje u saobraćaju vodi manjem broju neželjenih posljedica. S druge strane, nepažljivo, grubo, bezobzirno, bahato, obijesno, a ponekad i zlonamjerno izivljavanje u saobraćaju nesumnjivo vodi većem broju incidentnih situacija, tj. saobraćajnih nesreća. S obzirom na sve specifičnosti te vrste delinkvencije, osnovni zadatak i krajnji cilj uključivanja krivičnog prava u to područje treba da bude motivisanje prvog i demotivisanje drugog ponašanja u saobraćaju, zbog čega sva krivičnopravna rješenja moraju biti na to usmjerena. Sve su to razlozi zbog kojih je svaka zakonodavna intervencija u taj sistem složen i težak zadatak. Svaki takav zahvat mora uvijek biti dobro procijenjen i odmjeren, posebno kada se radi o osnovnim vrijednostima koje se ugrožavaju i povređuju radnjama učesnika u saobraćaju.

Zbog posebnog značaja i potrebe da se obezbijedi sigurno i bezbjedno odvijanje javnog saobraćaja u cjelini ili u pojedinim njegovim segmentima, sva pozitivna krivična zakonodavstva (Jovašević, 2000: 205) predviđaju „saobraćajna krivična djela“ kao dio saobraćajne delinkvencije (u smislu sveukupnosti protivpravnih ponašanja kojima se ugrožavaju ili povređuju odnosi, dobra i vrijednosti u obavljanju javnog saobraćaja, gdje pored krivičnih djela spadaju i prekršaji). Cilj ovih inkriminacija jeste da se prijetnjom primjene kazni preventivno podigne pažljivost i svijest svih učesnika u saobraćaju da sa pojačanim oprezom i odgovornošću poštuju saobraćajne propise i tehnička pravila u javnom saobraćaju i korišćenju saobraćajnih sredstava i na taj način doprinesu sprečavanju saobraćajnih nesreća sa velikim ljudskim i materijalnim gubicima (Đorđević, 2002: 49).

Ova se inkriminacija izdvaja u posebno poglavlje, a u okviru tog poglavlja razdvajaju se ugoržavanja pojedinih vidova i vrsta saobraćaja. Smisao izdvajanja ove inkriminacije u posebno poglavlje jeste prvenstveno u masovnosti delinkvencije na putevima i učešća u njoj pretežnog dijela stanovništva. Ugrožavanja su česta, brojna i jaka po intenzitetu,

zbog čega je zadržan delikt ugrožavanja kao djelo sa posljedicom konkretne opasnosti za život ili tijelo ili imovinu većeg obima (Bačić, Šeparović, 1992: 176). Od svih ovih ugrožavanja zakonodavac, po pravilu, izdvaja ona koja su teža, u kojima je nastupila određena posljedica koju zakonodavac određuje kao nastupanje teške tjelesne povrede ili imovinske štete preko određenog iznosa.

Osnov za propisivanje krivičnih djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja i krivičnih sankcija za ta djela sadržan je u članu 4 Krivičnog zakonika Republike Srpske² (u daljem tekstu: Zakonik ili KZ RS), a to je uticaj na ona djela (u saobraćaju) kojima se tako povređuju ili ugrožavaju osnovne vrijednosti a da se on ne bi mogao ostvariti bez krivičnopravne prinude. Shodno odredbi člana 1 stav 2 i 3 Zakonika, svrha njihovog propisivanja jeste da svi građani poštuju pravni sistem, odnosno saobraćajne propise, i da niko ne počini saobraćajno krivično djelo.

1. ISTORIJSKI RAZVOJ

Saobraćajna krivična djela, u sadašnjem smislu riječi, na ovim prostorima su prvi put normirana u Krivičnom zakoniku Kraljevine Jugoslavije iz 1929. godine. Ona su bila koncipirana kao tipična krivična djela ugrožavanja. Ugrožavanje bezbjednosti drumskog saobraćaja bilo je uređeno posebnim paragrafom (§204), a posebnim ugrožavanje bezbjednosti ostalih vrsta saobraćaja: željeznički, tramvajski, vazdušni i brodski (§206). Djelo je bilo moguće počinuti s umišljajem i iz nehata. Svi kasniji krivični zakoni na sličan su način uređivali tu problematiku, a razlike su se ogledale u objedinjavanju ugrožavanja svih vrsta saobraćaja u jednom članu, odnosno naglašavanju i razlikovanju određenih specifičnosti tog ugrožavanja (izvana i iznutra), kao npr. razlikovanje ugrožavanja „opasnom radnjom ili sredstvom“, „usljed omamljenosti“, „nesavjesnim nadzorom“, od ostalih vrsta ugrožavanja. Razlike su se ogledale i u tome što su u nekim zakonima saobraćajna krivična djela bila smještena zajedno s inkriminacijama protiv opšte sigurnosti ljudi i imovine, a neki su predviđali posebnu glavu za ta krivična djela. Krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja predstavljaju posebnu kategoriju opšteopasnih krivičnih djela budući da se njihovom radnjom izvršenja prouzrokuju opasnost po život, tjelesni integritet i zdravlje individualno neodređenih ljudi, odnosno njihovu imovinu neodređenu po vrsti, obimu i vlasništvu. Zbog te karakteristike ona su u ranijem krivičnom zakonodavstvu (sa važnošću do 1. jula 1977. godine) bila sistematizovana u grupi krivičnih djela protiv opšte sigurnosti ljudi i imovine. Sva republička zakonodavstva u bivšoj SFRJ od 1977. godine sistematizovala su ih u posebnoj grupi krivičnih djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja. Zbog određenih specifičnosti u odnosu na opšte djelo nepružanja pomoći licu, od 1977. godine u korpus saobraćajnih krivičnih djela uvršteno je i posebno djelo nepružanja pomoći licu koje je

² „Službeni glasnik Republike Srpske“, broj 64/2017, 104/2018 - odluka US, 15/2021 i 89/2021.

povrijeđeno u saobraćajnoj nesreći. Tako je bilo i u Krivičnom zakonu SR BiH³ iz 1977. godine, koji su preuzele Republika Srpska, Federacija BiH i Brčko distrikt BiH.

Ovakav pristup toj problematici slijedi aktuelni Krivični zakonik, uz određenu dekriminalizaciju u kvantitativnom smislu. U kvantitativnom smislu, kriminalizovano je samo izazivanje onih saobraćajnih nesreća kod kojih je posljedica smrt ili teška tjelesna povreda drugog lica, u poređenju s prethodnim Krivičnim zakonom Republike Srpske⁴ (Zakon) koji je kriminalizovao i materijalnu štetu preko 3.000 KM. Suvišno je dodati da se za takva rješenja mogu čuti polemični tonovi i prijedlozi drugačijih rješenja.

2. KRIVIČNA DJELA PROTIV BEZBJEDNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

Saobraćaj je organizovano kretanje transportnih sredstava određenom mrežom saobraćajnica. Saobraćaj se može odvijati drumom, željeznicom, plovnim putem, vazduhom, žičarama i drugim površinama koje su pogodne za saobraćanje prevoznih sredstava. Saobraćaj na putevima prvo se sastojao od pješaka, zatim tovarnih i jahaćih životinja, a napretkom tehnike raznih vrsta vozila, tramvaja, trolejbusa, autobusa i drugih vrsta prevoznih sredstava, pojedinačno ili zajedno, korišćenjem javnog načina saobraćanja u svrhu putovanja.⁵ Predmet našeg interesovanja je drumski saobraćaj, kao najrasprostranjenija vrsta koja je podložna čestom ugrožavanju bezbjednosti, sa velikim brojem ljudskih nžrtava i materijalnom štetom. Drum, put ili cesta je uređeni i omeđeni dio zemljišta, koji je pripremljen za nesmetano odvijanje saobraćaja i koji povezuje dva odredišta, namijenjen saobraćaju ljudi i kopnenih vozila koje ne koriste šine. U najširem smislu, drumom se smatra svaka zemljena, šljunčana ili asfaltna površina na kojoj se odvija saobraćaj. S istim značenjem upotrebljava se i riječ put koja u širem smislu znači bilo kakvu saobraćajnu liniju, a u najširem smislu pravac kretanja. Drumski saobraćaj je saobraćaj koji se odvija na putevima i predstavlja najmasovniji oblik transporta za prevoz putnika i tereta, na kratka i srednja rastojanja. Sve površine nisu istog značaja za saobraćaj i one se razvrstavaju na nekategorisane puteve, lokalne puteve, regionalne puteve, ulice u naselju, magistralne puteve, brze puteve i auto-puteve. Učesnici u drumskom saobraćaju se mogu kretati pešice, jašući životinje i uz pomoć raznih vozila. Zbog svog značaja i zato što predstavljala opasnu djelatnost drumski saobraćaj je regulisan saobraćajnim propisima koje moraju poštovati svi učesnici u saobraćaju. Drumski saobraćaj se odvija kao javni saobraćaj zato što je za razliku od privatnog saobraćaja to zajednički putnički i teretni saobraćaj, odnosno usluga koja je dostupna svakom za korišćenje na svim javnim putevima.

Objekt zaštite kod krivičnih djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja je dvojak. To su: 1) bezbjednost javnog saobraćaja (suvozemnog, vazdušnog ili vodenog) i 2) opšta sigurnost ljudi i imovine. S obzirom na to da prvi objekt zaštite ima pretežni, primaran,

³ „Službeni list SR BiH“, broj 16/77, 32/84, 19/86, 40/87, 33/89 i 2/90.

⁴ „Službeni glasnik Republike Srpske“, broj 49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 1/12 i 67/13.

⁵ <https://sr.wikipedia.org/sr-ec/%D0%9F%D1%83%D1%82>

prevalentan značaj, to su ova djela i sistematizovana u posebnu grupu. Javni saobraćaj je nužna i potrebna društvena i privredna djelatnost od značaja za cjelokupno stanovništvo i privredni život zemlje, pa i šire. Saobraćajna sredstva kojima se odvija javni saobraćaj (u vidu motornih vozila ili drugih prevoznih sredstava bez obzira na pogon) omogućila su veliku pokretljivost ljudi i robe unutar jedne države i između više država, pa i čitavih kontinenata (Trajković, 1980: 3).

Vazdušni, vodeni i suvozemni saobraćaj odvija se pomoću saobraćajnih sredstava raznih vrsta i pogona. Saobraćajna sredstva, naročito ona koja se kreću pomoću motora i imaju za pogonsku snagu benzin, naftu, gas, električnu ili atomsku energiju, imaju karakteristike opšteopasnog sredstva. Ali za razliku od drugih opšteopasnih sredstava koja su opasna po svojoj prirodi, saobraćajna sredstva sama po sebi nisu opasna, već to postaju kada se sa njima nesavjesno, nestručno ili nepropisno upravlja ili kad se koriste u neispravnom stanju.

Radnja izvršenja ovih krivičnih djela sastoji se u nepostupanju po propisima o bezbjednom učešću u javnom saobraćaju od strane njegovih učesnika. Dakle, ovdje se radi o blanketnim krivičnim djelima čiju sadržinu upotpunjavaju propisi iz oblasti javnog saobraćaja (tzv. saobraćajno pravo). To znači da se radnja izvršenja ovih krivičnih djela sastoji u postupanju protivno propisima koji imaju za cilj da obezbijede normalno, nesmetano, bezbjedno i uz povjerenje odvijanje javnog saobraćaja. Ti propisi koji se krše radnjom izvršenja sadržani su u različitim zakonskim i podzakonskim propisima iz saobraćajnog prava.

Posljedica ovih krivičnih djela javlja se u vidu ugrožavanja javnog saobraćaja (Lazin, 1986: 75). Ona može da se javi u dva vida i to kao: 1) konkretna i 2) apstraktna opasnost za bezbjednost javnog saobraćaja, odnosno za život i tjelesni integritet ili zdravlje ljudi i njihovu imovinu većeg obima. U ovu posljedicu ulaze teška tjelesna povreda i imovinska šteta velikih razmjera. Zapravo, javni saobraćaj kod ovih djela treba da je tako ugrožen da je doveden u opasnost život, tjelesni integritet ili zdravlje ljudi ili imovina većeg obima. U slučaju da je usljed preduzete radnje izvršenja (nepostupanja po saobraćajnim propisima) nastupila posljedica u vidu povrede – kao smrt jednog ili više lica, tada osnovno djelo dobija težu kvalifikaciju.

U pogledu krivice, ova krivična djela se vrše sa umišljajem ili iz nehata ali njihova priroda ukazuje da se u praksi češće vrše nehatno (Međedović, 1996: 77). Kod ovih djela dolazi i do primjene instituta skrivljene neuračunljivosti ili skrivljene bitno smanjene uračunljivosti (*actiones liberae in causa*).

Svako lice koje se na bilo koji način, bilo kojom svojom djelatnošću ili u bilo kom svojstvu nađe u ulozi učesnika u javnom saobraćaju može da se javi kao izvršilac ovih krivičnih djela. To su najčešće primarni, situacioni, nehatni učinoci koji nemaju kriminogena svojstva ličnosti, već se prvi put javljaju kao učinoci krivičnog djela. Ovdje se mogu naći i takva krivična djela koja mogu da izvrše samo određena lica (npr. kod ugrožavanja bezbjednosti vazdušnog saobraćaja ili nesavjesnog vršenja nadzora nad javnim saobraćajem).

3. KRIVIČNO DJELO UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA

Krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja sastoji se u nepridržavanju saobraćajnih propisa od strane učesnika u saobraćaju na putevima čime se ugrozi javni saobraćaj tako da se dovede u opasnost život ili tijelo ljudi, usljed čega kod drugog nastupi teška tjelesna povreda⁶. Dakle, radi se o drumskom saobraćaju kao najmasovnijem vidu saobraćaja koji se najčešće ugrožava i u kome nastupaju brojne i raznovrsne posljedice.

Objekt zaštite dvojako je određen kao: 1) bezbjednost javnog saobraćaja i 2) život i tijelo ljudi.

Primjećujemo da objekt zaštite više nije imovina, kao što je to bila u ranijem Krivičnom zakonu Republike Srpske⁷ ali i u svim ranijim zakonima na prostoru bivše SFRJ. Polazeći od toga da se krivičnim zakonodavstvom štite osnovne vrijednosti, a imovina to svakako jeste, postavlja se pitanje šta je to rukovalo zakonodavca da krivičnim zakonodavstvom ne štiti i imovinu. Tjelesni integritet je svakako važan i njegova primarna zaštita se ne može dovesti u pitanje. Međutim, imovina je, poslije života i tjelesnog integriteta, nešto što svakom čovjeku, pravnom licu i državi predstavlja svetinju, ona je izvor opstanka, svrha postojanja i cilj rada i privređivanja. Vrijednost ugrožene imovine i nastale štete mogu poprimiti katastrofalne razmjere koji dovode u pitanje opstanak pojedinca ili preduzeća koje zapošljava veliki broju radnika. Samo jedan skup teretnih vozila sa vrijednim teretom može koštati milione konvertibilnih maraka, pogotovo ako ih je u saobraćajnoj nesreći više uništeno ili oštećeno.

Zato smatramo da je izostavljanje imovine kao zaštitnog objekta ne samo pogrešno već i opasno. Prepuštanje njene zaštite prekršajnom zakonodavstvu je promašaj koji će sve svoje loše strane pokazati u narednom periodu primjene zakona i odraziti se na bezbjednost saobraćaja. Prekršajno zakonodavstvo ne može da štiti osnovne vrijednosti, to je suprotno i osnovnim načelima samog Zakonika, a što je prihvatila i ranija država kada je kreirala svoja zakonska rješenja. S obzirom na to da ovakvo rješenje nije bilo zastupljeno u našem ranijem zakonodavstvu niti ga nalazimo rasprostranjenog u uporednom zakonodavstvu, smatramo ga naučno neutemeljenim i stručno neprihvatljivim. U prilog rečenom može da bude i činjenica kako je zakonodavac zadržao imovinu kao zaštitni objekt kod ostalih krivičnih djela iz ove glave. Čini se kako se išlo za tim da se nauštrb pravne sigurnosti smanji broj predmeta i olakša rad tužiocima, što ne može biti ideja kojom se zakonodavac treba da rukovodi kada kreira rješenja u jednom ovako važnom sistemskom zakonu.

Ovdje će se otvoriti i jedno drugo pitanje o kome očigledno niko nije razmišljao. Bosna i Hercegovina je jedna država u kojoj za ovo krivično djelo važe tri krivična

⁶ Član 402 Krivičnog zakonika Republike Srpske.

⁷ Član 410 Krivičnog zakona Republike Srpske.

zakonodavstva (osim nivoa BiH). Ostali krivični zakoni u BiH zadržali su imovinu kao zaštitni objekt kod krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH⁸, kao osnovni blanketni propis, zajednički je za teritoriju cijele države. Prema prostornom važenju, krivično zakonodavstvo se primjenjuje, prije svega, na svakoga ko na teritoriji Republike Srpske⁹ ili Federacije BiH¹⁰ (entiteta) i Brčko Distrikta BiH¹¹ učini krivično djelo (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 63-64). Krivično djelo je izvršeno (učinjeno) kako u mjestu gdje je učinilac radio ili je bio dužan da radi, tako i u mjestu gdje je posljedica u potpunosti ili djelimično nastupila¹². Uzmimo situaciju da vozač započne nepropisno preticanje¹³ u Republici Srpskoj i na samoj međuentitetskoj liniji ili koji metar dalje u dubini teritorije F BiH i sudari se sa vozilom iz suprotnog smjera dovodeći u opasnost imovinu većih razmjera pa usljed toga nastupi šteta preko 5.000 KM (član 332 stav 1 KZ F BiH). U Republici Srpskoj je počinio prekršaj, dok je u Federaciji BiH počinio krivično djelo, a mjesto izvršenja je u oba entiteta. S obzirom na to da mu se može suditi u oba entiteta, postavlja se pitanje da li će mu se suditi za prekršaj ili krivično djelo i kako riješiti tu situaciju. Situacija može biti i obrnuta, ali dileme ostaju iste (Pavišić, Grozdanić, Veić, 2007: 108-110). Sve to govori da se prilikom izmjena zakona moralo voditi računa o mnogim aspektima određenih rješenja, pa tako i o zajedničkim državnim propisima, nepostojanju granice između entiteta u izvršavanju presuda na cijeloj teritoriji i slično. Nama ostaje da se nadamo kako će zakonodavac blagovremenom intervencijom vratiti staro rješenje za koje ima bezbroj opravdanih razloga, dok za postojeće nema ni jedan.

Ovdje se radi o deliktu sa konkretnom opasnošću kod koga je radnja izvršenja nepridržavanje saobraćajnih propisa koji uređuju prava, obaveze i ponašanje učesnika u saobraćaju na putevima¹⁴. To je postupanje protivno saobraćajnim propisima, njihovo kršenje, bilo da se radnja sastoji u činjenju (postupanju protivno saobraćajnim propisima) ili nečinjenju (nepostupanju po saobraćajnim propisima). Ovako određena radnja izvršenja ukazuje na blanketni karakter djela¹⁵ čija se sadržina utvrđuje na bazi propisa iz oblasti bezbjednosti javnog saobraćaja na putevima. Osnovni propisi koji

⁸ "Službeni glasnik BiH", br. 6/2006, 75/2006 - ispr., 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018.

⁹ Član 10 KZ RS.

¹⁰ Član 12 Krivični zakon Federacije BiH, „ Službene novine Federacije BiH“, br. 36/2003, 21/2004 - ispr., 69/2004, 18/2005, 42/2010, 42/2011, 59/2014, 76/2014, 46/2016 i 75/2017.

¹¹ Čl. 12 Krivičnog zakona Brčko Distrikta BiH, "Službeni glasnik Brčko distrikta BiH", br. 19/2020 - prečišćen tekst.

¹² Član 20 stav 1 KZ RS.

¹³ Član 57 ZOOPS.

¹⁴ Zaključak da jedna određena veličina brzine vožnje nije bila prilagođena uslovima vožnje u skladu sa zakonom, logički nužno (kao svoju premisu) pretpostavlja utvrđenje i one veličine brzine koja bi u smislu istog zakonskog propisa bila prilagođena datoj saobraćajnoj situaciji (rješenje Vrhovnog suda Republike Srpske KŽ-2/92 od 21. maja 1993. godine).

¹⁵ Kod krivičnog djela sa blanketnom dispozicijom neophodno je da sud, u obrazloženju presude pored navođenja činjenica i okolnosti koje predstavljaju obilježje ovog krivičnog djela, navede i materijalnopравни propis od kojeg zavisi postojanje tog djela i krivična odgovornost njegovog učinioca.

uređuju ovu oblast su Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH¹⁶ (ZOBS BiH), Zakon o bezbjednosti saobraćaja Republike Srpske¹⁷ (Z OBS RS), Zakon o javnim putevima Republike Srpske – Prečišćeni tekst¹⁸, kao i razni pravilnici iz ove oblasti. Djelo je umišljajno (za osnovno djelo, a postoji i odgovornost i za nehat) u odnosu na tu posljedicu.

Za postojanje djela potrebno je ispunjenje još tri elementa: 1) radnja izvršenja se preduzima na određenom mjestu – u saobraćaju na putevima, 2) kao učinilac djela se javlja učesnik u saobraćaju i 3) za postojanje ovog djela potrebno je da je drugom licu nanijeta teška tjelesna povreda (u bilo kom obliku). Što se tiče daljnje posljedice koja iz toga slijedi, a to je teška tjelesna povreda, ona ne mora biti obuhvaćena krivicom, dakle ni nehatom. To nije teža posljedica koja bi slijedila iz osnovnog djela i bila pokrivena nehatom, da bi se mogla staviti na teret počiniocu, već je to nešto posve rijetko u krivičnom pravu. Radi se o tzv. objektivnom uslovu inkriminacije (zakonodavni motiv kažnjavanja) koji radnji učinioca daje karakter krivičnog djela. Sve dok ne nastupe ove povrede usljed propusta učesnika u javnom saobraćaju, nema krivičnog djela, već postoji prekršaj. Posljedica djela je ugrožavanje javnog saobraćaja kojim se stvara konkretna opasnost za život ili tijelo ljudi, pri čemu se ta opasnost izrazila u nastupanju teške tjelesne povrede.

Djelo ima tri teža oblika ispoljavanja.

Prvi teži oblik djela za koji je propisana kumulativna kazna zatvora od jedne do osam godina i kazna zabrane upravljanja motornim vozilom postoji ako je učinilac pri preduzimanju radnje izvršenja: a) bio pod uticajem alkohola preko 1,50 g/kg alkohola u krvi, b) bio pod uticajem narkotičnih sredstava i c) vozio brzinom koja prelazi 50 km/h iznad dopuštene brzine (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 324).

Ovo je novina koja do sada nije postojala u našem krivičnom zakonodavstvu i izaziva niz dilema koje će biti neophodno razriješiti. Polazeći od elemenata bića osnovnog oblika ovog krivičnog djela, za njegovo postojanje je potrebno da nepridržavanje saobraćajnih propisa ima za posledicu takvo ugrožavanje javnog saobraćaja da dovede u opasnost život ljudi i da usljed toga nastupi teška tjelesna povreda. Dakle, kršenje blanketnih propisa kao što su neprilagođena brzina, alkoholisanost, nepropisno preticanje i slično, mora biti u uzročnoj vezi sa ugrožavanjem saobraćaja i nastankom dalje posljedice. Samo kršenje druge blanketne norme koje nije u uzročnoj vezi sa posledicom ugrožavanja javnog saobraćaja ne treba da bude kažnjivo u smislu ovog djela. Propisivanje alkoholisanosti, uticaja opijata i brzine preko 50 km/h, kao kvalifikatorne okolnosti nije opravdano jer predstavlja uvođenje objektivne odgovornosti u krivični zakon za krivično djelo gdje mu nije mjesto (imamo ga kod komandne odgovornosti i odgovornosti pravnih lica). Optuženi se kažnjava bez obzira

¹⁶ „Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“, br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09 i 48/10, 18/13 i 8/17, 8/2017, 89/2017 i 9/2018.

¹⁷ „Službeni glasnik Republike Srpske“, br. 63/2011 i 111/2021.

¹⁸ „Službeni glasnik Republike Srpske“, br. 16/10.

na krivicu za ugrožavanje, što je suprotno opšteprihvaćenim stavovima krivičnogpravnog nauke i uporednog pozitivnog krivičnog zakonodavstva. Ovdje se optuženi koji je preticao na nepreglednoj krivini ili koji je oduzeo prvenstvo prolaza drugom učesniku u saobraćaju, i time ostvario elemente bića osnovnog krivičnog djela, kažnjava strože zato što je vozio brzinom od 100 km/h, koja je bila za 50 km/h veća od dozvoljene iako ta brzina nije bila u uzročnoj vezi sa ugrožavanjem, već je to isključivo nepropisno preticanje ili oduzimanje prvenstva prolaza. Isto se odnosi i na alkohol i na opijate.

Druga je stvar da li treba objesnu ili bezobzirnu vožnju propisati kao krivično djelo. Ako je to bila namjera zakonodavca, onda je to učinjeno na pogrešnom mjestu i na pogrešan način. Sam pojam bezobzirna ili objesna vožnja mora se potpunije odrediti po obimu i sadržini i opet vezati za ugrožavanje javnog saobraćaja na putevima i time dovođenjem u opasnost života ili tijela ljudi i imovine većeg obima. U krivičnompravnoj nauci nema jedinstvenog shvatanja o ovom pojmu i potrebi njegovog regulisanja krivičnim zakonodavstvom. Sama brzina preko određene mjere, alkoholisanost i prisustvo opijata ne mogu biti jedine odrednice ovog pojma. One se moraju dovesti u vezu sa vrstom puta jer nije isto da li se učestvuje u saobraćaju na lokalnom, magistralnom ili auto-putu. Zatim, tu je sredina u kojoj se saobraćaj odvija, da li se radi o naseljenom mjestu, selu ili gradu, blizini objekata kao što su škole, obdaništa bolnice i slično. Zatim, tu su atmosferske prilike, godišnje doba i doba dana, jer značajno je da li je to ljeto ili zima, da li je noć ili dan, da li pada kiša ili snijeg ili je kolovoz suv. Osim toga, tu je još niz faktora koji bi se morali cijeliti, što sve govori o težini definisanja ovog pojma, a pogotovo određivanju elemenata bića krivičnog djela ako bi se ono propisivalo u zakonu.

U našem ranijem krivičnom zakonodavstvu postojalo je krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja usljed omamljenosti¹⁹. Ovo krivično djelo činio je onaj ko upravlja vozilom na motorni pogon pod uticajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava, iako je usljed toga očigledno nesposoban za bezbjednu vožnju i time tako ugrozi javni saobraćaj na putevima da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg obima. Za to djelo bila je propisana kazna zatvora do tri godine, ako je učinjeno iz nehata kazna zatvora do jedne godine. Za postojanje djela zakonodavac je zahtijevao postojanje uzročne veze između upravljanja vozilom u stanju očigledne nesposobnosti za bezbjednu vožnju koja je uzrokovana alkoholom i ugrožavanja javnog saobraćaja. Ovo rješenje je iz više razloga i u ranijem zakonodavstvu napušteno, a pojedina zakonodavstva propisuju krivično djelo opijanja. To je mogao biti putokaz zakonodavcu kako da uredi ovu materiju na naučno zasnovanim postavkama, a ne da se rukovodi načelom utilitarizma.

Drugi teži oblik djela za koji je propisana kumulativna kazna zatvora u različitom trajanju zavisno od oblika djela koje je kvalifikovano težom posljedicom i kazne zabrane upravljanja motornim vozilom postoji ako je iz nehata prouzrokovana smrt jednog ili više lica koja je u uzročno-posljedičnoj vezi sa preduzetom radnjom izvršenja.

¹⁹ Član 182 KZ SRBiH.

Treći teži oblik djela za koji je propisana kumulativna kazna zatvora od jedne do osam godina i kazna zabrane upravljanja motornim vozilom postoji ako je smrt jednog ili više lica nastupila iz nehata usljed nehatno preduzete radnje izvršenja osnovnog djela (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2021: 792).

Kod krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja nije moguće saizvršilaštvo. Kada dva učesnika u saobraćaju ugroze javni saobraćaj i svojim radnjama prouzrokuju smrt ili tešku tjelesnu povredu, ne odgovaraju kao saizvršioци već svako kao izvršilac tog krivičnog djela. Radnje izvršenja nisu objektivno povezane da bi se radilo o saizvršilaštvu, a nema ni subjektivne povezanosti između izvršilaca. U slučaju sticaja nehata na strani učinilaca za izvršeno krivično djelo se kažnjava samo lice čija je radnja posljednja u uzročno-posljedičnom nizu jer je ona i neposredni uzrok posljedice (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 160).

4. UČESNIK U SAOBRAĆAJU

Određivanje i definisanje pojma učesnika u saobraćaju veoma je značajno jer od njega zavisi samo postojanje krivičnog djela pošto kršenje propisa o bezbjednosti saobraćaja može da se uračuna u krivicu samo licu koje učestvuje u saobraćaju, a ne i nekom drugom izvan tog kruga. Učesnici u saobraćaju su: lice koje u saobraćaju na putu upravlja vozilom, ili se nalazi u vozilu ili na vozilu, koje tjera, vodi ili jaše životinju koja se kreće po putu, kao i pješak ili lice koje svoje poslove i radne zadatke obavlja na putu²⁰. Dakle, učesnici u saobraćaju su vozač, kao lice koje na putu upravlja vozilom²¹, biciklista, vozač motornih invalidskih kolica, vozač zaprežnog vozila... Pješak se takođe smatra učesnikom u saobraćaju.

Pojam vozača vezuje se za vozila pa je iz tih razloga neophodno da se pravilno razumije šta se podrazumijeva pod pojmom vozila. Prema zakonskoj definiciji, vozilo je svako prevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po putu, osim pokretnih stolica bez motora za nemoćna lica i dječjih prevoznih sredstava. U ugrožavanju javnog saobraćaja najčešće učestvuje vozilo na motorni pogon, a to je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora (automobil, kamion, autobus, motocikl, bicikl sa pomoćnim motorom, traktor, motokultivator, radna mašina) osim pokretnih stolica s motorom za nemoćna lica i vozila koja se kreću po šinama. U seoskim sredinama nije rijedak slučaj da u saobraćaju učestvuju i druga vozila koja nisu motorna, već ih vuče upregnuta životinja i ona se označavaju kao zaprežna vozila.

5. PUT

Da bi postojala obilježja ovog krivičnog djela, neophodno je da učinilac krivičnog djela učestvuje u saobraćaju na putevima, a ne na nekoj drugoj površini koja to nije.

²⁰ Čl. 9 tač. 76 ZOOBS BiH.

²¹ Čl. 9 tač. 79 ZOOBS BiH.

Ovo traži da se odredi i definiše šta je to put, da li samo javni put ili i neka druga površina na kojoj se odvija saobraćaj u bilo kom obliku. Saobraćajni put je dio prostora koji se, prvenstveno, koristi za kretanje saobraćajnih sredstava. Zakon pod pojam puta svrstava svaki javni kategorisani i nekategorisani put na kome se odvija javni saobraćaj²². Osim toga, pod tim pojmom podrazumijevaju se i saobraćajnice u fabričkom krugu, poljski, šumski i put po nasipu ako se koristi za saobraćaj i ako je dostupan većem broju lica. Znači da to nisu samo saobraćajnice koje se uobičajeno smatraju putevima i na kojima se saobraćaj najčešće odvija, već i druge površine koje zakon ali i sudska praksa takvim smatraju. Ovdje se polazi od toga da se na tim površinama odvija saobraćaj i da su one dostupne većem broju lica. To može da bude veći određeni krug lica koja imaju pristup fabričkom krugu i saobraćajnicama u njemu, ili neodređeni krug lica koji koristi površine za saobraćaj na poljoprivrednim imanjima, šumskim gazdinstvima ili nasipima pored rijeka. Suština je u tome da se želi obezbijediti nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja po propisima koji to uređuju na svim površinama koje su dostupne većem broju učesnika i da se sankcioniše ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja. Pogrešno bi bilo smatrati da je ovim zakonodavac obuhvatio sve moguće slučajeve kada se radi o putu, jer je ovo dinamična materija koja neprestano proširuje i pojam površine na kojoj se odvija saobraćaj, a koja ispunjava kriterijume da joj se prizna svojstvo puta. Radi toga, sudska praksa će i dalje imati značajnu ulogu da ove novostvorene oblike razgraniči i u skladu sa voljom zakonodavca odredi.

6. PJEŠAK

O pješaku kao učesniku u saobraćaju postoji značajan broj stručnih i naučnih radova i odluka sudova. Radi se o posebno osjetljivom i najslabijem učesniku u saobraćaju, što ga svrstava u najranjivije pripadnike koji koriste put za svoje kretanje. Zato se posebna pažnja posvećuje njihovoj zaštiti, ali i pored toga oni su najčešće lica koja zadobijaju tjelesne povrede i kod kojih nastupa smrt u saobraćajnim nesrećama. Zakon pješaka određuje kao lice koje učestvuje u saobraćaju, a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, lice koje sopstvenom snagom gura ili vuče vozilo, ručna kolica, dječje prevozno sredstvo, bicikl, bicikl s motorom ili pokretna kolica za nemoćna lica, lice u pokretnoj stolici za nemoćna lica koju pokreće sopstvenom snagom ili snagom motora, ako se pri tome kreće brzinom čovječjeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljicama, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama²³. U novije vrijeme to bi svakako bila i lica koja koriste električne trotinete i koja se protivno propisima kreću trotoarom i prelaze pješački prelaz bez zaustavljanja, što čine i biciklisti i time gube svojstvo pješaka.

Međutim, pješaci često ne poštuju saobraćajne propise, stvarajući i sami opasnost za sebe i za druge učesnike u saobraćaju. Ova pitanja zakonodavac ne može sva

²² Čl. 9 tač. 10 ZOOBS BiH.

²³ Čl. 9 tač. 42 ZOOBS BiH.

unaprijed da predvidi i njih sudska praksa rješava u odnosu na svaki konkretan slučaj. Ovdje se radi o različitim, životno nepredvidivim i ponekad racionalno neobjašnjivim situacijama, koje nije moguće uključiti u zakonske pojmove. Tako je prilikom razmatranja situacije kada je jedno lice ležalo pijano na kolovozu, pa ga vozač motornog vozila nije blagovremeno uočio već je vozilom prešao preko njega, usljed čega je nastupila smrt toga lica, Vrhovni sud Republike Srpske zauzeo stanovište da čovjek koji leži na kolovozu nije pješak u smislu zakona o bezbjednosti saobraćaja.²⁴ Ovdje se rukovodio, između ostalog, time da ovakvu prepreku vozač prema svim okolnostima nije dužan da predvidi i da prilagodi brzinu radi blagovremenog zaustavljanja pred njom.

S druge strane, sudska praksa značajno proširuje i pooštrava obavezu vozača, kao jačega u saobraćaju, da posebno zaštiti pješaka. Ovdje ćemo navesti samo nekoliko takvih primjera bez pozivanja na konkretne odluke jer se radi o ustaljenoj praksi. Pješački prelaz je tačno određena i za pješake rezervisana površina prema kojoj se vozači moraju posebno pažljivo odnositi, ali i pješaci poštovati svoje obaveze. Ali i pored toga, kada pješak prelazi kolovoz u zoni pješačkog prelaza, pa i van obilježene površine (npr. 4 m) on je posebno zaštićen, jer je vozač obavezan da prilagodi brzinu kada prilazi prelazu ili će u suprotnom povrijediti odgovarajuću blanketnu normu, a što onda vodi ka tome da čini krivično djelo ako je došlo do povrede ili smrti pješaka.

U saobraćaju u naseljenom mjestu pojava neosvijetljenih prepreka (pješaka, životinja i biciklista) za vozača nije neočekivana posebno ako vozač stanuje u neposrednoj blizini mjesta događaja. Dakle, uključuje se i element bliskosti mjestu događaja iz koga se izvodi zaključak o tome da vozaču nisu mogle biti nepoznate i nepredvidive prilike na datoj dionici puta u vremenu izvršenja krivičnog djela.

Posebna situacija je iznenadna pojava pješaka iza zaustavljenog ili parkiranog vozila i prelazak preko kolovoza, čime sam stvara opasnu situaciju. Opšteprihvaćeno je shvatanje da se ovo mora cijeliti posebno u svakom konkretnom slučaju, a što zavisi od udaljenosti, brzine kretanja, preglednosti, ograničenja brzine i vrste zaustavljenog prevoznog sredstva (npr. autobus).

7. KRIVICA UČINIoca

Kao što smo već rekli, ova krivična djela se mogu izvršiti sa umišljajem ili iz nehata, iako je u praksi češći nehat. Za umišljaj je potrebno samo da je učinilac pristao na nastupanje konkretne opasnosti koju izaziva kršenjem saobraćajnih propisa. Individualno određena teža posljedica samo je okolnost koja čini kvalifikatorni element osnovnog krivičnog djela, s tim da se u odnosu na subjektivnu stranu optuženog uzima kao nehatna. Krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja vrši se sa umišljajem kad je

²⁴ Presuda Okružnog suda u Doboju, broj : 87 O K 001040 10 Kž od 9. novembra 2010. godine i Vrhovnog suda Republike Srpske br. 87 O K 001040 11 Kžž od 12.4.2011. godine.

učesnik u saobraćaju bio svjestan da postupa suprotno saobraćajnim propisima i da tako ugrožava javni saobraćaj i dovodi u opasnost život ili tijelo drugih lica ili imovinu većeg obima, pa na ovu posljednicu pristaje. U odnosu na tešku tjelesnu povredu i smrt uvijek je nehat. Suprotno bi bilo krivično djelo teške tjelesne povrede ili ubistva...

Postojanje umišljaja neophodno je utvrđivati na osnovu objektivnih kriterijuma ponašanja vozača koje odstupa od zahtijevanog u datoj saobraćajnoj situaciji. Učinilac bi postupao s umišljajem u situaciji kada započne preticanje kolone vozila preko pune linije u nepreglednoj krivini ili kada bi vozio kroz gustu prašinu ili dim koji mu onemogućavaju dovoljnu vidljivost za bezbjedno kretanje („vožnja na slijepo“). U posljednje vrijeme posebno opasan vid umišljajnog postupanja je takmičenje (najčešće u noćnim časovima) koje se ostvaruje kao vožnja i prolazak kroz raskrscnicu na crveno svjetlo (tzv. „ruski rulet“).

Za umišljaj potrebno je cijeliti sve okolnosti pod kojima je krivično djelo izvršeno (velika brzina, gradska ulica u vrijeme kada radnici idu sa posla, preticanje kolone u nepreglednoj krivini, određen uticaj alkohola, vozačko neiskustvo ili neobučenosť za upravljanje vozilom....).

Upravljanje vozilom bez položenog vozačkog ispita ne mora da znači uvijek da postoji umišljaj učinioca jer on može faktički da bude dovoljno obučen i sposoban da bezbjedno upravlja vozilom. Ovo potvrđuju i primjeri da su pojedinci decenijama upravljali vozilima bez položenog vozačkog ispita, a da nikad nisu počinili ni prekršaj. Ova činjenica se mora cijeliti u odnosu na to da li se radi o licu koje ne raspolaže potrebnim stvarnim znanjem i sposobnostima prosječnog vozača za upravljanje vozilom, a što će se manifestovati, na primjer, ako na pravom i preglednom dijelu puta vozi prevelikom brzinom i sleti s kolovoza, ne uspije da savlada blagu krivinu, ne zaustavi se pred preprekom koja nije iznenadna i slično.

8. ACTIONES LIBERAE IN CAUSA

Primjena instituta skrivljene neuračunljivosti (*actiones liberae in causa*) najčešća je kod krivičnih djela ugrožavanja javnog saobraćaja. Pravilo je da se krivica učinioca krivičnog djela utvrđuje prema vremenu preduzimanja radnje izvršenja (*tempore criminis*). Izuzetak koji se naziva skrivljena (ili samoskrivljena) neuračunljivost (*actiones liberae in causa – radnja slobodna u uzroku*). Krivica učinioca krivičnog djela koji se upotrebom alkohola, opojnih droga ili na drugi način doveo u stanje u kome nije mogao da shvati značaj svoga djela ili da upravlja svojim postupcima utvrđuje se prema vremenu neposredno prije dovođenja u ovo stanje²⁵.

Ovdje se utvrđivanje krivice premješta u prethodni stadijum – prethodna krivica (Kokolj, 1981: 172). Radnja kojom se učinilac stavlja u neuračunljivo stanje nije pripremna radnja, već radnja izvršenja djela, pošto se ona na posredan način javlja kao

²⁵ Član 30 KZRS.

uzrok nastupjele posljedice. Stavljanjem u neuračunljivo stanje učinilac je sam sebe upotrijebio kao sredstvo za izvršenje krivičnog djela, pa za to djelo i odgovara (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 179).

Krivica učinioca zasniva se na činjenici da učinilac u momentu stavljanja sebe u neuračunljivo stanje ostvaruje uzrok posljedice, pod uslovom da je tog momenta bio uračunljiv i da je znao, odnosno mogao znati i bio dužan da zna da u takvom stanju može izvršiti krivično djelo (djelo obuhvaćeno umišljajem ili u odnosu na djelo postoji nehat koji je kažnjiv).

Skrivljena neuračunljivost ne postoji ako je lice bilo neuračunljivo u vrijeme upotrebe opojnih sredstava, tj. opijanja ili je na ovo bilo prinuđeno. Ako se učinilac doveo u stanje bitno smanjene uračunljivosti, ona ne predstavlja osnov za njegovo blaže kažnjavanje.

Uslovi za primjenu ovog instituta su:

a) da se učinilac sam, upotrebom alkohola, opojnih droga ili na drugi način, stavlja u stanje neuračunljivosti u kome nije mogao da shvati značaj svoga djela ili da upravlja svojim postupcima,

b) da je u vrijeme stavljanja u stanje privremene neuračunljivosti takvo lice bilo uračunljivo – sposobno da rasuđuje i da odlučuje,

c) da u stanju neuračunljivosti učinilac preduzme radnju izvršenja krivičnog djela,

d) da između radnje, kojom se lice stavlja u neuračunljivo stanje i posljedice ostvarenog krivičnog djela postoji uzročni odnos, i

e) da je u vrijeme opijanja na strani učinioca postojao umišljaj ili bar nehat (kada zakon kažnjava i za nehat) u odnosu na krivično djelo koje je izvršeno u neuračunljivom stanju (Kokolj, 1981: 89).

Sudska praksa je izgradila stav da se radi o umišljaju ako je učinilac upravljao vozilom u alkoholisanom stanju od 1,5‰ i više. Dakle, dovoljno je vještačenjem samo utvrditi stepen alkoholisanosti jer se iz toga izvodi postojanje umišljaja i nije potrebno provoditi posebna vještačenja radi dokazivanja da su vozačke sposobnosti bile zbog toga umanjene ili isključene, osim ako nema kršenja drugih saobraćajnih propisa koji su doveli do ugrožavanja, a sumnja se da je uzrok nesposobnost za upravljanje vozilom prouzrokovana alkoholom. Ovo se često čini zbog nerazumijevanja samog instituta čiji je smisao da odredi kako se i u koje vrijeme cijeni oblik krivice. No, uvijek mora utvrditi da li postoji kršenje blanketnih propisa i kojih, koje je dovelo do ugrožavanja javnog saobraćaja (brzina, prvenstvo prolaza, preticanje i slično). Sama alkoholisanost koja kompromituje vozačke sposobnosti može biti uzrok ako nema drugih kršenja saobraćajnih propisa i tada se mora utvrditi odgovarajućim vještačenjem. Svijest da zabranjena posljedica može nastupiti i da je optuženi na njeno nastupanje pristao, proizlazi iz činjenice da je optuženi kao vozač motornog vozila bio svjestan da u alkoholisanom stanju ne može bezbjedno upravljati motornim vozilom – djelo u

osnovnom obliku izvršeno sa eventualnim umišljajem. Upotreba droga, lijekova koji utiču na sposobnost izjednačava se sa upotrebom alkohola, a njihov uticaj će svakako zahtijevati i poseban postupak dokazivanja uz pomoć vještaka odgovarajuće struke.

U presudama sudova prilikom definisanja umišljaja zbog vožnje u alkoholisanom stanju ponekad susrećemo obrazloženje da je optuženi bio očigledno nesposoban za bezbjednu vožnju. Za postojanje umišljaja nije potrebna očigledna nesposobnost za bezbjednu vožnju i to bi vodilo u nepotrebna dokazivanja sa skupim vještačenjima. Dovoljno je samo utvrditi da su vozačke sposobnosti učinioa usljed koncentracije alkohola u krvi kompromitovane, a što se utvrđuje na osnovu ponašanja u konkretnoj saobraćajnoj situaciji i predstavlja faktičko pitanje (*questio facti*). Moguće je da se ovako postupa jer se pogrešno prenosi jedna odredba iz ranijeg zakonodavstva koja ne odgovara suštini ovog instituta. Naime, u ranijem zakonodavstvu postojalo je krivično djelo „ugrožavanje javnog saobraćaja usljed omamljenosti“ (Sokolović, 1988: 172), koje je kao rješenje napušteno iz više razloga kojima se sada nećemo posebno baviti (problemi u dokazivanju – donja i gornja granica, individualnost i sl.). Pojedina zakonodavstva su taj problem prevazišla na način što opijanje propisuju kao posebno krivično djelo.

Kada se postavi pitanje određene bolesti ili povrede koje je vozač svjestan i kao okolnosti koja umanjuje njegove vozačke sposobnosti i da usljed toga može ugroziti javni saobraćaj, a ipak se odlučuje da započne upravljanje motornim vozilom, interesantno je jedno stanovište Vrhovnog suda Republike Srpske. Ovaj sud je odlučio da lice koje boluje od epilepsije, ako je svjesno da se epileptični napad može desiti za vrijeme vožnje (prema istoriji bolesti napadi su bili česti i jaki sa pomračenjem svijesti), pa pristajući na to započne upravljanje vozilom i usljed napada izgubi kontrolu nad vozilom, sleti s kolovoza i usljed toga nastupi smrt jednog lica, ono tada u odnosu na ugrožavanje postupa sa eventualnim umišljajem, a u odnosu na smrt drugog lica sa svjesnim nehatom.²⁶ Identično stanovište zauzima i Okružni sud u Trebinju u predmetu u kome optuženi takođe boluje od epilepsije.²⁷

ZAKLJUČAK

Krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja spada u kriminalitet koji vrše lica različite starosti, pola, društvenog i obrazovnog statusa i materijalnog položaja. Zbog upotrebe vozila za svakodnevne potrebe, to su krivična djela koja se najčešće vrše i krug potencijalnih učinilaca je najširi („svi možemo biti učinioi“). Razumijevanje svih elemenata i vidova koje ovo krivično djelo u svakodnevnom životu poprma neophodno je za pravilan pristup u krivičnom gonjenju i suđenju, ali i u preventivnom djelovanju zakonodavca i ostalih dijelova društva.

²⁶ Presuda Vrhovnog suda Republike Srpske, broj: 11 0 K 000962 09 Kžk od 10.6.2010. godine.

²⁷ Presuda Okružnog suda u Trebinju broj 15 0 K 002465 15 K od 29.9.2015. godine i Vrhovnog suda Republike Srpske, broj 15 0 K 002465 15 Kž od 8.12.2015. godine.

U ovom radu ukazali smo samo na neke dileme koje mogu da se pojave u primjeni konkretne zakonske odredbe. Ukazali smo na određena zakonska rješenja koja su, po našem mišljenju, loša i nepotrebna jer ne doprinose bezbjednosti javnog saobraćaja u preventivnom smislu. Osim toga, takva rješenja su ugrađena bez sagledavanja ostalih propisa o saobraćaju koji su zajednički za cijelu BiH i zbog kojih dolazi do kolizije propisa koji uređuju elemente bića saobraćajnih krivičnih djela. Ovo smo učinili sa ciljem da se umanje ili otklone greške do kojih dolazi prilikom propisivanja, gonjenja i presuđenja, a koje su ponekad rezultat i zaboravljenog gradiva koje smo izučavali na studiju prava. Zato smo nastojali da čitaoca podsjetimo na neke poznate elemente koji se moraju znati, ali i da ih kombinujemo sa realnim dilemama koje praksa neminovno rađa i da sugerišemo koji su putevi njihovog pravilnog rješavanja.

REFERENCE

1. Bačić, F. Šeparović, Z. (1992) *Krivično pravo, posebni dio*. Zagreb: Narodne novine.
2. Đorđević, Đ. (2002) Zaštita života učesnika u javnom saobraćaju. *Pravni život*, 9/2002. str. 49–62;
3. Pavišić, B. Grozdanić, V. Veić, P. (2007) *Komentar Kaznenog zakona*. Zagreb.
4. Grupa autora. (1978) Komentar krivičnog zakona Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije.
5. Jovašević, D. Mitrović, LJ. Ikanović, V. (2017) *Krivično pravo Republike Srpske – opšti dio*. Banja Luka: Panevropski univerzitet Apeiron.
6. Jovašević, D. Mitrović, LJ. Ikanović, V. (2017) *Krivično pravo Republike Srpske – posebni dio*. Banja Luka: Panevropski univerzitet Apeiron.
7. Jovašević, D. Mitrović, LJ. Ikanović, V. (2018) *Komentar krivičnog zakonika Republike Srpske*, Banja Luka: JU Službeni glasnik Republike Srpske.
8. Jovašević, D. (2000) Krivičnopravni aspekti ugrožavanja javnog saobraćaja. *Zbornik radova „Prevenција saobraćajnih nezgoda na putevima“*, str. 205–210;
9. Kokolj, M. (1981) *Actiones Liberae in causa, Krivična odgovornost privremeno neuračunljivih lica*. Mostar: Prva književna komuna.
10. Lazin, Đ. (1986) Posledica kod krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja. *Sudska praksa*, 6/1986, str. 75–78.
11. Međedović, S. (1996) Vinost vozača od krivičnih dela protiv drumskog saobraćaja. *Pravni zbornik*, 1-2/1996, str. 77–86;
12. Mršić, Ž. Orehovac P. (2010) Prometna kaznena djela. *Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu* (Zagreb), 17, str. 641–657.
13. Sokolović, Z. (1988) *Krivični zakon Socijalističke Republike Bosne i Hercegovine sa pregledom sudske prakse* (Sarajevo). Službeni list SRBiH.

14. Trajković, M. (1980) Otmice i druga međunarodna krivična dela protiv bezbednosti civilnog saobraćaja. *Pravna misao*, 1/1980, str. 3–14.

PRAVNI IZVORI

15. Krivični zakonik Republike Srpske, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 64/2017, 104/2018 - odluka US, 15/2021 i 89/2021.
16. Krivični zakon SR BiH, Službeni list SR BiH, br. 16/77, 32/84, 19/86, 40/87, 33/89 i 2/90.
17. Krivični zakon Republike Srpske, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 1/12 i 67/13.
18. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja u BiH, Službeni glasnik BiH, br. 6/2006, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018.
19. Krivični zakon Federacije BiH, Službene novine Federacije BiH, br. 36/2003, 21/2004 - ispr., 69/2004, 18/2005, 42/2010, 42/2011, 59/2014, 76/2014, 46/2016 i 75/2017.
20. Krivičnog zakona Brčko Distrikta BiH, Službeni glasnik Brčko distrikta BiH, br. 19/2020 - prečišćen tekst.
21. Zakon o bezbjednosti saobraćaja Republike Srpske, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 63/2011 i 111/2021.
22. Zakon o javnim putevima Republike Srpske – Prečišćeni tekst, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 16/10.

INTERNET ADRESE

23. <https://transportnoinzenjerstvo.wordpress.com/2020/02/29/definicija-saobracaja/>
24. <https://sr.wikipedia.org/sr-ec/%D0%9F%D1%83%D1%82>

Prof. Veljko IKANOVIĆ, PhD
Faculty of Legal Sciences of the Apeiron University, Banja Luka
Judge, Supreme Court of the Republic of Srpska

CRIMINAL PROTECTION OF ROAD TRAFFIC ACCORDING TO CRIMINAL LEGISLATION IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

Traffic delinquency has long caused debates and disputes in criminal law science, and legislators are trying to respond to its increasing growth with certain changes. The paper discusses the legislative regulation of criminal acts of endangering road traffic in Bosnia and Herzegovina, bearing in mind that these acts, as one of the most common in practice, are prescribed in all analyzed laws. Considering that with the adoption of the new Criminal Code of the Republic of Srpska from 2017, a partial reform of the traffic offense of endangering road traffic was carried out, the paper is designed as a brief overview of some of its features, the accompanying legislation and the problem of different arrangements in Bosnia and Herzegovina with regard to uniform basic regulations on traffic safety and territorial validity of criminal legislation. In the concluding considerations, in relation to the state of de lege lata, the proposals of de lege ferenda are listed.

KEY WORDS: *traffic / road / fault / damage / road*

NERA BEZBEDNOSTI ZABRANE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM IZ ČLANA 86 KRIVIČNOG ZAKONIKA REPUBLIKE SRBIJE I NJENI DOMETI U SUZBIJANJU SAOBRAĆAJNOG KRIMINALITETA

Prof. dr Emir ĆOROVIĆ*
Ajsela ĆOROVIĆ*

Savremena krivična zakonodavstva uglavnom poznaju posebne krivične sankcije namenjene suzbijanju krivičnih dela u oblasti javnog saobraćaja. Ipak, krivične sankcije namenjene suzbijanju navedenih krivičnih dela nisu unisono postavljene u uporednom krivičnom pravu. Pri tome, ne mislimo na formalne razlike koje svakako postoje od države do države, već na odgovorajuće teorijsko-konceptualne pristupe. Tako u nekim državama one su predviđene kao kazne, a u drugima kao mere bezbednosti. I krivično pravo Srbije poznaje posebnu krivičnu sankciju namenjenu suzbijanju saobraćajnih krivičnih dela. Radi se o meri bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom iz čl. 86 Krivičnog zakonika, koja predstavlja osnovni predmet ovog rada. U tom smislu detaljno će se analizirati odredbe pozitivnog krivičnog zakonodavstva Srbije kojima se reguliše ova mera. No, bilo kako bilo, dometi ovih sankcija su ograničeni, jer one mogu isključiti samo mogućnost da učinilac nakon njihovog izricanja legalno upravlja motornim vozilima.

KLJUČNE REČI: krivična sankcija /mera bezbednosti / zabrana upravljanja motornim vozilom

UVOD

O značaju koji saobraćaj ima za savremeno društvo danas nije potrebno govoriti. Takođe, opštepoznata je i učestalost saobraćajnih krivičnih dela čije posledice mogu biti itekako teške. Brojne saobraćajne nezgode su praćene smrtnim ishodom i teškim narušavanjem telesnog integriteta i zdravlja učesnika u saobraćaju. Otuda se u

* Državni univerzitet, Novi Pazar, Departman za pravne nauke, ecorovic@np.ac.rs

* Advokat, Novi Pazar, adv.corovic@gmail.com

modernim krivičnim zakonodavstvima propisuju posebne krivične sankcije namenjene za učinioce ove vrste krivičnih dela.

Krivično pravo Srbije takođe poznaje jednu takvu krivičnu sankciju. Reč je o meri bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom iz čl. 86 Krivičnog zakonika (KZ).¹ Pored toga, naše pravo poznaje još jednu krivičnu sankciju iste sadržine, kaznu oduzimanja vozačke dozvole iz čl. 53 KZ, koja je konceptijski zamišljena i normativno uređena drugačije nego pomenuta mera bezbednosti. Otuda analiza regulative koja se odnosi na meru bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom, te njen odnos sa navedenom kaznom predstavlja osnovni predmet ovog rada.

Ali pre toga nužno je razmotriti dve stvari: prvo, rešenja istih ili sličnih krivičnih sankcija u komparativnom zakonodavstvu; drugo, pravnu prirodu ovih krivičnih sankcija. Naime, u uporednom krivičnom pravu krivične sankcije namenjene suzbijanju saobraćajnih krivičnih dela nisu unisono postavljene. Negde su predviđene kao kazne, a negde kao mere bezbednosti. Pored toga, u nekim državama, slično kao u Srbiji, postoje dve krivične sankcije kojima se učinioци onemogućavaju u legalnom korišćenju vozila, a koje su, kao i kod nas, različito normativno ustrojene – jedna kao kazna, druga kao mera bezbednosti. Iz toga proizlazi potreba da se ispita i sama pravna priroda krivične sankcije namenjene suzbijanju krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja, bez obzira na formalno opredeljenje konkretnog zakonodavca.

1. NEKA UPOREDNOPRAVNA REŠENJA

1.1. Nemačka²

Krivično zakonodavstvo ove države poznaje dve krivične sankcije kojima se učinilac lišava prava da upravlja motornim vozilom. Jedna je mera bezbednosti oduzimanja vozačke dozvole (*Entziehung der Fahrerlaubnis*) iz § 69, a druga kazna zabrane upravljanja motornim vozilom (*Fahrverbot*) iz § 44 nemačkog KZ (*Strafgesetzbuch*).

Kako se ističe u nemačkoj literaturi za izricanje mere oduzimanja vozačke dozvole potrebno je da budu ispunjene odgovarajuće formalne i materijalne pretpostavke (Maier, 2019: 285-287). Formalni uslov njenog izricanja predstavlja učinjeno „protivpravno delo“ koje odgovara biću nekog dela iz KZ-a, a za koje učinilac mora biti osuđen, ili da nije osuđen jer je dokazana ili nije isključena njegova neuračunljivost (Maier, 2019: 285). Pri tome ovo delo mora biti izvršeno „pri ili u vezi sa upravljanjem motornim vozilom ili zbog povrede dužnosti vozača motornog vozila“ (Maier, 2019:

¹ Krivični zakonik, *Služeni glasnik RS*, br. 85/05, 88/05- ispr., 107/05-ispr., 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16, 35/19.

² Krivični zakonik Savezne Republike Nemačke (2022). prevod: A. Dragutinović. Novi Sad: Nemačka fondacija za međunarodnu pravnu saradnju (IRZ) - Sajnos; *Strafgesetzbuch* (StGB), <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/BJNR001270871.html#BJNR001270871BJNG001602307>, pristup 10.05. 2023.

286). U delu ranije sudske prakse se smatralo da se ova mera može odrediti i ukoliko se između upravljanja motornim vozilom i bilo kojeg krivičnog dela može uspostaviti funkcionalna veza (npr. da je vozilo korišćeno za neovlašćeni promet drogama), čime je proširena njena svrha, jer oduzimanje vozačke dozvole nije služilo samo kao garancija za bezbednost u saobraćaju, već i uopšte za zaštitu stanovništva od krivičnih dela kod kojih postoji veza sa motornim vozilom (Maier, 2019: 286; slično Lackner, Kühl, 2011: 511). Veliki senat u krivičnim stvarima (*Große Senat in Strafsachen*) je promenio ovo stanovište zahtevajući specifičnu vezu između učinjenog dela i bezbednosti u saobraćaju, tako da se iz dela može izvući zaključak da je učinilac spreman da bezbednost saobraćaja podredi svojim kriminalnim ciljevima, utvrdivši tako da je bezbednost javnog saobraćaja jedini zaštitni cilj § 69 KZ (Maier, 2019: 286; Lackner, Kühl, 2011: 511).

Materijalna pretpostavka za oduzimanje vozačke se ogleda u tome da je učinilac „nepodoban da upravlja motornim vozilom“ (*zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet*), a to podrazumeva prognozu da se od njega u budućnosti može očekivati dalje vršenje protivpravnih dela koja utiču na bezbednost saobraćaja (Maier, 2019: 287). Obeležje „nepodobnosti“ ima isti značaj kao prognoza opasnosti kod drugih mera bezbednosti (Maier, 2019: 287).

Učinilac se po pravilu smatra nepodobnim za upravljanje motornim vozilima ukoliko se protivpravno delo odnosi na neki od sledećih prestupa (§ 69 st. 2): ugrožavanje javnog saobraćaja (§ 315c); zabranjene trke motornim vozilima (§ 315d); pijanstvo u saobraćaju (§ 316); nedozvoljeno udaljavanje sa mesta nezgode (§ 142), iako je učinilac znao ili je mogao znati da je u nesreći smrtno stradalo ili teže povređeno neko lice ili je na tuđoj stvari nastala znatna šteta; potpuna opijenost (§ 323a) koja se odnosi na neko od prethodnih krivičnih dela.

Pravnosnažnošću presude prestaje važenje vozačke dozvole i ona se oduzima ukoliko je izdata od nemačkih organa (§ 69 st. 3). Kada sud oduzme vozačku dozvolu određuje i da se nova vozačka dozvola ne može izdati u periodu od 6 meseci do 5 godina, s tim da se zabrana može izreći i trajno, ukoliko se može očekivati da zakonom predviđeni maksimalni period nije dovoljan da se otkloni opasnost koja potiče od učinioca. Međutim, ako je učiniocu jednom već bila izrečena ova zabrana u poslednjih 3 godine, onda minimalna zabrana iznosi godinu dana. U slučaju da učinilac nema vozačku dozvolu, onda se određuje zabrana njenog izdavanja. Sud može od zabrane izuzeti pojedine vrste motornih vozila ako posebne okolnosti opravdavaju pretpostavku da time neće biti ugrožena svrha ove mere (§ 69a st. 1-3). Predviđeno je skraćivanje trajanja zabrane ako je vozačka dozvola bila privremeno oduzeta na osnovu pravila krivičnog postupka, i to za vreme koliko je privremena zabrana trajala (§ 69a st. 4 i 6).

Postoji mogućnost i da sud ukine zabranu ukoliko je trajala 3 meseca, odnosno 1 godinu (ako je ranije izricana) uz uslov da učinilac više nije nepodoban da upravlja vozilom (§ 69a st. 7).

U § 69b regulisano je dejstvo oduzimanja strane vozačke dozvole koje se sastoji u tome da se učinilac lišava prava da istu upotrebljava na teritoriji Nemačke, kao i da se ona, dok traje zabrana, ne sme ponovo koristiti, niti se može izdati domaća (tj. nemačka) vozačka dozvola.

Kazna zabrane upravljanja motornim vozilom je normirana kao sporedna kazna (*Nebenstrafe*). Izriče se uz kaznu zatvora ili novčanu kaznu i sastoji se od zabrane učiniocu da upravlja svim ili određenim vrstama motornih vozila na putevima u trajanju od 1 do 6 meseci. Njeno izricanje po slovu zakona dolazi u obzir i u slučaju da krivično delo nije učinjeno „za vreme ili u vezi sa upravljanjem motornim vozilom odnosno u vezi sa povredom dužnosti upravljanja motornim vozilom“, ako se proceni da se njome može uticati na učinioca ili je ona neophodna za zaštitu pravnog poretka, odnosno ako se time može izbeći izricanje ili izvršenje kazne zatvora. S tim u vezi se ističe da je od 2017. godine fokus na izricanju ove kazne u kombinaciji sa novčanom kaznom, da bi se na taj način omogućilo njeno izricanje i za dela „klasičnog“ kriminaliteta i time smanjilo izvršenje i izricanje kratkotrajnih zatvorskih kazni ukoliko se to smatra prikladnim za postizanje specijalno-preventivnih i generalno-preventivnih efekata (Maier, 2019: 150). U principu ova kazna se izriče za slučaj osude za krivična dela ugrožavanje javnog saobraćaja upotrebom alkoholnih pića ili drugih opojnih sredstava odnosno kojima je nehatno prouzrokovana opasnost (§ 315c st. 1 tač. 1, slovo a, i st. 3), ili pijanstva u saobraćaju (§ 316) pod uslovom da nije izrečena mera bezbednosti oduzimanja vozačke dozvole. U pogledu dejstva ove zabrane predviđena su slična rešenja kao kod mere bezbednosti oduzimanja vozačke dozvole.

1.2. Mađarska³

Prema KZ Mađarske zabrana upravljanja motornim vozilom je kazna (čl. 33 st. 1 tač. f), koja se može izreći licu koje je: a) izvršilo krivično delo kršeći pravila o upotrebi motornih vozila za koja je potrebna dozvola, ili b) upotrebilo vozilo za vršenje bilo kojeg krivičnog dela. Predviđeno je i njeno obavezno izricanje za krivično delo upravljanja vozilom pod dejstvom alkohola ili droga, s tim da u određenim slučajevima ono ipak može izostati. Zabrana upravljanja se može odnositi na određene vrste (avio, šinska, vodena ili drumska) ili kategorije vozila (čl. 56).

Može se izreći na određeno vreme ili trajno, a predviđeno je da se u vreme njenog trajanja uračunava i period za koji je bila privremeno oduzeta pre njenog izricanja. Trajanje zabrane u slučaju izricanja ove kazne na određeno vreme ne može biti kraće od mesec dana niti duži od 10 godina i određuje se u mesecima ili godinama, odnosno godinama i mesecima. Do trajnog izricanja ove kazne može doći ukoliko je lice nesposobno da upravlja vozilom, s tim da sud može to lice, na njegov zahtev, osloboditi

³ Act C of 2012 on the Criminal Code, <https://njt.hu/jogszabaly/en/2012-100-00-00>; https://legislationline.org/sites/default/files/documents/da/Hungary_Criminal_Code_of_2012_en.pdf, pristup 10.05.2023.

(izuzeti) od trajne zabrane pod uslovom da je prošlo 10 godina od njenog izricanja i da je ono postalo sposobno da upravlja vozilom.

Zabrana upravljanja motornim vozilom počinje da teče od pravosnažnosti presude. Ako je izrečena uz kaznu zatvora, vreme provedeno na njenom izdržavanju, kao i vreme za koje je učinilac izbegavao izvršenje kazne zatvora, ne uračunava se u period njenog trajanja. Međutim, vreme provedeno na uslovnom otpustu, ukoliko ne bude opozvan, uračunava se u trajanje ove kazne.

1.3. Države sa prostora bivše SFRJ⁴

Od svih država nastalih na prostoru bivše Jugoslavije, jedino KZ Makedonije predviđa zabranu upravljanja motornim vozilom kao sporednu kaznu (čl. 38-v). Naime, ona je 2004. godine prebačena iz sistema mera bezbednosti u sistem kazni, iz razloga što je njen kazneni odnosno retributivni karakter nesporan (Kambovski, 2006: 685). Sve ostale države predmetnu sankciju propisuju kao meru bezbednosti, s tim da krivični zakonici Slovenije i Republike Srpske pored mere bezbednosti predviđaju i posebne kazne takođe namenjene krivičnim delima protiv bezbednosti javnog saobraćaja, što neki autori smatraju upitnim pristupom (Babić, 2021: 487). Oba zakonika isključuju kumulativno izricanje ovih kazni i mera bezbednosti.

Naziv predmetne mere bezbednosti u svim ovim državama je zabrana upravljanja motornim vozilom (prevoznim sredstvom u Federaciji BiH), osim u Sloveniji gde je naslovljena kao oduzimanje vozačke dozvole (*odvzem voznikškoga dovoljenja* – čl. 72), dok sadržinski istovrsna kazna nosi naziv zabrana upravljanja motornim vozilom (*prepoved vožnje motornega vozila* – čl. 48). U KZ Republike Srpske takva kazna nosi naziv oduzimanje vozačke dozvole (čl. 51).

Kazne zabrane upravljanja motornim vozilom iz krivičnih zakonika Makedonije (čl. 33 st. 7) i Slovenije (čl. 44 st. 3), te kazna oduzimanja vozačke dozvole iz KZ Republike Srpske (čl. 44 st. 3), predstavljaju sporedne kazne, te se kao takve izriču uz druge kazne i sankcije (npr. zatvor, novčanu kaznu, mere upozorenja), s tim da je makedonski KZ predvideo i mogućnost njenog izricanja kao glavne (jedinствене) kazne učiniocu nehatnog krivičnog dela za koje je propisana novčana kazna ili zatvor do 1 godine, uz uslov da je delo izvršeno pod naročito olakšavajućim okolnostima (čl. 33 st. 8). U

⁴ Kazenski zakonik, *Uradni list RS*, št. 50/12 – uradno prečišćeno besedilo, 6/16 – popr., 54/15, 38/16, 27/17, 23/20, 91/20, 95/21, 186/21, 105/22 – ZZNŠPP, 16/23. Kazneni zakon (pročišćeni tekst), *NN* 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/22; Krivični zakonik Republike Srpske, *Službeni glasnik R. Srpske*, br. 64/17, 104/18 - odluka US, 15/21, 89/21; Krivični zakon Federacije BiH, *Službene novine FBiH*, br. 36/03, 21/04 - ispr., 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14, 46/16, 75/17, 31/23; Krivični zakon Brčko Distrikta, *Službeni glasnik Brčko Distrikta BiH*, br. 19/20 - prečišćen tekst; Krivični zakonik Crne Gore, *Službeni list RCG*, br. 70/2003, 13/04 - ispr., 47/06, Službeni list CG, br. 40/08, 25/10, 32/11, 64/11 - dr. zakon, 40/13, 56/13 - ispr., 14/15, 42/15, 58/15 - dr. zakon, 44/17, 49/18, 3/20; Krivični zakonik, *Služben vesnik na Republika Makedonija*, br. 37/96, 80/99, 4/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 7 /08 , 139/08 , 114/09, 51/11, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13.

krivičnim zakoni(ci)ma gde je ova sankcija predviđena kao mera bezbednosti izriče se samo uz druge sankcije (kazne, mere upozorenja i sl.), što je posledica dopunske prirode mera bezbednosti. U čl. 38v st. 7 KZ Makedonije je predviđeno da će sud prilikom izricanja predmetne kazne kao glavne (jedinstvene) istovremeno utvrditi novčanu kaznu ili kaznu zatvora koja će se izvršiti ako učinilac prekrši zabranu, dok čl. 51 st. 5 KZ Republike Srpske propisuje da će sud kaznu oduzimanja vozačke dozvole zameniti zatvorom ukoliko osuđeni upravlja motornim vozilom u periodu dok mu traje ta kazna, tako što će za svakih 6 meseci oduzimanja vozačke dozvole odrediti 1 mesec kazne zatvora.

S obzirom da je mahom postavljena kao mera bezbednosti, može se, izuzev u pravima Federacije BiH i Brčko Distrikta,⁵ izreći i neuračunljivim učiniocima. Iako hrvatski KZ ne predviđa psihijatrijske mere bezbednosti za neuračunljive učinioce, već propisuje da se prema istima postupa prema Zakonu o zaštiti osoba sa duševnim smetnjama, njima se ipak može izreći zabrana upravljanja motornim vozilom (čl. 24 st. 3 i 4), ukoliko radnja takvog učinioca „ukazuje na to da je nesposoban za vožnju“ (čl. 72 st. 2). Prema zakonicima Crne Gore (čl. 68 st. 2) i Slovenije (čl. 70 st. 3) predmetna zabrana se neuračunljivim učiniocima izriče uz psihijatrijske mere bezbednosti. Potonje, čini nam se, važi i u pravu Republike Srpske, mada njihov KZ po tom pitanju nije eksplicitan. Makedonski KZ predviđa specifično rešenje za ovaj slučaj: pošto se neuračunljivim licima ne mogu izreći kazne (a u njenom pravu je ova mera kazna), već psihijatrijske mere bezbednosti, onda se uz njih može odrediti privremena zabrana upravljanja motornim vozilom koja u ovom slučaju ima karakter posebne sudske mere (Kambovski, 2006: 686) i traje dok traje primena mera lečenja (čl. 62 st. 3); ova odluka se dostavlja organu nadležnom za nadzor nad sprovođenjem predmetne zabrane koji dalje odlučuje o oduzimanju ili neizdavanju vozačke dozvole na osnovu posebnih propisa koji regulišu predmetnu materiju (Kambovski, 2006: 686).

Prema KZ Hrvatske zabrana se odnosi na „kategorije“ (čl. 72 st. 1), ne i na „vrste“ vozila, jer pisci ovog zakona smatraju da je potonji izraz neodređen (Turković et al., 2013: 107). Formulaciju „vrsta vozila“ koriste krivični zakoni(ci) Slovenije (čl. 72 st. 1), Federacije BiH (čl. 77 st. 2) i Brčko Distrikta (čl. 77 st. 2). Međutim, KZ Slovenije kod pomenute kazne koristi oba izraza – „vrsta“ i „kategorija“ motornih vozila (čl. 48 st. 1), koje pojmove upotrebljavaju i krivični zakoni Crne Gore (čl. 74 st. 2), Republike Srpske (čl. 82a st. 1) i Makedonije (čl. 38-v). Kod kazne oduzimanja vozačke dozvole iz KZ Republike Srpske ne koristi se ni jedan od navedenih izraza.

KZ Hrvatske propisuje da se zabrana odnosi na sve kategorije vozila, a izuzetno se određena kategorija vozila može izuzeti kada posebne okolnosti upućuju na to da se svrha mere neće time ugroziti (čl. 71 st. 1). Zakonodavstva Federacije BiH (čl. 77 st. 2) i Brčko Distrikta (čl. 77 st. 2) predviđaju da se zabrane odnose „na određenu vrstu ili na

⁵ Ovi krivični zakoni ne predviđaju mogućnost izricanja krivičnih sankcija neuračunljivim učiniocima, tako da su ti učinioci u potpunosti izvan krivičnog prava. Tako je bilo i u Republici Srpskoj do 2017. godine. Izgleda se u ovim slučajevima primenjuje administrativno oduzimanje vozačke dozvole.

sve vrste“ prevoznih sredstava/ motornih vozila, dok KZ Slovenije (čl. 72 st. 1), KZ Republike Srpske (čl. 82a st. 1) i KZ Makedonije (čl. 38-v) koriste formulaciju „pojedine“, „određene“ vrste/ ili kategorije.

U čl. 82a st. 2 KZ Republike Srpske je propisano da ova mera obuhvata oduzimanje vozačke dozvole ili zabranu izdavanja vozačke dozvole u periodu njenog trajanja (slično je i prema čl. 38-v KZ Makedonije), dok slovenački KZ predviđa da sud može izvršiocu oduzeti vozačku dozvolu „i pri tome odrediti da mu se ne može izdati nova dozvola“ za odgovarajući period, a u slučaju da izvršilac nema vozačku dozvolu, onda sud izriče da mu se ista ne može izdati (čl. 72 st. 1).

Pošto je ova sankcija uglavnom propisana kao mera bezbednosti, materijalni uslov za njihovu primenu je slično postavljen: opasnost da će učinilac upravljanjem motornim vozilom ugroziti bezbednost saobraćaja (čl. 72 st. 1 KZ Hrvatske); da učešće učinioca u javnom saobraćaju predstavlja opasnost za javni saobraćaj (čl. 72 st. 2 KZ Slovenije); opasnost da će učinilac ponovo učiniti takvo krivično delo (čl. čl. 77 st. 1 KZ Federacije BiH; čl. 82a KZ Republike Srpske; čl. 77 st. 1 KZ Brčko Distrikta); da je opasno da učinilac upravlja motornim vozilom određene vrste ili kategorije (čl. 74 st. 3 KZ CG). Međutim, i KZ Makedonije, iako ovu meru predviđa kao kaznu, ovaj uslov slično postavlja – ona se izriče ako sud utvrdi da okolnosti pod kojima je krivično delo učinjeno ili ranije kršenje saobraćajnih propisa ukazuju da učinilac može ponovo učiniti takvo delo (čl. 38-v st. 1). Slične kriterijume za utvrđivanje pomenute opasnosti propisuju i krivični zakoni Slovenije i Crne Gore. Ni KZ Slovenije, a ni KZ Republike Srpske ne predviđaju neki poseban uslov za izricanje kazni zabrane upravljanja motornim vozilom i oduzimanja vozačke dozvole.

U svim zakonici)ma bivših jugoslovenskih republika ova mera bezbednosti je propisana u rasponu od 3 meseca do 5 godina (čl. 82a st. 3 KZ Republike Srpske; čl. 77 st. 3 KZ Federacije BiH; čl. 77 st. 3 KZ Brčko distrikta; čl. 74 st. 4 KZ Crne Gore), osim u pravima Slovenije i Hrvatske koje propisuju raspon od 1 do 5 godina (čl. 72 st. 1 KZ Slovenije; čl. 72 st. 3 KZ Hrvatske). Kazna zabrane upravljanja motornim vozilom iz KZ Makedonije ne može biti kraća od 3 meseca niti duža od 5 godina, s tim da njeno trajanje ne može biti kraće od 1 niti duže od 10 godina ako je učinilac po zanimanju vozač motornog vozila (čl. 38-v st. 3). Istoimenu kaznu KZ Slovenije propisuje u rasponu od 6 meseci do 2 godine (čl. 48 st. 2), dok prema čl. 51 st. 2 KZ Republike Srpske raspon oduzimanja vozačke dozvole iznosi od 6 meseci do 5 godina, a ako je usled ugrožavanja javnog saobraćaja nastupila smrt jednog ili više lica, onda od 1 do 8 godina. KZ Crne Gore predviđa da se mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom može izreći i bez vremenskog ograničenja/ trajno učiniocu koji je izvršio krivično delo kojim se ugrožava javni saobraćaj koje je za posledicu imalo smrt jednog ili više lica, pod uslovom mu je ova mera bezbednosti već bila izricana (vidi čl. 74 st. 5). Doživotno izricanje ove mere poznaje i KZ Hrvatske (čl. 72 st. 5).

Neki od ovih zakona predviđaju da predmetne sankcije, ukoliko se izriču licu koje ima stranu vozačku dozvolu, obuhvataju zabranu njenog korišćenja odnosno

upravljanja motornim vozilom na teritoriji odnosno države (čl. 38-v st. 5 KZ Makedonije; čl. 74 st. 6 KZ Crne Gore; čl. 51 st. 4 i 82a st. 4 KZ Republike Srpske; čl. 48 st. 3 KZ Slovenije).

Svi ovi zakoni propisuju da se vreme koje je provedeno na izdržavanju kazne ili lečenju učinioca ne uračunava u vreme trajanja predmetnih sankcija, a u nekima od njih, ako je izrečena uz uslovnu osudu, i da će se ona opozvati ako učinilac prekrši zabranu. Većina ovih zakona predviđa i mogućnost ranijeg prestanka/ obustave ovih sankcija pod odgovarajućim uslovima.

Na kraju, neka od posmatranih krivičnih prava daju i mogućnost obaveznog propisivanja ove sankcije (čl. 48 st. 4 KZ Slovenije; čl. 74 st. 8 KZ Crne Gore; čl. 51 st. 6 KZ Republike Srpske), odnosno još u samom zakonskom članu koji reguliše predmetnu sankciju predviđaju situaciju njenog obaveznog izricanja, kao što je to slučaj u KZ Makedonije gde je izricanje kazne zabrane upravljanja motornim vozilom obavezno ako je delo učinjeno u stanju pijanstva (čl. 38-v st. 3).

2. PRAVNA PRIRODA MERE BEZBEDNOSTI ZABRANE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM

Letimičan prikaz uporednopravnih rešenja ukazuje na spornu pravnu prirodu ove sankcije. Znači, pitanje je da li je zabrana upravljanja motornim vozilom po svojoj suštini kazna ili mera bezbednosti nezavisno od toga kako je sistematizovana unutar krivičnog prava određene države.

Konceptualno posmatrano, kazne su krivične sankcije namenjene učiniocima koji postupaju skrivljeno, sa izraženim generalno-preventivnim, specijalno-preventivnim, kao i u retributivno-represivnim učincima. Njima se ispoljava socio-etički prekora učiniocu zbog izvršenog krivičnog dela. Suprotno tome, mere bezbednosti su zamišljene kao krivične sankcije sa dominantno specijalno-preventivnom svrhom, koje bi trebalo da budu moralno indifirentne, jer nisu vezane za učiniočevu krivicu već za učiniočevu opasnost koja se izražava kao mogućnost ponovnog vršenja krivičnog dela. Zbog toga primenom mera bezbednosti treba da se eliminišu „izvorišta“ učiniočeve opasnosti, a time i sama opasnost budućeg kriminalnog ponašanja (više: Ćorović, 2014: 106-115).

Ovo možemo teorijski sagledati kroz pojašnjenja koja se, na primer, u nemačkoj teoriji iznose u pogledu odnosa između pomenute kazne zabrane upravljanja motornim vozilom i mere bezbednosti oduzimanja vozačke dozvole. Tako se kaže da potonja mera bezbednosti ima specijalno-preventivni karakter i da nije predviđeno njeno propisivanje iz razloga krivice ili generalne prevencije (Lackner, Kühl, 2011: 509-510). Njena svrha se ogleda u zaštiti društva od opasnosti u javnom saobraćaju (*Gefahren im Straßenverkehr*), jer javni saobraćaj treba biti oslobođen od lica koja su nepodobna za upravljanje motornim vozilima (Maier, 2019: 284). Za razliku od toga, kazna zabrane upravljanja motornim vozilom nema za cilj zaštitu šire javnosti od nepodobnih učesnika

u saobraćaju, već da se njome učinioci koji učestvuju u istom iz profesionalnih ili privatnih razloga na taj način, uz glavnu kaznu, „opomenu“ odnosno da se kod njih izazove odgovarajući osećaj zbog neprava koje su učinili (Maier, 2019: 150-151).

Na pomenutom konceptu počiva i sistem mera bezbednosti iz našeg krivičnog prava, jer je u čl. 78 KZ propisano da je svrha mera bezbednosti da se, u okviru opšte svrhe krivičnih sankcija, „otklone stanja ili uslovi koji mogu biti od uticaja da učinilac ubuduće ne vrši krivična dela“. Znači, njihov cilj je otklanjanje „izvorišta“ opasnosti, koje zakonodavac naziva stanjima i uslovima, a koji su uticali na izvršenje krivičnog dela i koji bi i u budućnosti mogli uticati na to da učinilac ponovi delo. Pojam „stanje“ podrazumeva odgovarajuća psihička stanja učinioca (duševne bolesti, zaostali duševni razvoj, duševne poremećenosti, bolesti zavisnosti), dok se pojam „uslovi“ odnosi na odgovarajuće činioce ambijentalnog karaktera (sredina, prilike), tj. na određene situacije koje su stimulatивно delovale na učinioca da izvrši krivično delo, a koje bi mogle doprineti i njegovom ponavljanju (o tome: Bavcon, 1978: 263-264; Drakić, 2005: 125-126; Stojanović, 2017: 333-334). Uslovno kazano pojam „stanje“ je vezan za medicinske, a „uslovi“ za nemedicinske mere bezbednosti. Bitno je naglasiti da prisustvo nekog „izvorišta“ opasnosti samo po sebi nije dovoljno za izricanje mera bezbednosti. Naprotiv, mora se utvrditi da iz postojećeg „izvorišta“ (stanja ili uslova) zaista proizlazi opasnost budućeg vršenja krivičnih dela, što će reći da se ova opasnost ne pretpostavlja, već mora biti dokazana (utvrđena), i obično se razume kao visok stepen verovatnoće ponavljanja krivičnog dela (Stojanović, 2017: 332-334; Ćorović, 2015: 193-195). S obzirom na izneto, može se zaključiti da se svrha mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom iz čl. 86 KZ ogleda, posmatrano sa stanovišta našeg zakonskog rešenja, u tome da se „učinilac onemogućiti... da određeno vreme upravlja motornim vozilom, jer postoji opasnost da će ponoviti isto ili slično krivično delo u javnom saobraćaju“ (Drakić, 2005: 127).

Nije sporno da predmetna mera bezbednosti ima specijalno preventivni karakter. Ipak, ne mogu joj se osporiti ni kaznena (retributivno-represivna), a ni generalno preventivna dejstva. Ne možemo se otrgnuti utisku da se ovom sankcijom učinilac lišava prava da legalno upravlja vozilom, te se time, imajući u vidu široku rasprostranjenost upotrebe vozila u svakodnevnom životu, kako za privatne tako i za poslovne svrhe, na neki način ograničava u slobodi svoga kretanja, odnosno u načinu kako će istu ostvariti. Takođe, ne može se poreći da ona predstavlja retribuciju za učinjeno krivično delo iz oblasti javnog saobraćaja. To je naročito vidljivo iz činjenice da je naš zakonodavac za teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja predvideo obavezno izricanje ove krivične sankcije (čl. 297 st. 5 KZ). Da li to znači da se u ovom slučaju učiniočeva opasnost pretpostavlja (fikcija opasnosti) usled toga što je oglašen krivim za navedeno krivično delo, odnosno da li se to opasnost vezuje za krivično delo? Ni jedno ni drugo nije prihvatljivo sa stanovišta učenja o merama bezbednosti, jer se, kako je rečeno, opasnost ne pretpostavlja već utvrđuje i ne može se vezati za krivično delo, već za učinioca. Takođe, pomenuto krivično delo teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297 KZ spada u krug krivičnih dela kvalifikovanih težom

posledicom, gde se teža posledica pripisuje nehату, s tim da osnovna dela mogu biti kako umišljajna, tako i nehатna. Znači, predviđeno je obavezno izricanje mere bezbednosti bez obzira da li je teža posledica (koja je nehатna) proizišla iz osnovnog umišljajnog ili nehатnog dela (Ćorović, 2014: 116-117). Teško da ima smisla da se opasnost vezuje za nehатnog učinioca. Ovo rešenje se ne može braniti drugim argumentima do argumentom retribucije. Takođe, i mogućnost uračunavanja privremenog oduzimanja vozačke dozvole (tokom krivičnog postupka) u izrečenu meru bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom po nekim autorima ukazuje na kaznenu prirodu ove krivične sankcije. Jer, da se zaista radi o meri bezbednosti, tj. kada bi ista imala samo zaštitni karakter, ovo uračunavanje bi bilo protivno njenoj prirodi. Međutim, zbog toga što je predmetna zabrana ipak retributivne prirode, uračunavanje procesne mere se smatra opravdanim (Marjanović, 1987: 696).

Generalno-preventivni učinci mera bezbednosti danas ne bi trebalo da budu sporni. Prema *Roxin*-u njihov primarni zadatak je specijalna prevencija s tim da većina mera bezbednosti deluje i generalno-preventivno, „što je od strane zakonodavca ukalkulisano kao njihov sekundarni cilj“, navodeći kao primer meru bezbednosti oduzimanja vozačke dozvole koja „uglavnom deluje opšte zastrašujuće kao očekivana kazna kod saobraćajnih delikata“ (Roxin, 2006: 97).

Nezavisno od opredeljenja našeg zakonodavca držimo da je zabrana upravljanja motornim vozilom pre kazna nego mera bezbednosti. No, moramo se držati njenog legislativnog uređenja. Takođe, postojeći koncept ima prednost u tome što je ovu sankciju moguće izreći, uz psihijatrijske mere bezbednosti, i neuračunljivom učiniocu protivpravnog dela koje je zakonom određeno kao krivično delo, što ne bi moglo u slučaju da je ona regulisana kao kazna.

3. MERA BEZBEDNOSTI ZABRANE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM IZ ČL. 86 KRIVIČNOG ZAKONIKA REPUBLIKE SRBIJE

Ova mera bezbednosti se može izreći samo učiniocu krivičnog dela kojim se ugrožava javni saobraćaj (čl. 86 st. 1 KZ). Može se izreći i neuračunljivom učiniocu protivpravnog dela koje je zakonom određeno kao odgovarajuće krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja (čl. 80 st. 2 KZ). Radi se o krivičnim delima iz XXVI glave KZ – krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Međutim, u pitanju su samo ona dela iz navedene glave kod kojih se javni saobraćaj ugrožava upotrebom motornih vozila i, naravno, samo oni učinioci - učesnici u saobraćaju koji navedenim sredstvima vrše takva krivična dela (Stojanović, 2017: 349; Vuković, 2021: 526).

Prema čl. 112 st. 25 KZ motornim vozilom se smatra svako saobraćajno sredstvo na motorni pogon u suvozemnom, vodenom i vazdušnom saobraćaju. Ovim je pojam motornog vozila određen u širem značenju od onog koje isti ima prema Zakonu o

bezbednosti javnog saobraćaja na putevima (ZOBS),⁶ pošto se odnosi na sve vrste saobraćaja.⁷ Naravno, radi se o vozilima za čiju upotrebu je propisano izdavanje odgovarajućih dozvola. Ako je reč o vozilima koja nisu na motorni pogon, ova mera bezbednosti se ne može izreći (bicikla, paraglajderi bez motora, jedrilice bez motora i sl.).

Najveći praktični značaj ima suvozemni saobraćaj, te ćemo se na taj segment i usredsrediti u daljem izlaganju. Tu se misli kako na saobraćaj na putevima, koji je regulisan ZOBS-om, ali i na železnički saobraćaj koji je regulisan Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju.⁸ Ipak, spomenimo da je u sudskoj praksi zabeleženo da se ova mera bezbednosti izricala i za upravljanje motornim čamcem u vodenom saobraćaju (odluka Vrhovnog suda Srbije Kž 154/87 od 17.04.1987. godine; prema: Vuković, 2021: 527, fn. 1579). Da bi se utvrdilo da li je reč o motornom vozilu za koje je potrebna odgovarajuća dozvola u vodenom i vazdušnom saobraćaju od značaja mogu biti odredbe Zakona o pomorskoj plovidbi,⁹ Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama,¹⁰ Zakona o vazdušnom saobraćaju,¹¹ kao i odgovarajućih podzakonskih propisa, kao na primer, Pravilnika o dozvolama i centrima za obuku pilota ultralakog vazduhoplova¹² i sl.

Pri izricanju predmetne mere bezbednosti sud određuje na koje se vrste i kategorije vozila zabrana odnosi (čl. 86 st. 2 KZ). To u sudskoj odluci „mora biti tačno i konkretno određeno“ (presuda Saveznog suda Kzz. 4/91 od 02.04.1991. godine; prema: Čejović, 2008: 564). Može se raditi samo o pojedinim, ne i svim vrstama i kategorijama vozila. Tako, ako je učinilac krivično delo učinio upravljajući vozilom "C" kategorije, onda mu se zabrana izriče za tu kategoriju, a ne za motorno vozilo "B" kategorije“ (presuda Apelacionog suda u Kragujevcu Kž. br.168/22 od 18.03.2022. godine). Naravno, mera bi se mogla izreći i za više vrsta i kategorija vozila ako sud utvrdi da su ispunjeni zakonski uslovi, što se u odluci mora precizno navesti.

Zato je potrebno odrediti pojmove „vrsta“ i „kategorija“ vozila. „Vrsta vozila“ se, pre svega, odnosi na to kojoj vrsti saobraćaja određeno vozilo pripada (suvozemni,

⁶ Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Službeni glasnik RS*, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - odluka US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - odluka US, 24/18, 41/18, 41/18 - dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 - dr. zakon.

⁷ U čl. 7 st. 1 tač. 33 ZOBS-a stoji da je motorno vozilo ono vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora, koje je po konstrukciji, uređajima, sklopovima i opremi namenjeno i osposobljeno za prevoz lica, odnosno stvari, za obavljanje radova, odnosno za vuču priključnog vozila, osim šinskih vozila.

⁸ Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br. 41/18.

⁹ Zakon o pomorskoj plovidbi, *Službeni glasnik RS*, br. 87/11, 104/13, 18/15, 113/17 - dr. zakon, 83/18.

¹⁰ Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, *Službeni glasnik RS*, br. 73/10, 121/12, 18/15, 96/15 - dr. zakon, 92/16, 104/16 - dr. zakon, 113/17 - dr. zakon, 41/18, 95/18 - dr. zakon, 37/19 - dr. zakon, 9/20, 52/21.

¹¹ Zakon o vazdušnom saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - dr. zakon, 83/18, 9/20.

¹² Pravilnik o dozvolama i centrima za obuku pilota ultralakog vazduhoplova, *Službeni glasnik RS*, br. 102/18.

vodeni ili vazdušni). Dalje, taj pojam podrazumeva i to kojoj grupi vozila unutar neke od navedenih vrsta saobraćaja određeno vozilo pripada s obzirom na njegovu svrhu, težinu, broj sedišta, karakteristike i sl. (Bavcon, 1978: 281). Tako, vozila koja se koriste na putevima pripadaju suvozemnom saobraćaju, ali se ona dalje, prema Pravilniku o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima (PPMPV),¹³ dele na nekoliko vrsta. Štaviše, u okviru tih vrsta vrši se dalja podela vozila na uže vrste. Tako se, na primer, u okviru vrste M (motorno vozilo koje je projektovano i konstruisano prvenstveno za prevoz lica i njihovog prtljaga) razlikuju vrste M₁ (vozilo koje ima najviše 9 mesta za sedenje uključujući i sedišta za vozača, bez mesta za stajanje), M₂ (vozilo sa više od 9 mesta za sedenje uključujući i sedišta za vozača čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 5 t i koja mogu imati mesta za stajanje) i M₃ (vozilo sa više od 9 mesta za sedenje uključujući i sedišta za vozača čija najveća dozvoljena masa prelazi 5 t i koja mogu imati mesta za stajanje). Pojam „kategorija vozila“ treba razumeti kao klasifikaciju vozila s obzirom na uslove koji su potrebni za dobijanje vozačke dozvole (Bavcon, 1978: 281). Kao primer uzmimo Z OBS koji u čl. 195 razlikuje 17 kategorija vozila.¹⁴

Međutim, primetno je da se u sudskim odlukama uglavnom navodi kategorija, ne i vrsta vozila u odnosu na koje se izriče mera bezbednosti iz čl. 86 KZ (presuda Vrhovnog suda Srbije Kž I 756/05 od 02.03.2006. godina; presuda Apelacionog suda

¹³ Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima, *Službeni glasnik RS*, br. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17 - ispr., 63/17, 45/18, 70/18, 95/18, 104/18, 93/19, 2/20 - ispr., 64/21, 129/21 - dr. pravilnik, 143/22, 110/22 - dr. pravilnik. Pravilnik razlikuje sledeće vrste vozila: vrsta L - mopedi, motocikli, tricikli i četvorocikli; vrsta M - vozila za prevoz lica; vrsta N - teretna vozila; vrsta O - priključna vozila; vrste T, Tm, TR i C - odnose se na traktore, motokultivatore, radne mašine i traktore sa gusenicama; vrsta R i S - priključna vozila za traktor; vrsta K - ostala vozila; terenska vozila - podvrsta G.

¹⁴ AM - mopedi, laki tricikli ili laki četvorocikli; A1 - motocikli čija radna zapremina motora nije veća 125 cm³ i snage motora do 11 kW čiji odnos snage motora i mase vozila nije veći od 0,1 kW/kg i teški tricikli čija snaga motora ne prelazi 15 kW; A2 - motocikli čija snaga motora nije veća od 35 kW i čiji odnos snage motora i mase vozila nije veći od 0,2 kW/kg; A - motocikli i teški tricikli čija snaga motora prelazi 15 kW; B1 - teški četvorocikli; B - motorna vozila, osim vozila kategorije A, A1, A2, AM, F i M, čija najveća dozvoljena masa nije veća od 3.500 kg i koja nemaju više od 8 mesta za sedenje ne računajući sedišta za vozača; BE - skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji B, najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg, a nije veća od 3.500 kg; C1 - motorna vozila, osim vozila kategorije A, A1, A2, AM, F, M, B, D i D1, čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg, a nije veća od 7.500 kg; C1E - skup vozila čije vučno vozilo spada u kategoriju C1, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila prelazi 750 kg i najveća dozvoljena masa skupa ne prelazi 12.000 kg, kao i skup vozila čije vučno vozilo spada u kategoriju B, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila prelazi 3.500 kg i najveća dozvoljena masa skupa vozila ne prelazi 12.000 kg; C - motorna vozila, osim kategorije A, A1, A2, AM, F, M, B, D i D1, čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg; CE - Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji C, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg; D1 - Motorna vozila za prevoz lica, koja osim sedišta za vozača imaju više od 8, a najviše 16 sedišta i čija maksimalna dužina ne prelazi 8 metara; D1E - Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji D1, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg; D - Motorna vozila za prevoz lica, koja osim sedišta za vozača imaju više od 8 sedišta; DE - Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji D, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg, F - traktori sa ili bez priključnih vozila i radne mašine; M - motokultivator.

u Beogradu Kž1 25/11 od 18.01.2011. godine). Očigledno da takvo postupanje nije u skladu sa pozitivnim pravom.

Da bi se ispoštovala odredba čl. 86 st. 2 KZ mora se voditi računa o pomenutim odredbama ZOBS-a i PPMPV kada je reč o ovoj vrsti saobraćaja. Na primer, vozač vozila kategorije B može da upravlja vozilom B1 kategorije (čl. 195 st. 9 ZOBS); B kategorija se odnosi na motorna vozila (osim vozila kategorije A, A1, A2, AM, F i M) čija najveća dozvoljena masa nije veća od 3.500 kg i koja nemaju više od 8 mesta za sedenje ne računajući sedišta za vozača (čl. 195 st. 1 tač. 6 ZOBS), dok se B1 kategorija odnosi na teški četvorocikl (čl. 195 st. 1 tač. 5 ZOBS). Međutim, teški četvorocikli predstavljaju vrstu L₇, dok putnička vozila predstavljaju vrstu M₁ (čl. 6 st. 7 i čl. 7 st. 2 PPMPV). Znači, reč je o različitim vrstama vozila, sa sličnom oznakom kategorije. Ako bi imalac B kategorije teškim četvorociklom izvršio krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja iz čl. 289 KZ onda bi mu se mogla izreći mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom „vrste vozila L₇, kategorije B1“, čime bi se jasno opredelila vrsta i kategorija kojom ne može da upravlja. Ukoliko bi sud ocenio da su ispunjeni zakonski uslovi, mogao bi izreći zabranu upravljanja motornim vozilom „vrsta M₁ i L₇, kategorije B i B1“, čime bi učinilac načelno bio lišen mogućnosti upravljanja onom vrstom i kategorijom motornog vozila za koja ima dozvolu (i putničkim vozilom i teškim četvorociklom).¹⁵ Isto treba da se odnosi i na vozila u ostalim vrstama saobraćaja.

Predmetna mera bezbednosti se izriče ako sud nađe da je opasno da učinilac upravlja motornim vozilom određene vrste ili kategorije (čl. 86 st. 3 KZ). Ovu opasnost, imajući u vidu propisanu svrhu mera bezbednosti iz čl. 78 KZ, treba razumeti kao opasnost ponovnog vršenja nekog krivičnog dela kojim se ugrožava javni saobraćaj (Lazarević, 2006: 275). Svoj zaključak o tome sud izvlači iz „težine učinjenog dela, okolnosti pod kojima je delo učinjeno ili ranijeg kršenja saobraćajnih propisa od strane učinioca“ (čl. 86 st. 3 KZ). Ove okolnosti su alternativno postavljene (Lazarević, 2006: 275), što znači da je za utvrđivanje opasnosti dovoljno da sud utvrditi makar jednu od njih. Kada je reč o kriterijumu „težina dela“ rečeno je da je zakonodavac propisao obavezno izricanje ove mere bezbednosti za teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297 KZ. Zbog toga nije jasno zašto je ovaj kriterijum uopšte i propisan, jer je u tom slučaju predviđeno obligatorno izricanje ove mere. „Okolnosti pod kojima je delo učinjeno“ mogu se ticati određenih objektivnih okolnosti kao što su vreme, mesto ili uslovi pod kojima je krivično delo izvršeno, zatim stanja saobraćajnice ili vozila, ali i odgovarajućih subjektivnih okolnosti vezanih za vozača, kao što su alkoholisanost, umor i sl. (Lazarević, 2006, 275). Primetno je iz dostupne sudske prakse da sudovi smatraju opravdanim izricanje ove mere bezbednosti kada je došlo do obaranja pešaka na pešačkom prelazu od strane vozača motornog vozila (presude Okružnog suda u Beogradu Kž 2578/2002 od 25.12.2002. i Kž 64/2004 od 29.01.2004. godine; prema:

¹⁵ Kažemo načelno jer bi i u tom slučaju vozač mogao da upravlja određenim kategorijama i vrstama vozila, kao što su laki tricikli, laki četvorocikli i teški tricikli, jer prema čl. 195 st. 5 ZOBS-a vozač vozila B kategorije ima pravo i sa tim vozilima da upravlja, a ona prema spomenutom Pravilniku i ZOBS-u imaju posebnu oznaku vrste i kategorije.

Đurđić, Jovašević, 2008: 356-357, 360-361). Kriterijum „ranijeg kršenja saobraćajnih propisa“ predstavlja subjektivnu okolnost i obuhvata ne samo ranije vršenje krivičnih dela iz oblasti javnog saobraćaja, već i ranije vršenje saobraćajnih prekršaja (Bavcon, 1978: 282; Lazarević, 275). Pošto su navedeni kriterijumi za procenu opasnosti alternativno postavljeni, to se ova mera bezbednosti može izreći i licu koje ranije nije krivično ili prekršajno osuđivano (Vuković, 2021:526). U svakom slučaju prisustvo više ovih kriterijuma olakšava „izvlačenje“ zaključka o postojanju potrebne opasnosti. Tako je Vrhovni sud Srbije u pomenutoj presudi KŽ I 756/05 izrekao ovu meru bezbednosti za krivično delo iz čl. 297 st. 2 u vezi čl. 289 st. 1 KZ obrazlažući je težinom učinjenog krivičnog dela, činjenicom da je kritičnom prilikom optuženi upravljao vozilom pod dejstvom alkohola u krvi, te da je ranije prekršajno kažnjavao iz oblasti saobraćaja.

Mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom je dopunskog karaktera jer se ne izriče samostalno, već uz kaznu, uslovnu osudu i sudsku opomenu, kao i kada je učinilac oslobođen od kazne (čl. 80. st. 4 KZ). Maloletnim učiniocima se može izreći uz vaspitnu meru ili maloletnički zatvor (čl. 9 st. 1 i 4 i 39 st. 1 Zakona o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica).¹⁶ U slučaju da je izrečena uz uslovnu osudu, sud može odrediti da se ta osuda opozove ako učinilac prekrši zabranu upravljanja motornim vozilom (čl. 86 st. 6 KZ). I čl. 65 st. 2 KZ propisuju mogućnost opoziva uslovne osude ako osuđeni, između ostalog, ne ispuni „obaveze predviđene u krivičnopravnim odredbama“, a jedna od tih obaveza je svakako i predmetna zabrana (videti: Bavcon, 1978: 244; Ćorović, 2015: 176; Vuković, 2021: 503). Postupak za opoziv uslovne osude usled kršenja ove zabrane regulisan je odredbama od čl. 545 do čl. 551 Zakonika o krivičnom postupku (ZKP).¹⁷ Ukoliko se radi o neuračunljivom učiniocu, ova mera bezbednosti se izriče uz mere bezbednosti psihijatrijskog karaktera (čl. 80 st. 2 KZ).

U toku krivičnog postupka moguće je okrivljenom, uz meru zabrane napuštanja boravišta, a i samostalno ako se postupak vodi zbog umišljajnog krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, privremeno oduzeti vozačku dozvolu (čl. 199 i 201 ZKP). Vreme za koje je vozačka dozvola privremeno oduzeta uračunavaće se u meru bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom.

Trajanje ove mere bezbednosti je propisano po sistemu relativno određenog trajanja (Ćorović, 2015: 219). Naime, sud određuje njeno trajanje koje ne može biti kraće od 3 meseca niti duže od 5 godina, računajući od dana pravnosnažnosti odluke, s tim da se vreme provedeno u zatvoru, odnosno u ustanovi u kojoj se izvršava mera bezbednosti ili vaspitna mera ne uračunava u vreme trajanja ove mere (član 86. stav 4. KZ).

¹⁶ Zakon o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica, *Službeni glasnik RS*, br. 85/05.

¹⁷ Zakonik o krivičnom postupku, *Službeni glasnik RS*, br. 72/11, 101/11, 121/12, 32/13, 45/13, 55/14, 35/19, 27/21 - odluka US, 62/21 - odluka US.

Jasno je da se sadržinski ova mera bezbednosti sastoji u onemogućavanju učinioca da legalno upravlja motornim vozilom. Zato je njen značaj u prevenciji saobraćajnog kriminaliteta relativan. Učinioc može ilegalno da upravlja vozilom, što svakako ima svoje pravne konsekvence, ali ipak ukazuje da nije „eliminirana“ opasnost ponavljanja dela kojim se ugrožava javni saobraćaj. Ako je ova mera izrečena licu koje ima stranu dozvolu, zabrana se odnosi na upravljanje motornim vozilom na teritoriji Srbije (čl. 86 st. 5 KZ).

KZ ne reguliše šta biva ukoliko krivično delo koje povlači za sobom izricanje zabrane upravljanja motornim vozilom učini lice koje uopšte nema vozačku dozvolu. Dominantno je mišljenja da se u ovoj situaciji mera bezbednosti sastoji u zabrani izdavanja vozačke dozvole učiniocu, a ne u zabrani polaganja vozačkog ispita (Drakić, 2005: 127; Stojanović, 2017: 350; isto i u presudi Vrhovnog suda Srbije Kž-I-1443/ 2007 od 20.09.2007. godine - prema: Milić, 2013: 449, fn. 9). Međutim, čl. 212 st. 2 ZOBS-a propisuje da kandidat ne može započeti niti vršiti obuku i polagati vozački ispit u vreme trajanja mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom. Imajući u vidu ovu odredbu pojedini autori razlikuju nekoliko situacija u pogledu toga kako se manifestuje ova mera bezbednosti. Prvo, ako lice kojem je izrečena ova mera bezbednosti nije započelo obuku za polaganje vozačkog ispita, onda se mera sastoji u zabrani njenog započinjanja; drugo, ukoliko je započelo sa vršenjem obuke za polaganje vozačkog ispita, a nije položilo vozački ispit, onda se mera sastoji u tome što se takvom licu zabranjuje dalje vršenje obuke; treće, ako je lice u potpunosti završilo obuku, ali nije položilo vozački ispit, mera bezbednosti se sastoji u zabrani polaganja vozačkog ispita; četvrto, ukoliko je lice položilo vozački ispit mera bezbednosti se sastoji u zabrani izdavanja vozačke dozvole (Milić, 2013: 449). Ipak, može se postaviti pitanje da li se u navedenom slučaju radi o sadržini zabrane upravljanja motornim vozilom, ili o pravnoj posledici osude koja nastupa po sili zakona usled izricanja predmetne mere bezbednosti, a kojom treba da se, u krajnjoj liniji, „zabrani dobijanje“ vozačke dozvole (Ćorović, 2015: 219). Smatramo najispravnijim da sud kada izriče ovu meru bezbednosti licu koje nema vozačku dozvolu u svojoj odluci istu samo izrekne bez nekog daljeg specificiranja, tako da njeno praktično dejstvo zavisi od odredaba odgovarajućih zakona koje cene nadležni organi.

Izricanje ove mere bezbednosti je načelno fakultativno, ali se zakonom može odrediti njeno obavezno izricanje (čl. 86 st. 7 KZ), što je slučaj kod krivičnog dela iz čl. 297 KZ.

Zastarelost izvršenja mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom nastaje kad protekne vreme za koje je izrečena (čl. 106 st. 3 KZ). Može se ukinuti amnestijom i pomilovanjem, s tim da se u potonjem slučaju može odrediti i njeno kraće trajanje (čl. 109 st. 2 i čl. 110 st. 2 KZ).

KZ propisuje i da sud može odlučiti da ova mera bezbednosti prestane ako su protekle 3 godine od dana njenog primenjivanja. Pri oceni da li će odrediti njen prestanak sud uzima u obzir ponašanje osuđenog posle osude, da li je naknadio štetu

prouzrokovanu krivičnim delom, da li je vratio imovinsku korist stečenu izvršenjem krivičnog dela i druge okolnosti koje ukazuju na opravdanost njenog prestanka (čl. 90 KZ). Postupak za raniji prestanak ove mere bezbednosti regulisan je odredbama od čl. 578-582 ZKP.

4. IZVRŠENJE ZABRANE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM

Izvršenju mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom posvećeni su čl. 210 i 211 Zakona o izvršenju krivičnih sankcija.¹⁸ Prema ovim odredbama sud koji je u prvom stepenu izrekao predmetnu meru dostavlja pravnosnažnu odluku na izvršenje policiji u mestu prebivališta, odnosno boravišta lica kojem je ista izrečena, u vreme kada je odluka kojom je mera izrečena postala pravnosnažna. Ako je reč o licu koje ima stranu vozačku dozvolu, meru izvršava policija u mestu izvršenja krivičnog dela. U slučaju da organizaciona jedinica policije koja je nadležna za izvršenje ove mere nije izdala dozvolu, dužna je da o njenom izvršenju obavesti onu organizacionu jedinicu policije koja je vozačku dozvolu izdala.¹⁹

Odredbe o izvršenju ove mere sadrži i ZOBS. U pitanju su sledeća pravila:

- Predmetnu meru bezbednosti izvršava teritorijalno nadležna organizaciona jedinica Ministarstva unutrašnjih poslova (MUP) koja vodi vozača u evidenciji (čl. 201 st. 2). Podaci u vezi sa izvršenjem ove mere evidentiraju se u Registru o izrečenim merama vozaču i u Registru o izrečenim merama stranom vozaču, koji se vode u jedinstvenom informacionom sistemu MUP-a, a u skladu sa Pravilnikom o izvršenju mera zabrane upravljanja motornim vozilom.²⁰

- Vreme trajanja mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom teče od dana kada je teritorijalno nadležna organizaciona jedinica MUP-a meru izvršila, s tim da se vreme provedeno na izdržavanju kazne zatvora ne uračunava u vreme njenog trajanja (čl. 202 st. 1 i 2).

- Ova mera bezbednosti počinje da teče od dana kad je vozaču saopštena. (čl. 202 st. 4). Ovo i prethodno pravilo nisu u skladu sa čl. 86 st. 4 KZ po kojem se mera računa od dana pravnosnažnosti sudske odluke.

- Zabrana upravljanja motornim vozilom smatra se izvršenom kada to teritorijalno nadležna organizaciona jedinica MUP-a, na osnovu pravnosnažne odluke suda koji je meru izrekao, saopšti vozaču u pisanoj formi i taj podatak evidentira u registar vozača, odnosno registar stranih vozača kojima je ista izrečena (čl. 202 st. 3).

¹⁸ Zakon o izvršenju krivičnih sankcija, *Službeni glasnik RS*, br. 55/14, 35/19.

¹⁹ Prema čl. 183 st. 1 ZOBS-a vozačku dozvolu i probnu vozačku dozvolu izdaje teritorijalno nadležna organizaciona jedinica MUP-a na čijem području lice kome se izdaje dozvola ima prebivalište, dok je licu koje zbog zaposlenja, studiranja ili drugih opravdanih razloga boravi van mesta prebivališta duže od 3 meseca, kao i strancu kome je odobren privremen boravak od najmanje 6 meseci, može izdati organizaciona jedinica na čijem području ovo lice ima boravište.

²⁰ Pravilnik o izvršenju mera zabrane upravljanja motornim vozilom, *Službeni glasnik RS*, br. 46/10.

4.1. Posledice kršenja zabrane upravljanja motornim vozilom

Pozitivno krivično pravo predviđa nekoliko posledica za slučaj da je osuđeni prekršio zabranu predviđenu ovom merom bezbednosti. Već je rečeno da može doći do opoziva uslovne osude ukoliko osuđeni mimo zabrane upravlja motornim vozilom. Međutim, to važi samo za slučaj da je ova mera bezbednosti izrečena uz uslovnu osudu. Ukoliko je izrečena uz druge krivične sankcije uz koje se inače može izreći, onda se može raditi o odgovarajućem prekršaju ili pak krivičnom delu kršenja zabrane utvrđene merom bezbednosti iz čl. 340a KZ.

Kao primer možemo navesti prekršaj iz čl. 330 st. 1 tač. 8 ZOBS koji predviđa kaznu zatvora od najmanje 15 dana ili novčanu kaznu od 100.000 dinara do 120.000 dinara za vozača ili lice koje upravlja motornim vozilom, odnosno tramvajem, za vreme trajanja zaštitne mere, odnosno mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom; prema st. 2 istog člana propisana je kazna zatvora od najmanje 45 dana ili novčana kazna od 120.000 dinara do 150.000 dinara ukoliko je vozač prilikom izvršenja ovog (ali i drugih) prekršaja prouzrokovao saobraćajnu nezgodu. Za ove prekršaje je predviđeno i izricanje zaštitne mere zabrane upravljanja motornim vozilom, kao i kaznenih poena (čl. 330 st. 3 i 5 ZOBS).

Novelama KZ iz 2016. godine uvedeno je pomenuto krivično delo iz čl. 340a KZ. Njega čini ono lice koje prekrši zabranu utvrđenu izrečenom merom bezbednosti i isto je kažnjivo novčanom kaznom ili zatvorom do 6 meseci. Ima mišljenja da za ovom inkriminacijom kod zabrane upravljanja motornim vozilom (i zabrane vršenja poziva, delatnosti i dužnosti) postoji potreba „za slučaj da sankcija uz koju se izriče mera bezbednosti nije uslovna osuda“ (Stojanović, 2017: 982).

Prostor nam ne dozvoljava da bliže razmotrimo međusobni odnos između ovih mogućnosti, ali je jasno da se bića navedenog prekršaja i krivičnog dela preklapaju kada je reč o saobraćaju na putevima. Svakako isključena je mogućnost i prekršajnog i krivičnog kažnjavanja za kršenje zabrane upravljanja motornim vozilom, imajući u vidu dobro poznatu praksu Evropskog suda za ljudska prava, jer bi se u takvim slučajevima radilo o povredi procesnog principa *ne bis in idem*. Ipak, nije jasno da li se licu kojem je opozvana uslovna osuda zbog kršenja zabrane može staviti na teret i neko od navedenih kaznenih dela.

4.2. Odnos sa kaznom oduzimanja vozačke dozvole

Prema čl. 53 st. 1 KZ oduzimanje vozačke dozvole može se izreći učiniocu krivičnog dela u vezi sa čijim izvršenjem ili pripremanjem je korišćeno motorno vozilo. Prema tome nije kao kod predmetne mere bezbednosti opredeljena vrsta krivičnih dela za koja se ova kazna može izreći. To može biti bilo koje krivično delo, a ne samo ono kojim se ugrožava javni saobraćaj (Vuković, 2021: 464), s tim da mora postojati „funkcionalna veza između korišćenja vozila i učinjenog dela“ (Stojanović, 2017: 252). Ipak, nije nužno

da je korišćenjem vozila omogućeno izvršenje konkretnog krivičnog dela, već je dovoljno da je upotrebom vozila olakšano njegovo ostvarenje. (Stojanović, 2017: 252).

Njome se, naravno, mogu sankcionisati i krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja, ali samo ako nisu ispunjeni uslovi za izricanje mere bezbednosti iz čl. 86 KZ, jer ako su ti uslovi ispunjeni prednost treba dati zabrani upravljanja motornim vozilom (Stojanović, 2017: 252). Naime, mera bezbednosti je, barem nominalno, upravljena ka otklanjanju opasnosti budućeg vršenja krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja, pa ukoliko je ta opasnost već „dijagnostifikovana“ ona se mora eliminisati, što predstavlja suštinski razlog za primat primene odnosne mere bezbednosti u datoj situaciji. Inače, i po slovu zakona ove dve sankcije se ne mogu izreći zajedno (čl. 53 st. 3 KZ).

Oduzimanje vozačke dozvole može se izreći i kao glavna i kao sporedna kazna (čl. 44 st. 2 KZ). Kao sporedna izriče se uz zatvor ili novčanu kaznu, dok se kao glavna može izreći za krivična dela za koja je propisana kazna zatvora do 2 godine ili novčana kazna (čl. 53 st. 3 KZ).

Trajanje ove kazne ne može biti kraće od 1 niti duže od 3 godine, računajući od dana pravnosnažnosti odluke, s tim da se vreme provedeno u zatvoru ne uračunava u njeno trajanje (čl. 53 st. 2 KZ). U slučaju da osuđeni upravlja motornim vozilom za vreme dok traje kazna oduzimanja vozačke dozvole, sud će ovu kaznu zameniti zatvorom tako što će se za 1 godinu oduzimanja vozačke dozvole odrediti 1 mesec zatvora.

Nije sporno da su kazna oduzimanja vozačke dozvole i mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom krivične sankcije iste sadržine iako su uslovi za njihovo izricanje različito postavljeni. Teorijski, ova kazna se obrazlaže njenim generalno-preventivnim i retributivnim karakterom, nasuprot specijalno-preventivnoj prirodi odnosne mere bezbednosti (Stojanović, 2017: 251). Međutim, kako je prethodno obrazloženo, ni zabrana upravljanja motornim vozilom nije lišena navedenih obeležja. Teško je braniti stav da se ove sankcije, koje praktično znače jedno te isto, različito percipiraju od strane svojih adresata (učinilaca, osuđenih). Zato smatramo da je bespotrebno da one paralelno egzistiraju u KZ, tako da bi uz odgovarajuće korekcije zakonskog teksta bila dovoljna jedna sankcija koja bi pokrivala njihova sadašnja polja primene.

ZAKLJUČAK

Iako je zabrana upravljanja motornim vozilom u našem KZ postavljena kao mera bezbednosti mišljenja smo da ista po svojoj suštini predstavlja kaznu, jer ona pored specijalno-preventivnih ispoljava i retributivne, kao i generalno-preventivne efekte. Ali bez obzira na to, pošto se u našem krivičnom pravu mere bezbednosti kao krivične sankcije ne dovode u pitanje (što je predmet neke druge diskusije), ne smatramo opravdanim, s obzirom na legislativno stanje, njeno izmeštanje u sistem kazni. Razlog je pre svega praktične prirode, jer postojeći pristup omogućava njeno izricanje i

neuračunljivim učiniocima protivpravnih dela koja su zakonom određena kao odgovarajuća krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.²¹

U svakom slučaju dometi ove zabrane u suzbijanju saobraćajnog kriminaliteta su ograničeni, jer se učinilac lišava samo legalnog upravljanja motornim vozilom. Ne postoji nikakva zapreka da on i dalje, istina protivpravno, koristi vozila iz one vrste i kategorije koja mu je zabranjena. Naravno, postoje odgovarajuće konsekvence za to – od opoziva uslovne osude ako je izrečena uz tu sankciju, do prekršajne i krivične odgovornosti zbog kršenja zabrane. Međutim, to ipak ukazuje da time nije ostvarena njena osnovna svrha – otklanjanje opasnosti koja prozlaži iz okolnosti da učinilac upravlja vozilom određene vrste ili kategorije.

Prilikom izricanja zabrane upravljanja motornim vozilom primetno je da sudovi određuju samo kategoriju, ne i vrstu vozila na koje se zabrana odnosi, što nije u skladu sa čl. 86 st. 2 KZ, o čemu bi se moralo povesti računa u daljoj praksi sudova. Takođe, smatramo da u slučaju da se ova sankcija izriče licu koje nema vozačku dozvolu nije potrebno u presudi naglašavati da se ona tada sastoji od zabrane izdavanja vozačke dozvole. Takav pristup nema pokriće u odredbama materijalnog krivičnog prava. Smatramo dovoljnim da u tom slučaju sud samo izrekne ovu meru, dok je njeno dejstvo regulisano propisima kojima se reguliše izdavanje dozvola za određene vrste saobraćaja, o čemu se staraju nadležni organi koji ovu sankciju izvršavaju.

Na kraju, trebalo bi uskladiti odredbe KZ i ZOBS-a koje se tiču trenutka od kojeg se računa odnosno počinje na teče ova zabrana, o čemu je bilo reči u prethodnom izlaganju.

REFERENCE

1. Babić, M. (2021) Komentar Krivičnog zakonika Republike Srpske. Banja Luka: Grafomark.
2. Bavcon, Lj. (1978) Glava peta. U: Srzentić, N. (red.) Komentar Krivičnog zakona Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije. Beograd: Savremena administracija, 257-286.
3. Čejović, B. (2008) Krivično pravo u sudskoj praksi: Opšti deo. Kragujevac: Lion Mark.
4. Ćorović, E. (2014) Osvrt na „sistem duplog koloseka“ u krivičnom pravu, Revija za kriminologiju i krivično pravo, 52(3), 105-118.
5. Ćorović, E. (2015) Sistem krivičnih sankcija Republike Srbije. Novi Pazar-Niš: autor-SVEN.

²¹ Ako bi se postojeći sistem sankcija radikalno izmenio, tako što bi se neuračunljiva lica „izmestila“ iz krivičnog u zdravstveno zakonodavstvo, onda bi imalo smisla da se zabrana upravljanja motornim vozilom predvidi kao kazna.

6. Drakić, D. (2005) Svrha mera bezbednosti kao krivičnih sankcija – svrha mera bezbednosti prema Osnovnom krivičnom zakonu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu, XXXIX(3), 121-128.
7. Đurđić, V., Jovađević, D. (2008) Praktikum za krivično pravo: Opšti deo. Beograd: Beosing.
8. Kambovski, V. (2006), Kazneno pravo: Opšt del. Skopje-Štip: 2-ri Avgust S.
9. Lackner, K., Kühn, K. (2011) Strafgesetzbuch – Kommentar. München: Beck.
10. Lazarević, Lj. (2006) Komentar Krivičnog zakonika Republike Srbije. Beograd: Savremena administracija.
11. Maier, B.-D. (2019) Strafrechtliche Sanktionen. Berlin: Springer.
12. Marjanović, Đ (1987) O suštini mera bezbednosti u jugoslovenskom krivičnom pravu, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, 35(6), 687-704.
13. Milić, I. (2013) Pojedini problemi prilikom izricanja i izvršenja mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu, XLVII(3), 447-458.
14. Roxin, C. (2006) Strafrecht: Allgemeiner Teil. Band I. Grundlagen – Der Aufbau der Verbrechenslehre. München: Verlag C.H. Beck.
15. Stojanović, Z. (2017) Komentar Krivičnog zakonika. Beograd: Službeni glasnik.
16. Turković, K., Novoselec, P., Grozdanić, V., Kurtović Mišić, A., Derenčinović, D., Bojanić, I., Munivrana Vajda, M., Mrčela, M., Nola, S., Roksandić Vidlička, S., Tripalo, D. & Maršavelski, A. (2013) Komentar Kaznenog zakona (i drugi izvori novoga hrvatskog kaznenog zakonodavstva), Zagreb: Narodne novine.
17. Vuković, I. (2021) Krivično pravo: Opšti deo. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.
18. Krivični zakonik, Službeni glasnik RS, br. 85/05, 88/05 - ispr., 107/05 - ispr., 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16, 35/19.
19. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik RS, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - odluka US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - odluka US, 24/18, 41/20, 41/20 - dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 - dr. zakon.
20. Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju, Službeni glasnik RS, br. 41/18.
21. Zakon o izvršenju krivičnih sankcija, Službeni glasnik RS, br. 55/14, 35/19.
22. Zakon o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica, Službeni glasnik RS, br. 85/05.
23. Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, Službeni glasnik RS, br. 73/20, 121/20, 18/15, 96/15 - dr. zakon, 92/16, 104/16 - dr. zakon, 113/17 - dr. zakon, 41/18, 95/18 - dr. zakon, 37/19 - dr. zakon, 9/20, 52/21.
24. Zakon o pomorskoj plovidbi, Službeni glasnik RS, br. 87/11, 104/13, 18/15, 113/17 - dr. zakon, 83/18.
25. Zakon o vazdušnom saobraćaju, Službeni glasnik RS, br. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - dr. zakon, 83/18, 9/20.

26. Zakonik o krivičnom postupku, Službeni glasnik RS, br. 72/11, 101/11, 121/12, 32/13, 45/13, 55/14, 35/19, 27/21 - odluka US, 62/21 - odluka US.
27. Pravilnik o dozvolama i centrima za obuku pilota ultralakog vazduhoplova, Službeni glasnik RS, br. 102/18.
28. Pravilnik o izvršenju mera zabrane upravljanja motornim vozilom, Službeni glasnik RS, br. 46/10.
29. Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima, Službeni glasnik RS, br. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17 - ispr., 63/17, 45/18, 70/18, 95/18, 104/18, 93/19, 2/20 - ispr., 64/21, 129/21 - dr. pravilnik, 143/22, 110/22 - dr. pravilnik.
30. Act C of 2012 on the Criminal Code, [https://njt.hu/jogszabaly/en/2012-100-00-00](https://njt.hu/jogszabaly/en/2012-100-00-00;);
https://legislationline.org/sites/default/files/documents/da/Hungary_Criminal_Code_of_2012_en.pdf (pristup 10.05.2023. godine).
31. Kazenski zakonik, Uradni list RS, št. 50/12 – uradno prečišćeno besedilo, 6/16 – popr., 54/15, 38/16, 27/17, 23/20, 91/20, 95/21, 186/21, 105/22 – ZZNŠPP, 16/23.
32. Kazneni zakon (pročišćeni tekst), NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/22.
33. Krivični zakonik, Služben vesnik na Republika Makedonija, br. 37/96, 80/99, 4/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 7 /08 , 139/08 , 114/09, 51/11, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13.
34. Krivični zakon Federacije BiH, Službene novine FBiH, br. 36/2003, 21/2004 - ispr., 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14, 46/16, 75/17, 31/23.
35. Krivični zakon Brčko Distrikta, Službeni glasnik Brčko Distrikta BiH, br. 19/20 - prečišćen tekst.
36. Krivični zakonik Crne Gore, Službeni list RCG, br. 70/03, 13/04 - ispr. , 47/06, Službeni list CG, br. 40/08, 25/10, 32/11, 64/11 - dr. zakon, 40/13, 56/13 - ispr., 14/15, 42/15, 58/15 - dr. zakon, 44/17, 49/18, 3/20.
37. Krivični zakonik Republike Srpske, Službeni glasnik R. Srpske, br. 64/17, 104/20 - odluka US, 15/21, 89/21.
38. Krivični zakonik Savezne Republike Nemačke (2022). prevod: A. Dragutinović. Novi Sad: Nemačka fondacija za međunarodnu pravnu saradnju (IRZ) Sajnos.
39. Strafgesetzbuch (StGB), <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/BJNR001270871.html#BJNR001270871BJNG001602307>, pristup: 10.05.2023.
40. Presuda Vrhovnog suda Srbije Kž I 756/05 od 02.03.2006. godina, <https://www.vk.sud.rs/sr-lat/k%C5%BE-i-75605>, pristup: 10.05.2023.

41. Presuda Apelacionog suda u Beogradu Kž1 25/11 od 18.01.2011. godine, <http://cdn-host.bgdream.net/lt/news/sudska-praksa/pregled-sudske-prakse-apelacionog-suda-u-beogradu/kz1-25-11.html>, pristup: 10.05.2023.
42. Presuda Apelacionog suda u Kragujevcu Kž. br.168/22 od 18.03.2022. godine (<http://www.propisionline.com/>).

Prof. Emir ĆOROVIĆ, PhD
State University, Novi Pazar, Law Sciences Department

Ajsela ĆOROVIĆ
Lawyer, Novi Pazar

PROHIBITION OF DRIVING A MOTOR VEHICLE AS A SECURITY MEASURE UNDER THE ARTICLE 86 OF THE CRIMINAL CODE OF THE REPUBLIC OF SERBIA AND ITS SCOPE IN COMPRESSION OF TRAFFIC CRIME

Modern criminal legislation generally recognize special criminal sanctions intended to suppress criminal acts in the field of public transport. However, criminal sanctions intended to suppress the mentioned criminal acts were not set in unison in the comparative criminal law. Thereby, we are not referring to formal differences that certainly exist from country to country, but to corresponding theoretical-conceptual approaches. In some countries they are prescribed as penalties, and in others as security measures. Serbian criminal law also recognizes a special criminal sanction intended to suppress traffic crimes. It is a security measure of the prohibition of driving a motor vehicle under art. 86 of the Criminal Code, which represents the main topic of this work. In this sense, the provisions of Serbian criminal legislation regarding this measure will be analyzed in detail. However, be that as it may, the scope of these sanctions is limited, because these sanctions can only exclude the possibility of the perpetrator to legally drive after the prohibiton has been imposed.

KEY WORDS: criminal sanction /security measure / prohibition of driving a motor vehicle

MESTO PRIVREDNIH PRESTUPA U SISTEMU SAOBRAĆAJNIH DELIKATA*

Prof. dr Dragan JOVAŠEVIĆ*

U kaznenom pravu Republike Srbije razlikuju se tri vrste kažnjivih delikata: krivično delo, privredni prestup i prekršaj pravnog i njegovog odgovornog fizičkog lica. To znači da se danas u oblasti saobraćajne delinkvencije javljaju sve tri vrste "saobraćajnih delikata". Saobraćajna krivična dela propisana Krivičnim zakonikom predstavljaju najtežu vrstu saobraćajnih delikata. S druge strane, najblažu vrstu ovih delikata jesu saobraćajni prekršaji. Saobraćajni privredni prestupi predviđeni Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima (kao i prekršaji) se nalaze između ove dve vrste delikata. Pored različite sadržine, opisa, karakteristika, te oblika ispoljavanja saobraćajnih delikata, među njima postoje i brojne sličnosti. Upravo je to razlog za određivanje odnosa ovih vrsta delikata, odnosno na koji se način rešava odnos prethodno izrečenih i izvršenih sankcija za neki od navedenih delikata. U ovom radu se ukazuje na pojam i karakteristike saobraćajnih privrednih prestupa shodno odredbama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, te odnos izrečenih/izvršenih sankcija za ovaj delikt u slučajevima kada se obeležja saobraćajnog privrednog prestupa podudaraju sa obeležjima saobraćajnog krivičnog dela.

KLJUČNE REČI: javni saobraćaj / kršenje propisa / delikt / privredni prestup / odgovornost / sankcija

UVOD

U pozitivnom kaznenom pravu Republike Srbije danas postoje tri vrste javnopravnih delikata (kaznenih dela) koji svoje postojanje, odnosno pravnu egzistenciju datiraju još iz vremena SFR Jugoslavije. To su: a) krivično delo, b) privredni prestup i c) prekršaj

* Rad je nastao kao rezultat finansiranja od strane Ministarstva prosvete Republike Srbije prema ugovoru broj 451-03-47/2023-1/200120 od 3. februara 2023. godine.

* Pravni fakultet, Univerzitet u Nišu, jovas@prafak.ni.ac.rs

(Cetinić, 2002:123-139). Slična je situacija i u oblasti saobraćajne delinkvencije, gde se razlikuju sve tri navedene vrste “saobraćajnih delikata”.

Najtežu vrstu saobraćajnih delikata čine saobraćajna krivična dela. Ona su, kao vrsta opšteopasnih krivičnih dela, propisana Krivičnim zakonikom¹ u glavi dvadesetšestoj pod nazivom: “Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja” (čl.289-297.). Za njihove učinioce su propisane specifične vrste krivičnih sankcija: a) kazna zatvora, b) kazna oduzimanja vozačke dozvole i c) mera bezbednosti zabrana upravljanja motornim vozilom.

Najblažu, ali i najbrojniju vrstu saobraćajnih delikata predstavljaju saobraćajni prekršaji, za koje su pored kazne zatvora i novčane kazne, propisani kazneni poeni, kao i zaštitna mera zabrana upravljanja motornim vozilom. Prekršaje kao vrstu javnopravnih delikata uređuje Zakon o prekršajima². Saobraćajni prekršaji kao kažnjiva dela su propisana u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima³ u glavi dvadesetprvoj pod nazivom: “Kaznene odredbe” (čl.314-338a.osim člana 325.).

Između ove dve vrste saobraćajnih delikata se nalaze privredni prestupi. Pojam i karakteristike ove vrste kažnjivih dela određuje Zakon o privrednim prestupima⁴. Inače, saobraćajni privredni prestup sa više različitih oblika/vidova ispoljavanja propisuje Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima u glavi dvadesetprvoj pod nazivom: “Kaznene odredbe” (član 325.).

S obzirom da su obeležja ili sadržina pojedinih kaznenih dela često, u većoj ili manjoj meri, identična, to se za sudsku praksu (ali i pravnu teoriju) s osnovom postavlja pitanje odnosa ovih vrsta delikata, odnosno na koji se način rešava odnos prethodno izrečenih i izvršenih sankcija za neki od navedenih delikata (Đorđević, 2000:73-86). Zato ćemo u nastavku rada ukazati prvo na pojam i karakteristike saobraćajnih privrednih prestupa shodno odredbama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima Srbije. Potom ćemo analizirati specifične karakteristike privrednih prestupa kao specifične vrste javnopravnih delikata, da bi potom izložili odnos između pojedinih vrsta saobraćajnih delikata, odnosno izrečenih/izvršenih sankcija prema njihovim učiniocima u slučajevima kada se obeležja saobraćajnog privrednog prestupa podudaraju sa obeležjima saobraćajnog krivičnog dela predviđenog u Krivičnom zakoniku Srbije ili pak u sporednom, pomoćnom krivičnom zakonodavstvu.

¹ Krivični zakonik, Službeni glasnik RS, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019.

² Zakon o prekršajima, Službeni glasnik RS, br. 65/2013, 13/2016, 98/2016, 91/2019 i 112/2022.

³ Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, 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 i 128/2020.

⁴ Zakon o privrednim prestupima, Službeni list SFRJ, br. 4/77, 14/85, 10/86, 74/87, 57/89 i 3/90, Službeni list SRJ br. 27/92, 16/93, 31/93, 50/93,24/94, 28/96 i 64/2001 i Službeni glasnik RS, br. 101/2005.

1. SAOBRAĆAJNI PRIVREDNI PRESTUPI

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima Srbije u glavi dvadesetprvoj pod nazivom: "Kaznene odredbe", u odeljku šestom, u odredbi člana 325, propisuje privredni prestup pravnog lica čijem se učiniocu može izreći novčana kazna u iznosu od 300.000 do 2.500.000 dinara (Savić, 2009:22-30). Za ovo kažnjivo delo se istovremeno/paralelno takođe kažnjava i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom u iznosu od 20.000 do 200.000 dinara, odnosno odgovorno lice u organu lokalne samouprave novčanom kaznom u iznosu od 20.000 do 200.000 dinara.

Ovaj se saobraćajni privredni prestup sastoji u postupanju učinioca suprotno određenim zakonom propisanim odredbama. To je uostalom zajednička karakteristika svih vrsta javnopravnih delikata (i krivičnog dela i prekršaja). Naime, protivpravno, nedozvoljeno, proskribovano ponašanje pravnog lica, odnosno njegovog odgovornog lica se javlja u dva pojavna oblika ispoljavanja (Spasić, Maksić, 2001:13-15). To su: a) činjenje (pozitivna, aktivna radnja) – preduzimanje delatnosti koja je dijametralno suprotna zakonom propisanoj obavezi činjenja i b) nečinjenje, propuštanje (negativna, pasivna radnja) – nepreduzimanje uopšte, u celosti ili delimično, na određenom mestu, na određeni način, određenim sredstvom ili u određeno vreme delatnosti na koju je učinilac bio obavezan odgovarajućim propisima.

Tako se privredni prestup iz člana 325. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima sastoji u sledećim delatnostima pravnog lica kao što su (Obradović, Karać, 2021:9-24):

1) stavljanje u promet i reklamiranje uređaja, sredstva ili predmeta kojima se može otkrivati ili ometati rad uređaja za merenje brzine kretanja vozila, odnosno drugih uređaja namenjenih za otkrivanje i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja (član 29.),

2) opterećivanje u saobraćaju na putu motornog vozila preko osovinskog opterećenja propisanog tehničkim normativima za vozila i najveće dozvoljene ukupne mase za više od 5,0% ili ako vozilo sa teretom premašuje najveće dozvoljene dimenzije za pojedine vrste vozila: dužina, širina i visina (član 112.),

3) održavanje sportskih ili drugih priredbi na putu bez uredno izdate dozvole teritorijalno nadležne organizacione jedinice Ministarstva unutrašnjih poslova (član 123.),

4) postavljanje fizičke (tehnička sredstva) prepreke za usporavanje saobraćaja na opštinskim putevima i ulicama u naselju, odnosno izuzetno na državnim putevima i ulicama u zonama škola, vrtića i drugih objekata pored kojih je radi bezbednosti svih učesnika u saobraćaju dodatno ograničena dozvoljena brzina u naselju bez propisanog projekta na koji saglasnost daje ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, odnosno organ lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja (član 165.),

5) utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za vozača motornih vozila, odnosno skupova vozila, instruktora vožnje i vozača tramvaja lekarskim pregledom bez ispunjavanja propisanih uslova i bez ovlašćenja ministarstva nadležnog za poslove zdravlja za obavljanje zdravstvenih pregleda vozača (član 188.),

6) sprovođenje obuke za sticanje početne kvalifikacije i periodične obuke vozača bez ispunjavanja propisanih uslova i bez dobijene dozvole od Agencije za bezbednost saobraćaja (član 204.),

7) osposobljavanje kandidata za vozače od strane privrednog društva ili srednje stručne škole koja se bavi obrazovanjem učenika za obrazovni profil vozač motornih vozila bez ispunjavanja propisanih uslova i bez potrebne dozvole ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove (član 207.),

8) određivanje niže ili više cene teorijske i praktične obuke vozača od cene koju odredi Vlada na predlog ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, a po pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za trgovinu (član 218.),

9) izdavanje potvrde licu koje nije položilo teorijski ispit na vozačkom ispitu (član 232.),

10) organizovanje obuke iz prve pomoći i sprovođenje ispita od strane Crvenog krsta Srbije, odnosno zdravstvene ustanove koja ne ispunjava propisane uslove i bez dobijene odgovarajuće dozvole (ovlašćenja), odnosno određivanje niže ili više cene obuke i ispita iz prve pomoći od cene koju određuje Vlada na predlog ministarstva nadležnog za poslove zdravlja, a po pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za trgovinu i usluge (član 241.),

11) neutvrđivanje pre puštanja u saobraćaj motornog ili priključnog vozila, odnosno vozila koja se prepravljaju da li ova vozila ispunjavaju zakonom propisane uslove (član 249.),

12) nepodvrgavanje periodičnom pregledu uređaja na pogon vozila na gas koji su ugrađeni u motorna vozila kod pravnog lica koga ovlasti Agencija za bezbednost saobraćaja (član 252.),

13) utiskivanje identifikacione oznake vozila, odnosno motora od strane pravnog lica bez ovlašćenja, odnosno bez dozvole za vršenje ovih poslova (član 253.),

14) obavljanje tehničkog pregleda vozila od strane javnog preduzeća, odnosno privrednog društva bez ispunjavanja propisanih uslova, odnosno bez ovlašćenja (član 255.),

15) određivanje niže ili više cene za vršenje redovnog godišnjeg tehničkog pregleda vozila od cene određene odlukom Vlade na predlog ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, a po pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za trgovinu (član 264.),

16) određivanje više cene za vršenje vanrednog tehničkog pregleda vozila od najviše cene određene odlukom Vlade na predlog ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, a po pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za trgovinu (član 265.),

17) određivanje više cene za vršenje kontrolnog tehničkog pregleda vozila od najviše cene određene odlukom Vlade na predlog ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, a po pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za trgovinu (član 267.),

18) izdavanje registracione nalepnice za registrovano vozilo od strane pravnog lica bez ovlašćenja za vršenje tehničkog pregleda vozila i bez ovlašćenja Ministarstva unutrašnjih poslova za vršenje tih poslova (član 268.),

19) izdavanje tablice za privremeno označavanje vozila bez potvrde o njenom korišćenju izdatom od strane teritorijalno nadležne organizacione jedinice Ministarstva unutrašnjih poslova, odnosno pravnog lica bez ovlašćenja teritorijalno nadležne organizacione jedinice Ministarstva unutrašnjih poslova (član 269.) i

20) određivanje veće visine cene za uklanjanje, odnosno premeštanje vozila nego što je propisano odlukom Vlade na predlog ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, a po pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za trgovinu (član 296.).

2. PRIVREDNI PRESTUPI KAO VRSTA DELIKATA

2.1. Pojam i elementi privrednog prestupa

Privredni prestup uopšte kao vrsta javnopravnog delikta, pa tako i privredni prestup u oblasti saobraćajne delinkvencije shodno rešenju iz Zakona o privrednim prestupima (član 2.) predstavlja društveno štetnu povredu propisa o privrednom i finansijskom poslovanju koja je prouzrokovala ili je mogla da prouzrokuje teže posledice i koja je propisom nadležnog organa određena kao privredni prestup (Đorđević, 2021:45-47). Iz ove definicije proizilaze sledeći opšti, osnovni elementi privrednog prestupa: a) delo pravnog i njegovog odgovornog lica, b) društveno štetno delo, c) protivpravno delo, d) određenost dela u zakonu ili uredbi donetoj na osnovu zakona i e) krivica (vinost) odgovornog lica u pravnom licu (Vrhovšek, 2006:16-17).

U slučaju nepostojanja nekog od ovih elemenata u konkretnom slučaju nema ni privrednog prestupa, pa ni odgovornosti njegovog učinioca. Pored ovih opštih elemenata, svaki privredni prestup ima i svoja posebna, specifična obeležja koja su karakteristična samo za ovu vrstu delikata. Taj skup posebnih, specifičnih obeležja privrednog prestupa naziva se njegovo biće (telo, sadržina) preko koga se konkretizuju sva uopštena osnovna obeležja samog delikta (Kokolj, Marković, 2009:71-72).

Objekt privrednog prestupa uopšte jesu privredni i finansijski odnosi u našoj zemlji ustanovljeni u privrednom sistemu i uređeni pozitivno pravnim propisima. Oni su, zapravo, deo ukupnih ekonomskih odnosa zemlje, kako unutar njenih granica, tako i deo spoljno-ekonomskih odnosa. Stoga se kao opšti zaštitni objekat privrednih

prestupa pojavljuju ekonomski odnosi i ekonomski sistem naše zemlje u celosti, a u užem smislu privredni sistem i privredni odnosi, kao i njihovo pravilno, efikasno, kvalitetno i zakonito funkcionisanje (Jovašević, 2000:18-19). Pored objekta zaštite, privredni prestup odlikuje i objekt radnje u smislu predmeta na kome se preduzima radnja izvršenja (činjenja ili nečinjenja) kojom se prouzrokuje pravno relevantna posledica, a koja je predviđena u propisima. To je dakle, predmet ili objekt na kome se neposredno preduzima delatnost koja je pozitivnim propisom označena kao radnja izvršenja privrednog prestupa (Jovanović, Jelačić, 1997:51-53).

Privredni prestup se određuju u granicama Ustavom utvrđenih ovlašćenja, zakonima, odnosno uredbama Vlade koje su donesene na osnovu zakona. U tom slučaju propis kojim se određuje privredni prestup mora da sadrži obeležja privrednog prestupa, kao i kaznu koja se za privredni prestup izriče njegovom učiniocu – pravnom licu i njegovom odgovornom licu. Obeležja svakog privrednog prestupa moraju biti jasno i precizno utvrđena kako bi se svako pojedinačno delo razlikovalo od drugih sličnih, kažnjivih ponašanja. To znači da određenost privrednog prestupa obuhvata sva obeležja koja čine biće svakog pojedinačno određenog privrednog prestupa (što predstavlja i pretpostavku kažnjivosti) kao što su: radnja izvršenja, posledica, način, sredstvo, vreme ili mesto izvršenja radnje, subjekt radnje, objekt napada, posebno svojstvo učinioca, oblik krivice odgovornog fizičkog lica, kao i druge okolnosti objektivnog i subjektivnog karaktera (Ilić, Dinić, 2014:23-25).

U određenim slučajevima propis sadržan u zakonu (kao što je slučaj u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima) ili uredbi ne određuje precizno sva obeležja bića konkretnog privrednog prestupa. Naime, moguće je da se kao privredni prestup odrede i takva ponašanja kojima se krše određena pravila sadržana u standardima, poslovnim običajima, uzansama ili drugim podzakonskim aktima. Tada ovakvi propisi upotpunjuju sadržinu bića određenog privrednog prestupa. Naime, sam propis kojim je propisan privredni prestup u pogledu određenih obeležja konkretnog dela upućuje na odgovarajuću (shodnu) primenu tog drugog propisa čijim se, zapravo, kršenjem i ostvaruje radnja izvršenja ovog privrednog prestupa (Jovašević, 2001a:34-36).

2.2. Subjekti privrednog prestupa

Savremeni ubrzani i mnogostruki razvoj privrednih delatnosti uopšte, pored niza prednosti, doneo je sa sobom i niz negativnih, štetnih strana. Jedna od ovih negativnih delatnosti se ogleda u kršenju propisa od strane pravnih lica (preduzeća, ustanova ili drugih organizacija), upravo onih propisa kojima se uređuje zakonito, efikasno, kvalitetno, pravilno, potpuno i celishodno obavljanje privrednih i finansijskih delatnosti na čijoj osnovi počivaju savremene državne organizacije. Takve negativne i štetne delatnosti različitih pravnih lica i njihovih organizovanih oblika, kao i obim i intenzitet prouzrokovanih posledica u raznim oblastima društvenog života (saobraćaj, trgovina, ugostiteljstvo, zaštita životne sredine, privredni, finansijski, devizni, spoljnotrgovinski poslovi i sl.) nametnule su kriminalno-političku potrebu da se iznađu načini za

kažnjavanje učinilaca ovih delikata. Danas je gotovo opšteprihvaćeno shvatanje da pravna lica podležu: a) krivičnoj, b) privredno-prestupnoj (privredno-kaznenoj) i c) prekršajnoj odgovornosti koja predstavlja oblik ispoljavanja objektivne odgovornosti u kaznenom pravu (Kozar, 2007:29-32).

Pored pravnog lica, za učinjeni privredni prestup odgovara i njegovo odgovorno lice. To je upravo fizičko lice koje je neposredno svojom radnjom ostvarilo zabranjenu posledicu, ali u svakom slučaju postoji dvojna, paralelna i nedeljiva odgovornost pravnog lica i njegovog odgovornog lica (Simović Hiber, 1995:210-224). Od ovog opšteg pravila postoji izuzetak koji predviđa da za privredni prestup ne odgovaraju: državni odrgani, organi republike, organi teritorijalne autonomije, organi lokalne samouprave i mesne zajednice (Vrhovšek, Kozar, 2003:34-37). Odgovorno lice je fizičko lice u pravnom licu kome je poveren određen krug poslova u oblasti privrednog ili finansijskog poslovanja u okviru koga je preduzimanjem ili propuštanjem propisane radnje upravo i učinjen privredni prestup, odnosno u organu društveno-političke zajednice, drugom državnim organu ili mesnoj zajednici (član 8.).

Zakon o privrednim prestupima (član 9.) zauzima stav da pravno lice za učinjeni privredni prestup odgovara po principu objektivne odgovornosti, što znači da je za odgovornost pravnog lica dovoljno da je organ upravljanja, odgovorno lice ili neko drugo lice koje je bilo ovlašćeno da postupa u njegovo ime preduzelo radnju – činjenje ili nečinjenje ili da je propustilo dužan nadzor i da je usled toga nastupila zabranjena štetna posledica u sferi privrednog ili finansijskog poslovanja (Cetinić, 2002:28-30).

2.3. Sistem sankcija za privredni prestup

Sankcije za učinioce privrednih prestupa predstavljaju prinudne mere koje privredni sud u ime društva – države izriče pravnom i njegovom odgovornom fizičkom licu za izvršeni/pokušani privredni prestup, a koje se sastoje u oduzimanju ili ograničavanju njihovih prava ili upozorenju da će im u slučaju ponovnog izvršenja privrednog prestupa ta prava biti oduzeta ili ograničena. U privredno-prestupnom (privredno-kaznenom) pravu razlikuje se tri vrste sankcija koje nadležni sud može izreći pravnom licu i njegovom odgovornom fizičkom licu (Vrhovšek, 2005:34-37). To su: a) novčana kazna (koja je izričito propisana za pojedine privredne prestupe), b) uslovna osuda i c) zaštitne mere (Jovašević, 2001:81-84).

Novčana kazna je jedina vrsta kazne za učinioca privrednog prestupa (iako pozitivno krivično pravo Srbije u sistemu kazni za pravna lica predviđa i kaznu prestanka pravog lica, dok neka uporedna zakonodavstva poznaju i kaznu konfiskacije imovine). Prema članu 18. Zakona o privrednim prestupima novčana kazna se izriče pravnom licu u iznosu od 10.000 do 3.000.000 dinara (Bošković, 2011:59-62). No, pored fiksnog, određenog iznosa, visina novčane kazne se može propisati i u srazmeri sa visinom učinjene štete, neizvršene obaveze ili vrednosti robe ili druge stvari koja je predmet privrednog prestupa, u kom slučaju najveća mera novčane kazne može biti do

dvadesetostrukog iznosa učinjene štete, neizvršene obaveze ili vrednosti robe ili druge stvari koja je predmet privrednog prestupa (proporcionalno određivanje novčane kazne). Konačno, za odgovorno lice u pravnom licu novčana kazna se može propisati u iznosu od 2.000 do 200.000 dinara.

Pri odmeravanju kazne učiniocu privrednog prestupa - pravnom licu sud, pored granica propisane kazne, uzima u obzir sve otežavajuće ili olakšavajuće okolnosti kao što su: a) težina učinjenog privrednog prestupa, b) posledice koje su nastupile ili su mogle nastupiti, c) okolnosti pod kojima je privredni prestup učinjen i d) ekonomska snaga pravnog lica (član 20.). S druge strane, odgovornom licu se novčana kazna izriče na način i pod okolnostima koje su propisane Krivičnim zakonikom.

Druga vrsta sankcije za privredni prestup – uslovna osuda (član 27.) se izriče ako je pravnom licu utvrđena novčana kazna u iznosu do 20.000 dinara, odnosno odgovornom licu do 4.000 dinara, pod uslovom da osuđeno lice za vreme proveravanja koje odredi sud u trajanju od jedne do dve godine ne učini novi privredni prestup, odnosno ako odgovorno lice ne učini krivično delo koje ima i obeležja privrednog prestupa (Cetinić, 2002:167-172).

Konačno, treću vrstu sankcija za privredni prestup predstavljaju zaštitne mere (član 28.). Ovde spadaju sledeće mere (Jovašević, 2001:151-153): a) javno objavljivanje presude (član 30.), b) oduzimanje predmeta (član 31.), c) zabrana pravnom licu da se bavi određenom privrednom delatnošću (član 34.) - zabrana proizvodnje određenih proizvoda ili zabrana vršenja određenih poslova prometa robe i usluga ili drugih privrednih poslova u trajanju od šest meseci do deset godina i d) zabrana odgovornom licu da vrši određene dužnosti (član 35.) - zabrana vršenja dužnosti koju je učinilac vršio u vreme izvršenja privrednog prestupa, određene rukovodeće dužnosti u pogledu privrednog ili finansijskog poslovanja, određene vrste poslova ili svih ili nekih dužnosti vezanih za raspolaganje, korišćenje, upravljanje ili rukovanje društvenim sredstvima ili za čuvanje tih sredstava u trajanju od šest meseci do deset godina.

3. ODNOS PRIVREDNOG PRESTUPA I DRUGIH DELIKATA

Zonu kažnjivih ponašanja u oblasti privrednog, finansijskog i sličnog poslovanja fizičkih i pravnih lica u Republici Srbiji danas, pored krivičnih dela, čine i privredni prestupi i prekršaji. Slična je situacija i u oblasti pravnog uređenja i zaštite bezbednosti javnog saobraćaja na putevima. Naime, kao saobraćajni delikti se smatraju različite delatnosti činjenja (pozitivna, aktivna radnja) ili propuštanja, nečinjenja (negativna, pasivna radnja) fizičkih ili pravnih lica kojima se krše saobraćajni (zakonski ili podzakonski) propisi. Na taj način se prouzrokuju različite teže ili lakše posledice – povrede ili ugrožavanja zaštićenih dobara, vrednosti ili interesa u oblasti bezbednosti javnog saobraćaja na putevima.

Upravo se iz ovako, na uopšten način, određene definicije saobraćajnog delikta kao kažnjivog (kaznenog) dela javlja potreba za razgraničenjem između pojedinih vrsta

delikata. Naime, mogu se u svakodnevnoj praksi javiti određene životne situacije koje predstavljaju povrede, narušavanje propisa u oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima usled čega je došlo ili je moglo doći do nastupanja štetnih posledica. Tada ovakva protivpravna ponašanja predstavljaju istovremeno, po svojim elementima bića, kažnjiva dela i po Krivičnom zakoniku i po Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima.

Naime, isti činjenični opis može po svojim obeležjima bića da odgovara i određenom privrednom prestupu za koji je odgovorno okrivljeno pravno lice i njegovo odgovorno fizičko lice, kao i određenom saobraćajnom krivičnom delu za koje je odgovorno određeno fizičko lice. Na identičan način se može postaviti pitanje razgraničenja između saobraćajnog privrednog prestupa i saobraćajnog prekršaja, posebno što su ove dve vrste kažnjivih dela propisane na istom mestu, u istoj glavi pod nazivom: "Kaznene odredbe" u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima. To su različite situacije postupanja fizičkih, odnosno pravnih lica protivno saobraćajnim propisima, koje Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima kvalifikuje ili kao privredni prestup (član 325.) ili kao prekršaj (čl. 314-338a.osim člana 325.).

U pravnoj teoriji se navode sledeće karakteristike (osobine) koje predstavljaju zajednička obeležja (elemente) svih vrsta saobraćajnih delikata:

a) objekt zaštite – bezbednost javnog saobraćaja na putevima, njegovo zakonito, efikasno, kvalitetno, uredno i blagovremeno odvijanje,

b) objekat napada – motorno ili drugo vozilo, prevozno sredstvo, saobraćajnica, put, saobraćajni znakovi i sl.,

c) radnja izvršenja je određena kao postupanje protivno saobraćajnim propisima u vidu činjenja (pozitivna, aktivna radnja) – svesno kršenje propisa ili u vidu nečinjenja (negativna, pasivna radnja) – svesno neprimenjivanje naloga, uputstava ili naredbi koje su sadržane u saobraćajnim propisima,

d) blanketni karakter dela s obzirom da zakonom propisana radnja izvršenja predstavlja delikt sa blanketnom dispozicijom što znači da je za njegovo saznavanje potrebno utvrditi pravu sadržinu saobraćajnih (zakonskih ili podzakonskih) propisa,

e) posledica dela se javlja u vidu povrede ili ugrožavanja zaštićenih vrednosti,

f) učinilac dela može biti pravno lice, odnosno njegovo odgovorno fizičko lice i

g) u pogledu krivice potreban je umišljaj ili bar nehat odgovornog fizičkog lica kao neposrednog prouzrokovača posledice kažnjivog dela preduzetom radnjom činjenja ili nečinjenja, budući da pravno lice odgovara po principu objektivizirane kaznene odgovornosti.

S obzirom na primat krivičnog prava nad drugim granama kaznenog prava, za učinjeno kažnjivo delo u oblasti bezbednosti javnog saobraćaja u svakom slučaju odgovorno lice u pravnom licu odgovara kao učinilac saobraćajnog krivičnog dela ako su u konkretnom slučaju ispunjena sva zakonom propisana obeležja. Njemu se u

takvom slučaju izriče neka od zakonom propisanih krivičnih sankcija kao što su: a) kazna (kazna zatvora ili kazna oduzimanja vozačke dozvole), b) mera upozorenja, c) mera bezbednosti (zabrana upravljanja motornim vozilom). Za učinjeno krivično delo u kaznenom pravu Srbije od 2008.godine može da odgovara i pravno lice ako su u konkretnom slučaju ispunjeni uslovi predviđeni Zakonom o odgovornosti pravnih lica za krivična dela⁵ (član 2.).

Pri razmatranju odnosa između pojedinih vrsta saobraćajnih delikata razlikuju se dve situacije (Đorđević, 2000:73-86):

- a) odnos krivičnog dela i privrednog prestupa i
- b) odnos privrednog prestupa i prekršaja.

Naime, može se desiti situacija da je odgovorno lice u pravnom licu prvo pravnosnažno oglašeno krivim za krivično delo koje ima obeležja privrednog prestupa. Tada se u smislu člana 14. Zakona o privrednim prestupima odgovorno lice ne kažnjava i za privredni prestup, što znači da ono više ne može da odgovara za učinjeni privredni prestup. Na taj način praktično dolazi do gašenja prava države na privredno-prestupno kažnjavanje učinioca takvog kažnjivog dela. To odgovara načelu ne bis in idem, s tim što je pretpostavka za njegovu primenu da jedno isto protivpravno ponašanje odgovornog lica po svojim obeležjima predstavlja istovremeno i krivično delo i privredni prestup (identitet dela). I drugo, pravnosnažna presuda u krivičnom postupku mora biti doneta pre okončanja privredno-prestupnog/kaznenog postupka. Takvo odgovorno lice mora pravnosnažnom presudom biti oglašeno krivim za učinjeno krivično delo bez obzira da li mu je izrečena uslovna ili безусловna kazna ili je pak oslobođeno od kazne (Cetinić, 2002:167-172).

No, može se desiti i obrnuta situacija u kojoj je odgovorno lice u pravnom licu prvo oglašeno odgovornim za učinjeni privredni prestup koji po svojim obeležjima ispunjava elemente nekog od saobraćajnih krivičnih dela. Takvu situaciju razrešava član 63, stav 3. Krivičnog zakonika. Tako se na posredan način određuje odnos između krivičnog dela i privrednog prestupa kroz obavezno uračunavanje izrečene kazne zatvora ili novčane kazne koju je osuđeni prethodno izdržao, odnosno platio za privredni prestup u kaznu koja je naknadno izrečena za krivično delo, pod uslovom da njegova obeležja bića (sadržina, karakteristike) obuhvataju i obeležja privrednog prestupa. U tom slučaju pri ovakvom uračunavanju se izjednačava dan zatvora i hiljadu dinara novčane kazne. Ovakvo je rešenje moguće u slučaju ako je prethodno prvo pravnosnažno okončan postupak za privredni prestup protiv odgovornog lica u pravnom licu pred nadležnim privrednim sudom (Cetinić, 2002:123-139).

U drugoj situaciji se postavlja problem razgraničenja saobraćajnog privrednog prestupa i saobraćajnog prekršaja, budući da su ove dve vrste kažnjivih delikata propisane istim zakonom – Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima, te da se

⁵ Zakon o odgovornosti pravnih lica za krivična dela, Službeni glasnik RS, br. 97/2008.

oni sastoje u protivpravnom postupanju pravnog ili njegovog odgovornog lica čime se krše saobraćajni propisi (zakonskog ili podzakonskog karaktera).

Shodno članu 26a. Zakona o privrednim prestupima novčana kazna koju je osuđeno pravno lice ili njegovo odgovorno lice prethodno platilo za prekršaj (po prethodno donetoj pravnosnažnoj presudi nadležnog prekršajnog suda) uračunava se u kaznu koja je naknadno izrečena za privredni prestup čija obeležja obuhvataju i obeležja prekršaja (identitet dela). S druge strane, Zakon o prekršajima (član 8.) pod nazivom: "Zabrana ponovnog suđenja u istoj stvari" izričito predviđa da se protiv učinioca prekršaja (Bošković, 2011:178-182):

a) koji je u krivičnom postupku pravnosnažno oglašen krivim za krivično delo koje obuhvata i obeležja prekršaja ne može za taj prekršaj pokrenuti postupak, a ako je pokrenut ili je u toku, ne može se nastaviti i dovršiti i

b) koji je u postupku po privrednom prestupu pravnosnažno oglašen odgovornim za privredni prestup koji obuhvata i obeležja prekršaja ne može se za taj prekršaj pokrenuti postupak, a ako je pokrenut ili je u toku, ne može se nastaviti i dovršiti.

ZAKLJUČAK

U pravnom sistemu Republike postoje tri vrste javnopravnih delikata. To su: a) krivična dela, b) privredni prestupi i c) prekršaji. Takva je situacija i u oblasti saobraćajne delinkvencije kao skupa protivpravnih ponašanja fizičkih, odnosno pravnih lica kojima se povređuju ili krše saobraćajni propisi zakonskog ili podzakonskog karaktera. S obzirom da se brojni saobraćajni delikti u većoj ili manjoj meri sadržinski poklapaju, odnosno budući da kršenje saobraćajnih propisa u pojedinim konkretnim ostvarenjima u svakodnevnim životnim situacijama po svojim obeležjima (elementima) bića predstavlja istovremeno dve ili sve tri vrste srodnih saobraćajnih delikata, u sudskoj praksi, odnosno pravnoj teoriji se sa osnovom postavlja pitanje njihovog razgraničenja radi zakonite pravne kvalifikacije.

Tako se javljaju slučajevi da se određena životna situacija po svojoj sadržini, elementima, karakteristikama ili obeležjima bića u oblasti kršenja saobraćajnih propisa može istovremeno kvalifikovati kao saobraćajno krivično delo (po Krivičnom zakoniku) i kao saobraćajni privredni prestup (po Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima), odnosno kao saobraćajni prekršaj (po Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima), pa je kazneno zakonodavstvo predvidelo precizne kriterijume za njihovo razrešenje. Zavisno od činjenice za koju vrstu delikta je prvo utvrđena odgovornost učinioca, odnosno izrečena (izvršena) kazna, razlikuju se dve situacije.

U prvom slučaju je nadležni sud prvo rešio krivičnu stvar izricanjem kazne učiniocu nekog krivičnog dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, a ovo krivično delo ima obeležja privrednog prestupa. Zakon o privrednim prestupima (član 14.) izričito predviđa da prethodna krivična osuda tada isključuje kažnjavanje odgovornog lica i za

privredni prestup. Ovde dolazi, zapravo, do primene načela ne bis in idem. Ako je pak u ovom slučaju odgovorno lice u pravnom licu prethodno oglašeno odgovornim za privredni prestup koji po svojim obeležjima ispunjava elemente nekog od saobraćajnih krivičnih dela, tada Krivični zakonik (član 63, stav 3.) propisuje da se obavezno uračunava izrečena novčana kazna koju je osuđeni prethodno platio za privredni prestup u kaznu koja je naknadno izrečena za krivično delo, pod uslovom da njegova obeležja bića (sadržina, karakteristike) obuhvataju i obeležja privrednog prestupa.

U drugom slučaju se razrešava odnos saobraćajnog privrednog prestupa i saobraćajnog prekršaja kada se njihova obeležja sadržinski podudaraju budući da su ove dve vrste kažnjivih delikata propisane istim zakonom – Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima, te da se oni sastoje u protivpravnom postupanju pravnog ili njegovog odgovornog lica čime se krše saobraćajni propisi (zakonskog ili podzakonskog karaktera). Prema Zakonu o privrednim prestupima (član 26a.) novčana kazna koju je osuđeno pravno lice ili njegovo odgovorno lice prethodno platilo za prekršaj obavezno se uračunava u kaznu koja je naknadno izrečena za privredni prestup čija obeležja obuhvataju i obeležja prekršaja (identitet dela). Na sličan način Zakon o prekršajima (član 8.) propisuje da se protiv učinioca prekršaja ne može se pokrenuti prekršajni postupak, odnosno ne može se nastaviti ako je već pokrenut pod uslovom da je prethodno u postupku po privrednom prestupu pravnosnažno oglašen odgovornim za privredni prestup koji obuhvata i obeležja prekršaja.

REFERENCE

1. Bošković, M. (2011) Pravo privrednih prestupa i prekršajno pravo. Novi Sad: Srpski kulturni krug.
2. Cetinić, M. (2002) Pravo privrednih prestupa. Beograd: Pravni fakultet.
3. Cetinić, M. (2002a) Opšti pojam privrednog prestupa i njegovi elementi, Arhiv za pravne i društvene nauke, 1-2, str 123-139.
4. Đorđević, Đ. (2000) Pojam privrednog prestupa i razlike prema krivičnom delu i prekršaju, Arhiv za pravne i društvene nauke, 1-2, str. 73-86.
5. Đorđević, Đ. (2021) Prekršajno pravo sa osnovama privrednoprestupnog prava. Beograd, Kriminalističko-policijski univerzitet.
6. Ilić, R., Dinić, S. (2014) Kazneno pravo – prekršaji i privredni prestupi. Beograd: Megatrend univerzitet.
7. Jovanović, Lj., Jelačić, M. (1997) Prekršaji i privredni prestupi. Beograd: Policijska akademija.
8. Jovašević, D. (2000) Privredni prestupi. Beograd: Intermex.
9. Jovašević, D. (2001) Privredni prestupi u sudskoj praksi – praktikum. Beograd: Službeni glasnik.

10. Jovašević, D. (2001a) Komentar Zakona o privrednim prestupima. Beograd:Službeni list.
11. Kokolj, M., Marković, M. (2009) Privredno prestupno pravo. Beograd:Univerzitet Singidunum.
12. Kozar, V. (2007) Privredni prestupi. Beograd:Poslovni biro.
13. Obradović, D., Karać, S. (2021) Privredni prestupi iz oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima u praksi Privrednog suda u Valjevu. Zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja, 1, str.9-24.
14. Savić, S. (2009) Sistem sankcija u kaznenim odredbama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (prekršaji i privredni prestupi). Pravni informator, 12, str. 22-30.
15. Simović Hiber, I. (1995) Krivična odgovornost pravnih lica i privredni prestupi – da li je razlikovanje samo terminološke prirode, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, 3, str.210-224.
16. Spasić, Ž., Maksić, K. (2001) Odgovornost za privredne prestupe, Privrednik, 120, str. 13-15.
17. Vrhovšek M., Kozar, V. (2003) Aktuelni problemi krivičnog, privrednoprestupnog, građansko privrednog i upravnog prava. Beograd: Centar.
18. Vrhovšek, M. (2005) Privredno prestupno pravo. Beograd: Megatrend univerzitet.
19. Vrhovšek, M. (2006) Privredno prestupno pravo. Novi Sad: Privredna akademija.

PROPISI

20. Krivični zakonik, Službeni glasnik RS, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019.
21. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, 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 i 128/2020.
22. Zakon o odgovornosti pravnih lica za krivična dela, Službeni glasnik RS, br. 97/2008.
23. Zakon o prekršajima, Službeni glasnik RS, br. 65/2013, 13/2016, 98/2016, 91/2019 i 112/2022.
24. Zakon o privrednim prestupima, Službeni list SFRJ, br. 4/77, 14/85, 10/86, 74/87, 57/89 i 3/90, Službeni list SRJ br. 27/92, 16/93, 31/93, 50/93,24/94, 28/96 i 64/2001 i Službeni glasnik RS, br. 101/2005.

PLACE OF ECONOMIC OFFENSES IN THE SYSTEM OF TRAFFIC OFFENSES

In the criminal law of the Republic of Serbia, three types of punishable offenses are distinguished: a criminal offense, an economic offense and a misdemeanor of a legal entity and its responsible natural person. This means that today in the field of traffic delinquency, all three types of "traffic offenses" occur. Traffic offenses prescribed by the Criminal Code represent the most serious type of traffic offences. On the other hand, traffic offenses are the mildest type of traffic offenses. Commercial traffic offenses provided for by the Road Traffic Safety Act (as well as misdemeanors) fall between these two types of offences. In addition to the different content, description, characteristics, and forms of manifestation of traffic offenses, there are also numerous similarities between them. This is precisely the basis for determining the ratio of these types of offenses, i.e. how to resolve the ratio of previously pronounced and executed sanctions for some of the aforementioned offenses. This paper points out the concept and characteristics of commercial traffic offenses in accordance with the provisions of the Law on Road Traffic Safety, and the ratio of pronounced/enforced sanctions for this offense in cases where the features of traffic commercial offenses coincide with the features of a traffic crime.

KEY WORDS: public traffic / violation of regulations / tort / economic offense / responsibility / sanction

KAZNA ODUZIMANJA VOZAČKE DOZVOLE

Prof. dr Ljubinko MITROVIĆ*
MA Jelena MITROVIĆ*

U sistemu kazni propisanih u najnovijem krivičnom zakonodavstvu Republike Srpske posebnu novinu predstavlja kazna oduzimanja vozačke dozvole (od 2017 do 2021. godine ova kazna se nazivala zabrana upravljanja motornim vozilom) uvedena po uzoru prije svega na zemlje okruženja, odnosno Srbiju, Hrvatsku i Sloveniju, ali i niz evropskih zemalja poput Mađarske, Njemačke, Francuske i dr. Uz nju, naše krivično zakonodavstvo od 2021. godine propisuje i posebnu mjeru bezbjednosti pod nazivom zabrana upravljanja motornim vozilom (od 2017 do 2021. godine ova mjera bezbjednosti nije bila propisana). I na kraju, ne treba svakako zaboraviti ni zaštitnu mjeru pod imenom zabrana upravljanja motornim vozilom propisanu Zakonom o prekršajima Republike Srpske iz 2014. godine. Treba posebno napomenuti da kazna oduzimanja vozačke dozvole egzistira jedino u Republici Srpskoj, što znači da je ne predviđa preostalo krivično zakonodavstvo u Bosni i Hercegovini (odnosno tri druga, posebna krivična zakona u Bosni i Hercegovini, odnosno krivični zakoni Federacije BiH, Brčko distrikta BiH i Krivični zakon BiH)¹. Upravo u fokusu pažnje autora ovog rada jeste kazna oduzimanja vozačke dozvole, zatim odnos i uslovi

* Fakultet pravnih nauka Panevropskog Univerziteta APEIRON, Banja Luka, ljubinko58@gmail.com

* Republički centar za istraživanje rata, ratnih zločina i traženje nestalih lica, Banja Luka, jeca-mitrovic@hotmail.com

¹ Krivično zakonodavstvo Bosne i Hercegovine danas, shodno njenoj ustavnoj strukturi i raspodjeli nadležnosti, a prema Ustavu BiH čine četiri zasebna krivično-pravna sistema, i to: Bosne i Hercegovine, Republike Srpske, Federacije Bosne i Hercegovine i Brčko distrikta Bosne i Hercegovine. Ovo svakako podrazumijeva i nesmetanu egzistenciju četiri krivična zakona (slično ovom, imamo i četiri zakona o krivičnom postupku ili četiri prekršajna zakona), i to: Krivičnog zakonika Republike Srpske, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 64/2017; 104/2018 - odluka US, 15/2021 i 89/2021 koji je stupio na snagu jula 2017. godine; Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine, Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine, br. 36/2003; 21/2004; 69/2004; 18/2005; 42/2010; 42/2011; 59/2014; 76/2014; 46/2016 i 75/2017 koji je stupio na snagu 1. avgusta 2003. godine; Krivičnog zakona Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, Službeni glasnik Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, broj 19/2020 – Prečišćeni tekst koji je stupio na snagu 1. jula 2003. godine i Krivičnog zakona Bosne i Hercegovine, Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, br. 3/2003; 32/2003 - ispr.; 37/2003; 54/2004; 61/2004; 30/2005; 53/2006; 55/2006; 8/2010; 47/2014; 22/2015; 40/2015; 35/2018 i 46/2021 koji je stupio na snagu 1. marta 2003. godine.

primjene ove kazne, ali i mjere bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom, njihove glavne karakteristike i trajanje, a posebno njihova primjena u praksi pojedinih sudova u Republici Srpskoj.

KLJUČNE RIJEČI: sistem kazni u Republici Srpskoj / kazna oduzimanja vozačke dozvole / mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom

1. SISTEM KAZNI U REPUBLICI SRPSKOJ I BOSNI I HERCEGOVINI

Sistem kazni podrazumijeva skup svih kazni koje su sadržane u krivičnom zakonodavstvu određene države, zatim način njihovog propisivanja i izricanja, kao i njihov međusobni odnos (Jovašević, 2007: 27-41). S ciljem što efikasnije borbe protiv kriminaliteta uopšte (što je svakako osnovni zadatak i smisao krivičnog prava), sva savremena krivična zakonodavstva predviđaju više vrsta kazni, a što je opet neophodno kako bi mogla da se ostvari individualizacija u kažnjavanju učinilaca krivičnih djela, tj. da se svakom učiniocu djela za konkretno krivično djelo odmjeri ona kazna (po vrsti i visini kazne) kojom se najbolje postiže svrha kažnjavanja (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 250-251). S obzirom na to, postojanje većeg broja kazni u jednom pravnom sistemu uslovljavaju dva važna faktora, i to: a) potreba uspješne borbe protiv kriminaliteta i b) potreba prilagođavanja kazne učiniocu krivičnog djela radi ostvarenja njegove resocijalizacije (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 250-251).

Krivični zakon Federacije BiH² (identično zakonodavno rješenje imamo i u Krivičnim zakonima Bosne i Hercegovine³ i Brčko distrikta Bosne i Hercegovine⁴), u odredbi člana 41 predviđa da se prema punoljetnim učiniocima krivičnih djela mogu izreći sljedeće vrste kazni, i to: a) kazna zatvora, b) kazna dugotrajnog zatvora i c) novčana kazna.

S druge strane, Krivični zakonik Republike Srpske⁵, u odredbi člana 42 predviđa da se prema punoljetnim⁶ učiniocima krivičnih djela mogu izreći sljedeće vrste kazni, i to:

- a) kazna zatvora,
- b) kazna doživotnog zatvora,
- c) novčana kazna i

² Službene novine Federacije BiH, br. 36/2003, 21/2004 – ispr., 69/2004, 18/2005, 42/2010, 42/2011, 59/2014, 76/2014, 46/2016 i 75/2017.

³ Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, br. 3/2003; 32/2003 - ispr.; 37/2003; 54/2004; 61/2004; 30/2005; 53/2006; 55/2006; 8/2010; 47/2014; 22/2015; 40/2015; 35/2018 i 46/2021.

⁴ Službeni glasnik Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, broj 19/2020 – Prečišćeni tekst.

⁵ Krivični zakonik Republike Srpske, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 64/2017, 104/2018 - odluka US, 15/2021 i 89/2021.

⁶ Maloljetnim učiniocima krivičnih djela, i to onim starijim, prema Zakonu o zaštiti i postupanju sa djecom i maloljetnicima u krivičnom postupku Republike Srpske moguće je izreći samo jednu kaznu – kaznu maloljetničkog zatvora.

d) kazna oduzimanja vozačke dozvole.

Isključivo kao glavne kazne mogu se izreći kazna dugotrajnog (doživotnog u Republici Srpskoj) zatvora i kazna zatvora. S druge strane, novčana kazna se može izreći i kao glavna, i kao sporedna kazna. Ukoliko je za jedno krivično djelo propisano više kazni, samo se jedna kazna može izreći kao glavna kazna. Za krivična djela koja su učinjena iz koristoljublja, novčana kazna se može izreći kao sporedna kazna i u onim slučajevima kada nije propisana zakonom ili kada je propisano da će se učinilac kazniti kaznom zatvora ili novčanom kaznom, a sud kao glavnu kaznu izrekne kaznu zatvora (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 259-263).

Sistem kazni u krivičnom zakonodavstvu Bosne i Hercegovine ima nekoliko važnih karakteristika, i to:

- a) postojanje relativno malog broja kazni (svega tri, odnosno četiri),
- b) zakonitost u izricanju kazni (sud može izreći isključivo onu kaznu koja je zakonom predviđena za konkretno krivično djelo prije nego što je djelo izvršeno, osim u slučaju izricanja novčane kazne koja se može izreći i: 1) kada nije propisana za krivično djelo pod uslovom da je ono učinjeno iz koristoljublja i 2) kada je zakonom propisano da se učinilac može kazniti zatvorom ili novčanom kaznom, a sud kao glavnu kaznu izrekne kaznu zatvora),
- c) ne postoje kazne protiv života, odnosno tjelesnog integriteta, ali ni protiv građanskih prava i
- d) za jedno krivično djelo može se izreći samo jedna glavna i jedna sporedna kazna (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2021: 152-171).

2. KAZNA ODUZIMANJA VOZAČKE DOZVOLE

Kazna oduzimanja vozačke dozvole predstavlja potpuno novu, samostalnu kaznu predviđenu u Krivičnom zakoniku Republike Srpske koja sve do 2021. godine i donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Krivičnog zakonika Republike Srpske iz 2017. godine nije postojala u našem krivičnom zakonodavstvu. S druge strane, ova kazna nije svakako nepoznata u pozitivnom uporednom krivičnom zakonodavstvu, jer je neki savremeni krivični zakonici pod različitim nazivima predviđaju već duži niz godina. Kada ovo kažemo, svakako imamo u vidu Krivični zakonik Francuske koji u odredbama čl. 131-6, t. 1 i 2, čl. 131-14, t. 1 i čl. 131-16, t. 1 propisuje ovu kaznu, zatim Krivični zakonik Mađarske (čl. 58 i 59), Krivični zakonik Španije (čl. 39 t. d, i čl. 47 t. 1), Krivični zakonik Portugala (član 69) (Đorđević, 2008: 3-13) i dr., dok je neki krivični zakonici predviđaju isključivo kao mjeru bezbjednosti, kao što je to slučaj u Krivičnom zakonu Federacije BiH (član 61) (Babić, Filipović, Marković, Rajić, 2005: 1380),

Krivičnom zakoniku Republike Hrvatske (čl. 65 i 72)⁷, Krivičnom zakoniku Sjeverne Makedonije (čl. 33 i 38v)⁸ i Krivičnom zakoniku Crne Gore (čl. 67 i 74)⁹. I na kraju, pojedini krivični zakoni(ci) oduzimanje vozačke dozvole predviđaju i kao kaznu i kao mjeru bezbjednosti (sa izvjesnim razlikama, odnosno specifičnostima u njihovom određivanju kao kazne, odnosno kao mjere bezbjednosti), kako je to propisano u Krivičnom zakoniku Republike Srpske (čl. 42, 51, 72 i 82a), zatim Krivičnom zakoniku Njemačke (čl. 44, 69, 69a i 69b), Krivičnom zakoniku Republike Srbije (čl. 43, 53, 79 i 86)¹⁰ i Krivičnom zakonu Slovenije (zabrana upravljanja motornim vozilom – čl. 43 i 48, odnosno oduzimanje vozačke dozvole – čl. 69 i 72)¹¹; (Đorđević, 2008: 3-13).

Propisivanje kazne oduzimanja vozačke dozvole uz paralelno postojanje mjere bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom u našem Krivičnom zakoniku trenutno je stanje, čini se nakon nekoliko godina svojevrsnog "lutanja" zakonodavca u Republici Srpskoj. Naime, u osnovnom tekstu Krivičnog zakonika Republike Srpske iz 2017. godine, u odredbi člana 51 koja propisuje vrste kazni, propisana je samostalna i posebno interesantna kazna pod nazivom: zabrana upravljanja motornim vozilom. Istovremeno, u odredbi člana 72 osnovnog teksta navedenog Zakonika propisane su i mjere bezbjednosti, a među njima nema (potpuno je nejasno čime se rukovodio zakonodavac prilikom određivanja ovakvog rješenja) tradicionalno prisutne mjere bezbjednosti koja nosi naziv zabrana upravljanja motornim vozilom. Vjerovatno uvidjevši grešku, svega nekoliko godina kasnije, odnosno prilikom prve značajnije izmjene osnovnog teksta Krivičnog zakonika Republike Srpske, zakonodavac se opredjeljuje za novo rješenje, te u izmjeni ovog zakonika datiranoj 2021. godine daje sasvim novi naziv kazni prethodno nazvanoj zabrana upravljanja motornim vozilom, nazvavši je kazna oduzimanja vozačke dozvole, ali, istovremeno propisujući i mjeru bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom. Za očekivati je da se u nekim narednim izmjenama ovog, možda i najvažnijeg, sistemskog zakona, nastavi sa novim eksperimentisanjem zakonodavca (ali i onih koji pripremaju, odnosno predlažu zakone).

Kao što smo ranije već istakli, zabrana upravljanja motornim vozilom kao samostalna i posebna vrsta kazne u sistemu kazni bila je propisana u odredbi člana 51

⁷ Narodne novine Republike Hrvatske, br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017, 118/2018, 126/2019 i 84/2021.

⁸ Služben vesnik na Republika Makedonija, Krivičen zakonik, Služben vesnik na Republika Makedonija, br. 37/1996, 80/1999, 4/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014, 196/2015, 226/2015 i 97/2017.

⁹ Službeni list Republike Crne Gore, br. 70/2003, 13/2004 – ispr., 47/2006, 40/2008, 25/2010, 32/2011, 64/2011 – ispr., 40/2013, 56/2013 – ispr., 14/2015, 42/2015, 58/2015 – dr. zakon, 44/2017, 49/2018 i 3/2020.

¹⁰ Službeni glasnik Republike Srbije, br. 85/2005, 88/2005 – ispr., 107/2005 – ispr., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019.

¹¹ Kazenski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, št. 50/2012 – uradno prečišćeno besedilo, 6/2016 popr., 54/2015, 38/2016, 27/2017, 23/2020, 91/2020, 95/2021, 186/2021 in 105/2022 – ZZNŠPP.

osnovnog teksta Krivičnog zakonika Republike Srpske od 2017. godine. Shodno zakoniku, ova kazna se mogla izreći samo kao sporedna kazna, odnosno uz kaznu zatvora, novčanu kaznu ili uslovnu osudu, a sastojala se u zabrani učiniocu krivičnog djela da upravlja motornim vozilom određene vrste ili kategorije za određeno vrijeme. Prema slovu zakona, kazna pod nazivom zabrana upravljanja motornim vozilom mogla se izreći isključivo učiniocu krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja (radi se o dva krivična djela propisana u Glavi XXXI, odnosno odredbama čl. 402 i 403 Krivičnog zakonika Republike Srpske), pri čemu je određivano i vrijeme njenog trajanja koje je moglo biti od šest mjeseci do pet godina. Ukoliko se radilo o učiniocu krivičnog djela kod kojeg je usljed ugrožavanja javnog saobraćaja nastupila smrt jednog ili više lica, tada se ova kazna mogla izreći u trajanju od jedne do osam godina računajući od dana pravosnažnosti odluke, s tim da se vrijeme provedeno u zatvoru nije uračunavalo u njeno trajanje (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 147-148).

Prilikom izricanja uslovne osude, sud je mogao odrediti da će se uslovna osuda opozvati ako osuđeni prekrši zabranu upravljanja motornim vozilom (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 263-264). I na kraju, ukoliko je ova kazna izrečena licu koje ima stranu vozačku dozvolu, tada se zabrana odnosila na upravljanje motornim vozilom na teritoriji Republike Srpske.

Ukoliko je osuđeni upravljao motornim vozilom za vrijeme trajanja izrečene ove vrste kazne, sud je ovu kaznu mogao zamijeniti kaznom zatvora, i to tako što bi za svakih šest mjeseci zabrane upravljanja motornim vozilom određivao jedan mjesec zatvora. Sadržinski gledano, ova kazna je podrazumijevala: a) oduzimanje vozačke dozvole i b) zabranu izdavanja vozačke dozvole u periodu trajanja zabrane upravljanja motornim vozilom (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2017: 263-264). Iako se radilo o kazni koja je fakultativno izricana, odnosno po nahođenju suda, postojala je mogućnost i njenog obaveznog izricanja u zakonikom propisanim slučajevima.

Zakonodavno rješenje prema kojem je postojala isključivo kazna zabrane upravljanja motornim vozilom (bez mjere bezbjednosti istog ili sličnog naziva) trajalo je svega četiri godine, da bi novela Krivičnog zakonika Republike Srpske iz februara 2021. godine donijela nova rješenja koja se sastoje u definisanju kazne oduzimanja vozačke dozvole (jedna od kazni propisanih odredbom člana 42 Zakonika) i ponovnom uvođenju mjere bezbjednosti pod nazivom zabrana upravljanja motornim vozilom¹². Predviđanje kazne

¹² Ovdje se ne radi o propisivanju nove kazne već se samo mijenja naziv postojeće kazne zabrane upravljanja motornim vozilom, a po sadržini skoro sve ostaje nepromijenjeno. Samo se stav 6 zamjenjuje postojećim stavom 7 (briše se tekst), a mijenja se samo stav 7 i njime isključuje mogućnost izricanja ove kazne zajedno sa "novom starom" mjerom bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom. Postojeća kazna, kojoj se sada mijenja samo naziv, uvedena je u Zakonik po uzoru na član 33 makedonskog i član 43 slovenačkog Krivičnog zakonika. Zakonik je iz nerazumljivih razloga jednu tradicionalnu mjeru bezbjednosti, kao što je zabrana upravljanja motornim vozilom, iz mjera bezbjednosti preveo u kaznu. Oduzimanje vozačke dozvole bilo je ranije propisano kao mjera bezbjednosti u članu 61c Krivičnog zakonika FNRJ iz 1951. godine, a u KZ SFRJ iz 1976. godine naziv mjere je promijenjen u zabranu upravljanja motornim vozilom jer novi naziv označava njenu sadržinu, a ne način izvršenja. Prema tome, oduzimanje vozačke dozvole je po svojoj

oduzimanja vozačke dozvole uz paralelno postojanje mjere bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom u Krivičnom zakoniku Republike Srpske zahtijeva ponajprije određivanje pojmovne i sadržinske razlike između ove dvije krivične sankcije, s tim da se razlika mora tražiti kako u svrsi primjene jedne ili druge od ovih dviju krivičnih sankcija, tako i u uslovima za njihovo izricanje (Đorđević, 2008: 3-13). U tom smislu, kazna oduzimanja vozačke dozvole treba da ostvari, pored opšte svrhe krivičnih sankcija, "suzbijanje protivpravnih djela kojima se povređuju ili ugrožavaju vrijednosti zaštićene krivičnim zakonodavstvom", i posebnu svrhu kažnjavanja koja se sastoji u "sprečavanju učinioaca da ubuduće čini krivična djela i njegovo prevaspitanje", "uticaju na druge da ne čini krivična djela" i "izražavanju društvene osude za krivično djelo, jačanju morala i učvršćivanju obaveza poštovanja zakona", što znači da ona treba da ostvaruje kako specijalnu, tako i generalnu prevenciju (Đorđević, 2008: 3-13). Shodno tome, ova kazna, kao i sve druge kazne iz sistema kazni u Republici Srpskoj, ima represivan, ali i svakako preventivan karakter (Stojanović, 2005: 199). Nasuprot ovoj kazni i njenim karakteristikama, zabrana upravljanja motornim vozilom kao mjera bezbjednosti čija je svrha, pored opšte svrhe svih krivičnih sankcija, "da se otklone stanja ili uslovi koji mogu biti od uticaja da učinilac ubuduće ne vrši krivična djela", ima isključivo preventivni karakter i njome se ne ostvaruje represija niti generalna prevencija, zbog čega su i uslovi za njenu praktičnu primjenu drukčije određeni u skladu sa svrhom koja se primjenom ove krivične sankcije treba da ostvari (Đorđević, 2008: 3-13). Dosljedno tome, ovi uslovi su određeni uže nego kada je u pitanju kazna oduzimanja vozačke dozvole, jer je i sama svrha ove mjere bezbjednosti ograničena na uže određene ciljeve koji njenom primjenom treba da se postignu (Đorđević, 2008: 3-13).

Krivični zakonik Republike Srpske je u odredbi člana 51 stav 7, svakako imajući u vidu odnos između ovih dviju krivičnih sankcija, predvidio da se kazna oduzimanja vozačke dozvole ne može izreći zajedno sa mjerom bezbjednosti zabrane upravljanja

sadržini samo način izvršenja mjere bezbjednosti i on ne može biti nikako posebna kazna. Zakonodavac ne obrazlaže zašto način izvršenja jedne, zakonom propisane, mjere propisuje kao posebnu kaznu i na taj način omogućava dvostruko sankcionisanje sadržinski istim sankcijama. Sada, očigledno uviđajući koliko je bilo pogrešno da se ova mjera bezbjednosti briše iz zakona, zakonodavac je ponovo vraća u sistem krivičnih sankcija, ali i dalje zadržava sadržinski istu kaznu pod novim imenom. Ovim čini novu grešku jer umjesto da vrati samo mjeru bezbjednosti, koju nije ni trebalo uklanjati iz krivičnog zakonodavstva, zadržava kaznu koja po svojoj sadržini odgovara toj mjeri. Time stvara do sada nezabilježen dualitet sankcija sa istom sadržinom, prirodom i ciljem, koje se izriču za striktno određena ista krivična djela. Ne samo da je propisuje kao kaznu već joj daje mjesto isključivo sporedne kazne koja se može izreći zajedno sa kaznom zatvora, novčanom kaznom ili uslovnom osudom. Do sada je u našem zakonodavstvu bilo moguće samo da se novčana kazna izriče i kao glavna i kao sporedna, ali ne i da se jedna kazna može izricati samo kao sporedna. Postavlja se pitanje gdje je *ratio legis* ovakvog rješenja pošto mjera bezbjednosti na jednostavan, jasan i efikasan način zadovoljava sve potrebe kaznene politike i zaštite društva od ovih krivičnih djela. Zašto se jedno dobro i ustaljeno rješenje ruši, kvari i iz sumnjivih razloga, koje pravna nauka i struka nisu zahtijevale, uvodi u krivično zakonodavstvo? (više u: Ikanović, V., (2020), Kriminalnopolitička opravdanost promjena krivičnih sankcija prema Nacrtu Zakona o izmjenama i dopunama Krivičnog zakonika Republike Srpske, *Pravna riječ*, Banja Luka, str. 195-215).

motornim vozilom. Ovakva odredba postavlja pitanje koja će se od ove dvije, zakonom propisane krivične sankcije izreći u slučajevima kada postoje uslovi za izricanje i jedne i druge. Krivični zakonik Republike Srpske u tom smislu nije ništa odredio, a iz same zakonske odredbe da se ove dvije krivične sankcije ne mogu zajednički izreći, ne može se izvesti jasan zaključak o ovom pitanju. Čini se da bi u takvim slučajevima bilo prihvatljivije da sud izrekne zabranu upravljanja motornim vozilom propisanu kao mjeru bezbjednosti, jer su uslovi za njeno izricanje uže određeni, a njeno izvršenje, praktično, u datom slučaju može djelovati i na planu generalne prevencije. Ovo shvatanje prihvaćeno je i u našoj krivičnopravnoj teoriji (Stojanović, 2005: 199).

Prema trenutnom zakonskom rješenju, ova se kazna fakultativno može izreći u trajanju od šest mjeseci do pet godina, pod uslovom da se radi o učiniocu krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja, ali ne i drugih krivičnih djela¹³, odnosno u trajanju od jedne do osam godina ukoliko je usljed ugrožavanja javnog saobraćaja nastupila smrt jednog ili više lica, računajući od dana pravosnažnosti odluke, s tim da se vrijeme provedeno na izdržavanju kazne zatvora ne uračunava u vrijeme trajanja ove kazne (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2021: 175-176). Problem nastaje ukoliko imamo u vidu najtežu zapriječenu kaznu zatvora za ovo krivično djelo, a ona iznosi petnaest godina¹⁴ pa bi kazna za počinjeno djelo sa sporednom kaznom oduzimanja vozačke dozvole mogla da traje ukupno 27 godina. Ovdje se ne može govoriti o kriminalnopolitičkoj opravdanosti kazne, već samo o odmazdi koja prevazilazi potrebe kaznene politike (Ikanović, 2020: 195-215).

Vrijeme trajanja ove kazne računa se od dana pravosnažnosti odluke kojom je ova kazna izrečena, s tim da bi bilo mnogo prihvatljivije trajanje ove kazne računati od dana kada je vozačka dozvola oduzeta. Ukoliko je kazna oduzimanja vozačke dozvole izrečena uz kaznu zatvora, vrijeme koje je osuđeni proveo na izdržavanju kazne zatvora ne uračunava se u vrijeme trajanja kazne oduzimanja vozačke dozvole.

U našem zakonodavstvu, kazna oduzimanja vozačke dozvole može se izreći isključivo kao sporedna kazna (za razliku od ovog rješenja, u Republici Srbiji kazna oduzimanja vozačke dozvole može se izreći i kao glavna i kao sporedna kazna) (Ikanović, 2020: 195-215).

¹³ Prema Krivičnom zakoniku Republike Srbije, opšti uslov za izricanje kazne oduzimanja vozačke dozvole jeste da je motorno vozilo korišteno u vezi sa izvršenjem ili pripremanjem učinjenog krivičnog djela. Iako ova kazna po svojoj prirodi upućuje na krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja, za koja se ona najčešće i vezuje u krivičnim zakonima koji je predviđaju (na primjer KZ Njemačke, KZ Mađarske, KZ Slovenije), Krivični zakonik je mogućnost njene primjene postavio znatno šire, vezujući je za korištenje motornog vozila u vezi sa izvršenjem ili pripremanjem krivičnog djela.

¹⁴ Član 403 stav 4 Zakonika.

Opšti uslov za izricanje kazne oduzimanja vozačke dozvole jeste da se radi o počiniocu krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja. Radi se o dva krivična djela koja su propisana u odredbama čl. 402 i 403 Krivičnog zakonika Republike Srpske¹⁵ (slično stanje imamo u još nekim krivičnim zakonicima koji je predviđaju, na primjer KZ Njemačke, KZ Mađarske, KZ Slovenije) (Đorđević, 2008: 3-13). Za razliku od našeg zakonika, Krivični zakonik Republike Srbije je mogućnost njene primjene postavio znatno šire, vezujući je za korištenje motornog vozila u vezi sa izvršenjem ili pripremanjem krivičnog djela¹⁶.

Zakonik je predvidio ovu kaznu kao oduzimanje vozačke dozvole iz čega se može zaključiti da se ona može izreći samo onome ko vozačku dozvolu posjeduje. Međutim, postoji mogućnost da učinilac krivičnog djela nije imao vozačku dozvolu u vrijeme izvršenja krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja, pa se postavlja pitanje da li oduzimanje vozačke dozvole po svojoj prirodi znači i zabranu dobijanja dozvole za vrijeme trajanja ove kazne. Stava smo da oduzimanje vozačke dozvole

¹⁵ Odredba člana 402 pod nazivom: Ugrožavanje javnog saobraćaja, glasi: (1) Učesnik u saobraćaju na putevima koji se ne pridržava saobraćajnih propisa i time tako ugrozi javni saobraćaj da dovede u opasnost život ljudi, pa usljed toga kod drugoga nastupi teška tjelesna povreda, kazniće se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina. (2) Izvršilac krivičnog djela iz stava 1. ovog člana koji je prilikom izvršenja djela bio pod uticajem alkohola preko 1,50 g/kg alkohola u krvi ili pod uticajem narkotičkih sredstava ili koji je vozio brzinom koja prelazi 50 km/h iznad dopuštene brzine, kazniće se kaznom zatvora od jedne do osam godina i kaznom oduzimanja vozačke dozvole. (3) Ako je djelo iz stava 1. ovog člana učinjeno iz nehata, učinilac će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine. (4) Ako je usljed djela iz st. 1. ili 2. ovog člana nastupila smrt jednog ili više lica, učinilac će se za djelo iz stava 1. ovog člana kazniti kaznom zatvora od dvije do dvanaest godina i kaznom oduzimanja vozačke dozvole, a za djelo iz stava 2. ovog člana kazniće se kaznom zatvora od tri do petnaest godina i kaznom oduzimanja vozačke dozvole. (5) Ako je usljed djela iz stava 3. ovog člana nastupila smrt jednog ili više lica, učinilac će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina i kaznom oduzimanja vozačke dozvole. Odredba člana 403 pod nazivom: Ugrožavanje posebnih vidova saobraćaja glasi: (1) Ko kršenjem propisa o bezbjednosti željezničkog, autobuskog, tramvajskog, trolejskog, brodskog ili saobraćaja žičarom izazove nesreću, kazniće se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina. (2) Ako je djelo iz stava 1. ovog člana učinjeno nehatno, učinilac će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine. (3) Ako je usljed djela iz st. 1. i 2. ovog člana nastupila teška tjelesna povreda nekog lica ili imovinska šteta velikih razmjera, učinilac će se kazniti za djelo iz stava 1. ovog člana kaznom zatvora od jedne do osam godina, a za djelo iz stava 2. ovog člana kazniće se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina. (4) Ako je usljed djela iz stava 1. ovog člana nastupila smrt jednog ili više lica, učinilac će se kazniti za djelo iz stava 1. ovog člana kaznom zatvora od tri do petnaest godina i kaznom oduzimanja vozačke dozvole, a za djelo iz stava 2. ovog člana kazniće se kaznom zatvora od jedne do osam godina i kaznom oduzimanja vozačke dozvole.

¹⁶ Ova odredba nije dovoljno precizna i može se veoma široko tumačiti. U vezi sa tim postavljaju se dva pitanja: o kom motornom vozilu se radi i šta se sve podrazumijeva pod korištenjem motornog vozila pri izvršenju krivičnog djela. U tom smislu Zakonik nije bliže odredio o kojim motornim vozilima je riječ kada se utvrđuje korištenje motornog vozila, ali se može pretpostaviti da su u pitanju ona motorna vozila na čije upravljanje se odnosi vozačka dozvola koja se oduzima. S obzirom na upotrijebljeni izraz vozačka dozvola, koji se odnosi na motorna vozila u putnom (drumskom) saobraćaju, moglo bi se zaključiti da motorna vozila u željezničkom, vodenom i vazdušnom saobraćaju nisu u pitanju kod izricanja ove kazne (više u: Đorđević, Đ., (2008), Kazna oduzimanja vozačke dozvole, Časopis *Nauka – Bezbednost – Policija*, godina 13, broj 1, Beograd, str. 3-13).

obuhvata, u logičkom smislu, i zabranu njenog sticanja za vrijeme trajanja izrečene kazne (Stojanović, 2006: 200).

Ukoliko učinilac krivičnog djela ima stranu vozačku dozvolu, problem izvršenja ove kazne (pošto se strana vozačka dozvola ne može oduzeti) rješava se zabranom korištenja strane vozačke dozvole na teritoriji Republike Srpske (Stojanović, 2006: 200).

Dodatan problem koji se pojavljuje u pogledu kazne oduzimanja vozačke dozvole predstavlja i situacija kada je učinilac krivičnog djela kome bi trebalo izreći ovu kaznu po zanimanju vozač motornog vozila, kome bi, u slučaju izricanja ove kazne, nastupila nemogućnost vršenja svog zanimanja, što bi kazni oduzimanja vozačke dozvole dalo i jednu sasvim drugu dimenziju i izazvalo dodatne teške posljedice za osuđenog (Đorđević, 2008: 3-13). Naš Krivični zakonik za ovaj problem ne daje nikakvo posebno rješenje, očigledno prepuštajući sudu da ga rješava po svojoj procjeni u svakoj konkretnoj situaciji. Stoga bi bilo dobro da se ovo pitanje u nekim narednim izmjenama izričitim zakonskim odredbama riješi, svakako ne na štetu vozača kome je upravljanje motornim vozilom osnovno zanimanje.

Kazna oduzimanja vozačke dozvole jeste vremenska kazna čijim izvršenjem se licu kome je izrečena u stvari zabranjuje da upravlja motornim vozilom, pri čemu je samo oduzimanje dozvole samo tehnički način sprečavanja osuđenog da vrši vožnju, odnosno vozi. Protekom vremena za koje je ova kazna izrečena, osuđenom se oduzeta vozačka dozvola vraća, s obzirom na to, da je bila oduzeta samo za vrijeme koliko je trajalo izvršenje kazne.

U vezi sa izvršavanjem ove specifične kazne, Krivični zakonik Republike Srpske je predvidio da će, ukoliko osuđeni za vrijeme njenog trajanja ipak upravlja motornim vozilom, sud ovu kaznu zamijeniti kaznom zatvora, tako što će za svakih šest mjeseci oduzimanja vozačke dozvole odrediti jedan mjesec kazne zatvora.

Imajući u vidu sve ono što je u prethodnim redovima rečeno o kazni oduzimanja vozačke dozvole, kao nove i sasvim samostalne kazne u sistemu krivičnih sankcija u našem krivičnom pravu, kao i brojne probleme koji se u vezi sa njenim propisivanjem pojavljuju u Krivičnom zakoniku Republike Srpske, može se zaključiti da je ona potencijalno prihvatljiva, posebno posmatrano sa stanovišta povećanja broja kazni i širenja mogućnosti individualizacije kazni i kao još jedna alternativa kazni zatvora u izvjesnim slučajevima (Stojanović, 2006: 200). Međutim, očigledno je da odredbe o ovoj kazni u našem zakonodavstvu treba detaljnije razraditi, u značajnoj mjeri dopuniti, pa u izvjesnoj mjeri i izmijeniti (primjera radi, treba detaljnije pojasniti uslove za njeno izricanje) (Jovašević, 2006: 217), svakako uzimajući u obzir rješenja iz uporednih zakonodavstava, kako bi se omogućila njena adekvatna primjena, a time i potpunije ostvarivanje svrhe kažnjavanja koja se od primjene ove kazne očekuje.

Kako smo već istakli novelom Krivičnog zakonika iz februara 2021. godine u krivičnom zakonodavstvu Republike Srpske propisana je (odnosno, u njega ponovo vraćena) (Ikanović, 2020: 195-215), mjera bezbjednosti pod nazivom zabrana

upravljanja motornim vozilom. Radi se o mjeri izrazito specijalno preventivnog karaktera koja se sastoji u zabrani upravljanja motornim vozilom određene vrste ili kategorije, a koja se izriče učinioocu krivičnog djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja u svim onim situacijama kada postoji opasnost da će ova lica upravljajući motornim vozilom ponovo učiniti takvo krivično djelo (Jovašević, Mitrović, Ikanović, 2021: 253-254). Dakle, ova mjera se ne može izreći svakom učinioocu krivičnog djela, već isključivo učinioocu određenog, odnosno tzv. saobraćajnog krivičnog djela. Sadržinski gledano, ova mjera bezbjednosti, u svakom slučaju obuhvata oduzimanje vozačke dozvole ili zabranu izdavanja vozačke dozvole u periodu njenog trajanja.

Prilikom izricanja ove mjere bezbjednosti, sud određuje i njeno trajanje, s tim da se ono kreće u vremenu od tri mjeseca do pet godina, računajući od dana pravnosnažnosti odluke, s tim da se vrijeme provedeno na izdržavanju kazne zatvora, odnosno u zdravstvenoj ustanovi za čuvanje i liječenje ne uračunava u vrijeme trajanja ove mjere (Ikanović, 2020: 195-215).

Ukoliko je ova mjera bezbjednosti izrečena licu koje ima stranu vozačku dozvolu za upravljanje motornim vozilom, u takvoj situaciji primjena ove mjere bezbjednosti obuhvata zabranu njenog korištenja na teritoriji Republike Srpske za vrijeme od tri mjeseca do pet godina (Ikanović, 2020: 195-215).

Ukoliko učinilac krivičnog djela kome je izrečena mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom uz uslovnu osudu ili uz kaznu koja je zamijenjena radom u javnom interesu ne postupi po ovoj zabrani, u sudskom odlukom određenom roku, u tom slučaju, može doći do opoziva uslovne osude (član 60), odnosno izvršenja kazne zatvora shodno principu 30 časova rada u javnom interesu koji se zamjenjuju za jedan mjesec kazne zatvora (član 70 stav 7 zakona) (Ikanović, 2020: 195-215).

3. PRIMJENA KAZNE ODUZIMANJA VOZAČKE DOZVOLE I MJERE BEZBJEDNOSTI ZABRANE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM OD STRANE SUDOVA U REPUBLICI SRPSKOJ

Podaci su prikupljeni na osnovu zahtjeva za pristup informacijama većim osnovnim i svim okružnim sudovima u Republici Srpskoj od 29. novembra 2022. godine. Iz nama nepoznatih razloga, podaci nisu dostavljeni od Osnovnih sudova u Bijeljini i Sokocu, te Okružnih sudova u Istočnom Sarajevu i Bijeljini. Interesantno, rješenjem predsjednika Visokog sudskog i tužilačkog savjeta Bosne i Hercegovine broj 01-07-10-178-139/2022 od 11.11.2022. godine odbijen je zahtjev autora ovog referata za pristup informacijama o izrečenoj kazni oduzimanja vozačke dozvole u Republici Srpskoj za počinjena krivična djela za period 1.1.2017. – 30.6.2022. godine sa sljedećim obrazloženjem: *Razmatrajući predmetni zahtjev, analizom podataka o krivičnim predmetima u kojima su sudovi evidentirali da je izrečena kazna oduzimanja vozačke dozvole, odnosno mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilo, dostupnih putem Sistema za automatsko upravljanje predmetima u sudovima (CMS) utvrđeno je da podaci, koji su*

dostupni putem CMS-a nisu evidentirani ispravno, zbog čega nije moguće utvrditi tačne statističke podatke tražene zahtjevom za pristup informacijama, stoga je zahtjev i odbijen. Naime, sudovi imaju obavezu da pravilno evidentiraju kazne i mjere bezbjednosti koje su izrečene u presudama donesenim u krivičnim predmetima. Kada je u pitanju kazna oduzimanja vozačke dozvole, ustanovljeno je da su sudovi, u više krivičnih predmeta za odgovarajuća krivična djela iz Krivičnog zakonika Republike Srpske (za relevantni period 2021-2022, to jeste za period od stupanja na snagu zakonskih izmjena kojima je propisana kazna oduzimanja vozačke dozvole do 30.6.2022. godine) pogrešno evidentirali da je izrečena mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom, dok je uvidom u određeni broj presuda utvrđeno da je sud izrekao kaznu oduzimanja vozačke dozvole. Također, uvidom u pomenute presude utvrđen je i drugi oblik greške u postupanju sudova – sud je u CMS-u evidentirao da je izrečena kazna oduzimanja vozačke dozvole, a iz presude se vidi da je izrečena mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom.

3.1. Osnovni sud u Banjoj Luci

Tabela 1. Osnovni sud u Banjoj Luci

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.	40	2	
01.01.-31.12.2018.	40	1	
01.01.-31.12.2019.	15		
01.01.-31.12.2020.	17	2	
01.01.-31.12.2021.	5	2	1
01.01.-30.06.2022.	7		

3.2. Osnovni sud u Prijedoru

Tabela 2. Osnovni sud u Prijedoru

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.	4	2	
01.01.-31.12.2018.	4	2	
01.01.-31.12.2019.			
01.01.-31.12.2020.			
01.01.-31.12.2021.	1		1
01.01.-30.06.2022.			

3.3. Osnovni sud u Mrkonjić Gradu

Tabela 3. Osnovni sud u Mrkonjić Gradu

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.			
01.01.-31.12.2018.			
01.01.-31.12.2019.			3
01.01.-31.12.2020.			3
01.01.-31.12.2021.			2
01.01.-30.06.2022.			2

3.4. Osnovni sud u Doboju

U Osnovnom sudu u Doboju nije bilo izrečenih kazni u kojoj je oduzeta vozačka dozvola.

3.5. Osnovni sud u Modriči

Tabela 4. Osnovni sud u Modriči

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.		1	
01.01.-31.12.2018.			
01.01.-31.12.2019.		4	1
01.01.-31.12.2020.			
01.01.-31.12.2021.		1	1
01.01.-30.06.2022.		1	1

3.6. Osnovni sud u Foči

Tabela 5. Osnovni sud u Foči

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.			
01.01.-31.12.2018.		1	
01.01.-31.12.2019.		1	
01.01.-31.12.2020.		1	
01.01.-31.12.2021.			
01.01.-30.06.2022.			1

3.7. Osnovni sud u Zvorniku

Tabela 6. Osnovni sud u Zvorniku

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.			
01.01.-31.12.2018.			
01.01.-31.12.2019.		3	
01.01.-31.12.2020.		1	
01.01.-31.12.2021.		2	2
01.01.-30.06.2022.			1

3.8. Osnovni sud u Trebinju

Tabela 7. Osnovni sud u Trebinju

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.			
01.01.-31.12.2018.		1	
01.01.-31.12.2019.		3	
01.01.-31.12.2020.		1	
01.01.-31.12.2021.		3	
01.01.-30.06.2022.		1	

3.9. Osnovni sud u Gradišci

Tabela 8. Osnovni sud u Gradišci

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.		2	
01.01.-31.12.2018.		5	
01.01.-31.12.2019.			
01.01.-31.12.2020.		1	
01.01.-31.12.2021.		1	
01.01.-30.06.2022.			

3.10. Okružni sud u Banjoj Luci

Tabela 9. Okružni sud u Banjoj Luci

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.		5	
01.01.-31.12.2018.		3	
01.01.-31.12.2019.		5	
01.01.-31.12.2020.		3	
01.01.-31.12.2021.		1	1
01.01.-30.06.2022.		4	2

3.11. Okružni sud u Prijedoru

Pred Okružnim sudom u Prijedoru za počinjena krivična djela ugrožavanje javnog saobraćaja u navedenom periodu nije izrečena kazna oduzimanja vozačke dozvole.

Što se tiče izricanja mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom pred Okružnim sudom u Prijedoru, za krivično djelo ugrožavanje javnog saobraćaja u 2018. godini izrečena je mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od 8 mjeseci, a tokom 2019. godine za krivično djelo ugrožavanje javnog saobraćaja izrečena je zabrana upravljanja motornim vozilom u trajanju od 1 godine.

3.12. Okružni sud u Trebinju

Tabela 10. Okružni sud u Trebinju

PERIOD	ZAPRIMLJENO PREDMETA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA	IZREČENA ZABRANA UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM	IZREČENO ODUZIMANJE VOZAČKE DOZVOLE
01.01.-31.12.2017.		1	
01.01.-31.12.2018.			
01.01.-31.12.2019.			2
01.01.-31.12.2020.			
01.01.-31.12.2021.			
01.01.-31.12.2021.			

3.13. Okružni sud u Doboju

Tabela 11. Okružni sud u Doboju

Redni broj	Krivično djelo	Oduzimanja vozačke dozvole	Zabrana upravljanja motornim vozilom
1.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 2 KZ RS		Kazna zatvora u trajanju od 2 (dvije) godine i kazna zabrana upravljanja motornim vozilom "b" kategorije u trajanju od 1 (jedne) godine
2.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. i 2. KZ RS	Kazna zatvora u trajanju od 4 (četiri) godine i 6 (šest) mjeseci kazna oduzimanja vozačke dozvole u trajanju od 4 (četiri) godine, nije pravosnažna	
3.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. KZ RS	Kazna zatvora u trajanju od 4 (četiri) godine kazna oduzimanja vozačke dozvole u trajanju od 2 (dvije) godine nije pravosnažna	
4.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. KZRS		Kazna zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine kazna zabrana upravljanja motornim vozilom „b“ kategorije u trajanju od 1 (jedne) godine, nije pravosnažna
5.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. i 2. KZ RS	Kazna zatvora u trajanju od 3 (tri) godine kazna oduzimanja vozačke dozvole u trajanju od 3 (tri) godine, nije pravosnažna	
6.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. KZRS		Kazna zatvora u trajanju od 4 (četiri) godine kazna zabrane upravljanja motornim vozilom „b“ kategorije u trajanju od 3 (tri) godine, nije pravosnažna
7.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. KZRS		Kazna zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine kazna zabrane upravljanja motornim vozilom „b“ kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine nije pravosnažna
8.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. i 2. KZRS	Kazna zatvora u trajanju od 4 (četiri) godine oduzimanje vozačke dozvole u trajanju (dvije) godine pravaosnažna	
9.	Čl. 410. stav 3. u vezi sa stavom 1. KZRS		Kazna zatvora u trajanju od 4 (četiri) godine zabrana upravljanja motornim vozilom "b" kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine
10.	Čl. 410. stav 3. u vezi sa stavom 1. KZRS		Kazna zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine i 6 (šest) mjeseci. Mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilima "b" kategorije u trajanju od 1 (jedne) godine
11.	Čl. 410. stav 3. u vezi sa stavom 1. KZRS		Na kaznu zatvora u trajanju od 2 (dvije) godine i 10 (deset) mjeseci. Mjera bezbjednosti zabrana upravljanja motornim vozilom "b" kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine
12.	Čl. 410. stav 3. u vezi sa stavom 1. KZ RS		Kazna zatvora u trajanju od 3 (tri) godine zabrana upravljanja motornim vozilom "b" kategorije u trajanju od jedne godine
13.	Čl. 410. stav 3. u vezi sa stavom 1. KZRS		Na kaznu zatvora u trajanju od 2 (dvije) godine mjera bezbjednosti zabrana upravljanja motornim vozilom „b“ kategorije u trajanju od 1 (jedne) godine
14.	Čl. 402. stav 4. u vezi sa stavom 1. i 2. istog člana KZRS	Kaznu zatvora u trajanju od 4 (četiri) godine sporedna kazna oduzimanje vozačke dozvole u trajanju od 2 (dvije) godine nije pravosnažna	

ZAKLJUČAK

Imajući u vidu sve ono što je u prethodnim redovima rečeno o kazni oduzimanja vozačke dozvole, kao nove i sasvim samostalne kazne u sistemu krivičnih sankcija u našem krivičnom zakonodavstvu, kao i brojne probleme koji se u vezi sa njenim propisivanjem pojavljuju u Krivičnom zakoniku Republike Srpske (ali svakako i u njenoj primjeni što je vidljivo iz istraživanja prezentovanog u ovom referatu), može se zaključiti da je kazna oduzimanja vozačke dozvole potencijalno prihvatljiva, posebno posmatrano sa stanovišta povećanja broja kazni u sistemu kazni u Republici Srpskoj i širenja mogućnosti individualizacije kazni i kao još jedna alternativa kazni zatvora u određenim slučajevima (Ikanović, 2020: 195-215). No, prije toga treba svakako dobro procijeniti razloge za njeno postojanje, odnosno njene slabosti, ali i činjenicu da mjera bezbjednosti zabrane upravljanja motornim vozilom u potpunosti zadovoljava postavljene ciljeve kaznene politike.

Za slučaj ostavljanja kazne oduzimanja vozačke dozvole u našem zakonodavstvu, svakako se čini nužnim odredbe o ovoj kazni detaljnije analizirati, a zatim razraditi, u značajnoj mjeri dopuniti, pa u izvjesnoj mjeri i izmijeniti (primjera radi, treba mnogo detaljnije propisati uslove za njeno izricanje), svakako uzimajući u obzir rješenja u uporednom zakonodavstvu, kako bi se omogućila njena adekvatna primjena, a time i potpunije ostvarivanje svrhe kažnjavanja koja se od primjene ove kazne očekuje.

REFERENCE

1. Babić, M. – Filipović, Lj. – Marković, I. – Rajić, Z., (2005) *Komentari krivičnih (kaznenih) zakona u Bosni i Hercegovini*, knjiga II, Zajednički projekat Savjeta Evrope i Evropske komisije, Sarajevo.
2. Đorđević, Đ., (2008) Kazna oduzimanja vozačke dozvole, *Časopis Nauka – Bezbednost – Policija*, godina 13, broj 1, Beograd.
3. Ikanović, V., (2020) Kriminalnopolitička opravdanost promjena krivičnih sankcija prema Nacrtu Zakona o izmjenama i dopunama Krivičnog zakonika Republike Srpske, *Pravna riječ*, Banja Luka.
4. Jovašević, D., (2006) *Krivično pravo – opšti deo*, Nomos, Beograd.
5. Jovašević, D., (2007) Sistem kazni u novom krivičnom zakonodavstvu Republike Srbije, *Pravo, teorija i praksa*, Novi Sad, broj 9-10/2007. godine.
6. Jovašević, D. – Mitrović, Lj. – Ikanović, V., (2017) *Krivično pravo – opšti dio*, Panevropski Univerzitet APEIRON, Banja Luka.
7. Jovašević, D. – Mitrović, Lj. – Ikanović, V., (2017) *Komentar Krivičnog zakonika Republike Srpske*, prvo izdanje, JU Službeni glasnik Republike Srpske, Banja Luka.

8. Jovašević, D. – Mitrović, Lj. – Ikanović, V., (2021) *Komentar Krivičnog zakonika Republike Srpske*, drugo izdanje, JU Službeni glasnik Republike Srpske, Banja Luka.
9. Stojanović Z., (2005) *Krivično pravo, opšti deo*, Pravna knjiga, Beograd.
10. Stojanović Z., (2006) *Komentar Krivičnog zakonika*, Službeni glasnik, Beograd.
11. Krivični zakonik Republike Srpske, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 64/2017, 104/2018 - odluka US, 15/2021 i 89/2021.
12. Krivični zakon Federacije BiH, Službene novine, br. 36/2003; 21/2004 – ispr.; 69/2004; 18/2005; 42/2010; 42/2011; 59/2014; 76/2014; 46/2016 i 75/2017.
13. Krivični zakon Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, Službeni glasnik Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, broj 19/2020 – Prečišćeni tekst.
14. Krivični zakon Bosne i Hercegovine, Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, br. 3/2003; 32/2003 - ispr.; 37/2003; 54/2004; 61/2004; 30/2005; 53/2006; 55/2006; 8/2010; 47/2014; 22/2015; 40/2015; 35/2018 i 46/2021.
15. Kazneni zakon, Narodne novine Republike Hrvatske, br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017, 118/2018, 126/2019 i 84/2021.
16. Krivičen zakonik, Služben vesnik na Republika Makedonija, br. 37/1996, 80/1999, 4/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014, 196/2015, 226/2015 i 97/2017.
17. Krivični zakonik Crne Gore, Službeni list Republike Crne Gore, br. 70/2003, 13/2004 – ispr., 47/2006, 40/2008, 25/2010, 32/2011, 64/2011 – ispr., 40/2013, 56/2013 – ispr., 14/2015, 42/2015, 58/2015 – dr. zakon, 44/2017, 49/2018 i 3/2020.
18. Krivični zakonik Srbije, Službeni glasnik Republike Srbije, br. 85/2005, 88/2005 – ispr., 107/2005 – ispr., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019.
19. Kazenski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, št. 50/2012 – uradno prečišćeno besedilo, 6/2016popr.;54/2015, 38/2016, 27/2017, 23/2020, 91/2020, 95/2021, 186/2021 in105/2022 – ZZNŠPP.

Prof. Ljubinko MITROVIĆ, PhD

School of Legal Sciences of Pan-European University APEIRON, Banja Luka

MA Jelena MITROVIĆ

RS Centre for Research of War, War Crimes and Search for Missing Persons, Banja Luka

PENALTY OF REVOKING DRIVING LICENCE

A particular novelty in the system of penalties stipulated in the latest Republika Srpska criminal legislation is the penalty of driving licence revocation (from 2017 to 2021 this penalty was named driving disqualification), which was introduced and modelled after the neighbouring countries, namely Serbia, Croatia and Slovenia, but also a number of European countries such as Hungary, Germany, France, etc. In addition, our criminal legislation has since 2021 prescribed a special security measure named driving disqualification (from 2017 to 2021 this security measure was not prescribed). And finally, one should definitely not forget the protective measure named driving disqualification as prescribed by the 2014 Minor Offences Act of the Republika Srpska. One should note in particular that the penalty of driving licence revocation exists only in the Republika Srpska, which means it is not provided for by the remaining criminal legislation in Bosnia and Herzegovina (i.e. the three other separate criminal codes in Bosnia and Herzegovina, namely the FBiH, BDBiH and BiH criminal codes). The very focus of attention of the author of this paper is the penalty of driving licence revocation, then the relationship and requirements for implementing this penalty, but also the security measure of driving disqualification, their main characteristics and duration, in particular their application in the practice of certain courts in the Republika Srpska.

KEY WORDS: *penalty system in the Republika Srpska / penalty of driving licence revocation / security measure of driving disqualification*

ZERO TOLERANCE FOR DRINK-DRIVING, HIGH TOLERANCE FOR OVERSPEEDING

Prof. Ádám BÉKÉS, PhD*

The Hungarian government has committed to join all EU countries in drastically reducing the number of road accidents. Despite the publication of the White Paper, there has been no breakthrough in this area, on the contrary, the statistics show a stagnation. The reasons lie not only in the legislation but also in the way it is implemented. An example is the legal basis for measuring average speed, but the total lack of practical implementation. However, speeding is also at the root of other traffic anomalies and habits. Although it is irritating for society to see others being taught a lesson in traffic, penalty braking has become commonplace. The study looks for specific reasons in Hungary to confront the problem.

KEY WORDS: speeding / penalty braking / zero tolerance / speed control / crime of endangering traffic

INTRODUCTION

It is difficult to find an area of criminal law where everyone knows it exists, is aware of its negative consequences and is nevertheless willing to commit it every day. Hungarian society's view of road morale is well known, according to which Hungarian drivers are violent, impatient and often see road traffic as a place to vent their tensions, so there is a clear social need for a drastic improvement in road traffic culture. According to the IPSOS survey commissioned by OTP Mobil and later Magyar Suzuki, only 2%(!) of respondents believe that there is order on Hungarian roads, the majority believe that traffic culture is inadequate. 61% of the respondents considered aggressive behaviour in traffic, irregular overtaking, speeding and lack of use of direction indicators to be the most serious problems. The phenomenon of penalty braking, which is currently one of the most prominent offences of road danger, was

* Pázmány Péter Catholic University, Faculty of Law and Political Sciences, Department of Criminal Substance, Procedural and Executive Law, Budapest, bekes.adam@jak.ppke.hu

specifically mentioned by respondents.¹ The aim of this paper is to briefly describe the situation in Hungary, based on statistical data and major publications on the subject, and to highlight the problems of the regulation in principle. In the second part of the paper, I will try to shed light on the phenomenon of criminal restraint through a case study.

1. STATE TOLERANCE OF SPEEDING

There is a consensus in the literature - see Mocsári, Mészáros, Benei, Lukács - that speeding is the leading cause of road fatalities. The National Police Headquarters' Traffic Unit ranks speeding first among the causes of fatalities with 31%.² In his doctoral thesis published in 2012, Tibor Mocsári³ - a PhD student at Széchenyi István University - published several empirical results on how speed affects the risk of pedestrian injury.⁴ They show that the risk of fatal injury for pedestrians hit by a motor vehicle is 15% at 30 km/h, 85% at 50 km/h and that at 70 km/h the risk of fatal injury becomes certain and practically unavoidable. This result alone illustrates the importance of speeding prevention and speed selection in preventing accidents and the severity of the accidents that occur. Mocsári also points out that, when calculating the general reaction time (delay time) of 1 second in a residential area, 29 metres are needed to stop in front of a pedestrian at the speed limit of 50 km/h and avoid being hit. However, at a speed of just 10 km/h above, this distance increases to 38 metres at 60 km/h, 48 metres at 70 km/h and 59 metres at 80 km/h, i.e. well above the 29-metre distance. These numbers are important in order to know how the speed of hitting a pedestrian who is otherwise 29 meters away will change with the above speed differences, calculated with a reaction time of 1 second. When speeding at 10 km/h, i.e. the vehicle is 60 km/h, the vehicle speed at the point of hit of the vehicle is 42 km/h, i.e. a speed of only 10 km/h will result in a pedestrian-safe hit, but a slight reduction in vehicle speed. 70 km/h would e At 61 km/h, the pedestrian is hit, while at 90 km/h the braking does not occur during the first 29 metres after detection. It is worth noting that in this case the car will stop at a distance of 41 meters from the hit point. These are shocking figures, but the average driver is certainly not aware of these figures, and when compared to the relationship between the speed and injury factors mentioned above, we can say that choosing a speed of 70 km/h instead of 50 km/h in the event of a pedestrian being hit will almost certainly be fatal.

¹ <https://index.hu/belfold/2021/12/10/kozvelemenykutatas-kerdoiv-magyarorszag-kozlekedeskultur-a-buntetofekez-es-tilos-elozes-gyorshajtas/>, accessed on 15.05.2023

² Traffic Police SK 2019. 09.pdf (police.hu), accessed on 15.05.2023

³ In 2013, he received his doctoral degree from the Doctoral School of Széchenyi István University in Győr. He represented Hungary in the UN Working Group on Road Safety for five years. Currently, he is the Hungarian representative to the European Union Working Party on Road Safety and the European Road Safety Working Party of the European Road Safety Organisation.

⁴ https://mmti.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocsári_Tibor-dissz.pdf, accessed on 15.05.2023

Against this background, it is worth examining the steps taken by legislation and enforcement to reduce road fatalities. The table below shows data from the Central Statistical Office on accident statistics for recent years.⁵

Table 1. The number of: road accidents with personal injury, fatal accidents and injured persons

Időszak, év	Személyesrűléses közúti közlekedési balesetek		
	összesen	során	
		meghalt személyek száma	megsérült személyek száma
1990	27 801	2 432	36 996
1991	24 589	2 120	32 676
1992	24 623	2 101	32 577
1993	19 527	1 678	25 430
1994	20 722	1 562	26 961
1995	19 817	1 589	25 886
1996	18 393	1 370	23 939
1997	19 097	1 391	24 757
1998	20 147	1 371	26 392
1999	18 923	1 306	24 670
2000	17 493	1 200	22 698
2001	18 505	1 239	24 149
2002	19 686	1 429	25 978
2003	19 976	1 326	26 627
2004	20 957	1 296	28 054
2005	20 777	1 278	27 505
2006	20 977	1 303	27 977
2007	20 635	1 232	27 452
2008	19 174	996	25 369
2009	17 864	822	23 274
2010	16 308	740	20 917
2011	15 827	638	20 172
2012	15 174	605	18 979
2013	15 691	591	20 090
2014	15 847	626	20 124
2015	16 331	644	20 899
2016	16 627	607	21 329
2017	16 489	625	21 451
2018	16 951	633	21 999
2019	16 627	602	21 596
2020	13 778	460	17 716
2021	14 233	544	18 599
2022	14 748	537	19 544

(Explanation: the first column of the table shows the number of road accidents with personal injury, the second column shows the number of fatal accidents and the third column shows the number of injured persons.)

⁵ https://www.ksh.hu/stadat_files/egy/hu/egy0061.html, accessed on 15.05.2023

The table shows that although the number of road accidents involving personal injury has decreased since 1990, there has been no significant reduction since 2011. The year 2020 is somewhat of an anomaly in the statistics, as there was a partial curfew in Hungary due to the COVID epidemic, so the number of road users has fallen dramatically. It is also interesting to note that the number of accidents did not decrease from 2021 to 2022, but increased.

According to 20 years of statistics published by the Prosecutor General's Office on the number and distribution of traffic offences⁶, there were 21,588 traffic offences in 2002, which decreased to 17,663 offences in 2021. It should be noted that the lowest figure was between 2011 and 2013, when the number was between 13,000 and 14,000. Based on the most recent year (2021), the most fatal consequence is listed as a misdemeanour traffic accident with 2,361 cases, of which 198 were fatal. The offence of drink driving was much more numerous, with 12,429 such offences in 2021, 28 of which resulted in death. A worrying statistic is that between 2002 and 2021, the number of drink-driving offences fell to virtually zero, there was a marked upward trend between 2010 and 2013, but this was reversed by 2017, with a 124% increase in 2018 compared to the 2002 base year. All these figures are particularly important in the light of the fact that total crime in Hungary has been trending down significantly year on year: in 2001 there were 420,782 offences committed, while in 2021 there were only 154,012 offences. It is therefore clear from the statistics presented that the efforts to reduce the number of road accidents and their serious consequences have not really led to a breakthrough so far.

The study by Gábor Mészáros in the Internal Affairs Review is noteworthy in the context of the analysis of speed limits and accident statistics.⁷ Mészáros draws attention to the fact that the White Paper⁸ published by the European Union for the period 2010-2020 aims to halve the number of road fatalities - by 2050 the EU wants to reduce the number of fatalities to zero. Unfortunately, Hungary has only been able to change the statistics to a lesser extent than the EU average. It should be noted that compared with 2010, when 31,500 people died in road accidents in the European Union, the EU average was only able to reduce this figure by 29%. The Hungarian performance was therefore below average.

Gábor Mészáros also drew attention to the important role of the state in reducing fatal accidents through speed control in his study published in the *Hadtudományi*

⁶ <http://ugyeszseg.hu/wp-content/uploads/2023/01/tajekoztato-a-bunozes-2021.-evi-adatairol.pdf>, accessed on 15.05.2023

⁷ Gábor Mészáros, *Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban*. *Belügyi Szemle*, 2018, Vol. 9, pp. 107-130.

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>, accessed on 15.05.2023.

Szemle.⁹ Until 2015, the Hungarian police were equipped with a limited number of speed enforcement devices with limited operational capacity, which affected both the number and quality of checks. This can be seen in the statistics, as the number of speed checks with sanctions fell by 34% in 2013 in a year. The main reason for this was the withdrawal of the ageing fleet of equipment, but the so-called "VÉDA" system, which is a system of mobile devices consisting of instruments fixed on the main roads, has not yet been put into operation. The system is made up of 134 fixed control points and 160 mobile units, which may seem like a large number, but compared to the 32552 km of the national road network, this number seems insignificant. If we consider the approximately 184,000 kilometres of local roads, this figure is even more alarming. As an example, on the busiest Hungarian motorway section in the summer (M7 motorway) between Budaörs and Siófok, there is only one measuring point. It is incomprehensible why the toll camera system, which is repeated every 10 kilometres or so on the same stretch, has not been validated for speed measurements, when these devices measure and record the speed of the vehicle in addition to the vehicle registration number, yet they have not been integrated into the police system. Mészáros also points out that the biggest disadvantage of using pre-installed VÉDA cameras is that drivers slow down at the warning sign and then slow down after the checkpoint. The low number of mobile devices also suggests that this means that there are relatively few occasions on which the speed of vehicles can be checked by the police, and this will be particularly important in the context of the legislative environment to be described later.

According to the statistics of the National Police Headquarters cited above, the number of checks increased only from 2015, when the "VÉDA" system was put into operation, which also had an impact on the number of administrative fines imposed. In 2014, 267229 administrative fines were imposed, and in 2015 this figure doubled. Mészáros points out that it is very difficult to carry out effective checks in a "citizen-friendly" way, as in such cases police checks must be carried out openly, with a warning to the driver and in a visible manner. A "citizen-friendly" approach excludes the use of hidden devices or camouflage, such as speedometers disguised as Austrian-style dustbins. At the same time, the Hungarian authorities have put their faith in citizen-friendly checks, knowing that traffic control is the activity most resented by the police.

Research has shown that the effectiveness of speed monitoring with fixed devices is around 15%, while hidden and mobile speed cameras can be as high as 35%. There are several examples of "warn and then fine" tactics. This tactic consists of informing drivers of the speed check in good time, usually by means of a sign, sometimes with a speed sign to indicate the current speed. However, a few kilometres after such a scene, an actual covert check is carried out, with severe penalties for drivers who fail to comply with the speed limits despite the warning.

⁹ Gábor Mészáros, *The Role of Speed Control in Accident Prevention*, *Hadtudományi Szemle*, 2018. vol. XI, no. 2, p. 287.

In his thesis¹⁰, Tibor Mocsári makes important findings on the motivations of drivers' speed choices. He cites the zero risk theory of Risto Naatanen and Heikki Summala, according to which drivers look at the speed of other vehicles in their environment as a benchmark, so that if they perceive other vehicles to be going faster, the driver will adjust to that faster speed. This is what some drivers cite as their reason for speeding, i.e. they have picked up the pace of traffic. The zero risk theory is that drivers avoid situations where the subjective risk of an accident is greater than zero. The possibility of an accident occurring is perceived as fear, so that at a bend where they fear that the car will swerve and the probability of an accident increases, the feeling will trigger an immediate slowdown. In effect, risk-taking behaviour results from drivers misperceiving the true situation of other road users, thus underestimating their own speed and overestimating the speed of other vehicles. This leads to a perception of the level of accident risk itself as zero, even though the actual level of real risk is greater than zero. Tibor Mocsári rightly points out that the choice of speed, which is perceived as risk-free, can create a situation where the possibility of shortening journey times creates a positive feeling in the driver, i.e. an incentive to drive faster, possibly beating the GPS-indicated time of arrival. This is compounded by additional motivations such as demonstrating driving skills, the desire to attract attention, and the desire to prove the vehicle's capabilities. If the transport system allows these motives to be satisfied, we can be sure that drivers will do so. They will drive at higher speeds, taking more objective risks, without experiencing the subjective risk of an accident. An interesting example is given by Mocsári: if a dangerous bend in the road is rebuilt with a larger curve, the "more comfortable" bend will encourage drivers to increase speed. He stresses that this is why it is crucial that the use of speed limits and other forms of road design work in synergy to shape the traffic conditions on the road by the road operator and the police.

Taylor, Baruya and Kennedy in the TRL research¹¹ have shown that there is a correlation between speed, travel cost and accident loss. They suggest that a speed value can be developed where the time factor can be reduced sufficiently so that the cost of accident damage does not increase dramatically, thereby increasing the total cost of the journey. Accordingly, 31 mph is recommended for hilly winding roads and 53 mph for roads with a balanced traffic load and low junction density. Their research also showed that on most roads there is not a large discrepancy between the maximum speed limit and the speed chosen by drivers. If there is a significant difference, it means that drivers are not able to decide what is the right speed to choose on a particular stretch of road. This indicates that there is a mismatch between the condition of the road, its design and the speed limit set. The Hungarian traffic rules maintain a different speed from the general speed limit for a given road section until the next intersection, after which the general rules apply again. It can be observed that on the shores of Lake Balaton, drivers with less experience but who choose a car for

¹⁰ https://mmttdi.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocs%C3%A1ri_Tibor-dissz.pdf, accessed on 15.05.2023.

¹¹ <http://www.safespeed.org.uk/TRL511.pdf>, accessed on 15.05.2023.

their holiday are not aware of this rule and choose the wrong compromise. They do not increase their speed outside built-up areas or after a crossing where the restriction is lifted, so they are followed by a long queue of cars on the dual carriageway. In addition to increasing the tension in the drivers of the queue of cars travelling at this speed and making them more prone to dangerous overtaking, the driver in the lead will also choose his speed incorrectly. His insecurity will lead him to choose a uniform speed of between 60 and 65 km/h, which is more than the 50 km/h in a built-up area, but much less than the 90 km/h outside a built-up area. This phenomenon is due to a lack of information and updating of knowledge. A similar error can be identified in the fact that 80% of overtaking vehicles stop overtaking after exceeding the speed limit. In fact, exceeding the speed limit while overtaking is also considered as speeding.

So the question is what the state can do to enforce speed limits effectively. The installation of fixed speedometers and dummy devices offers only local solutions, especially when these measuring points are signposted well in advance to create a 'citizen-friendly' police image. Although Hungarian legislation provides for the possibility of intermittent speed measurement, its introduction is still to be seen. However, the Austrian experience has been very positive, as the average speed measurement of each section can be used to reduce the speed of vehicles in a uniform way and experience shows that the average speed is below the maximum speed limit for the road section.

In Hungary, amendments to the speed limits came into force on 1 May 2001, increasing the speed limit to 130 km/h on motorways and 110 km/h on roads. The speed outside built-up areas was increased from 80 km/h to 90 km/h. It is worth noting that the number of accidents on the road increased significantly after the modification. This confirms the empirical fact that increasing the speed limit has an impact on accident statistics.

Given all this data, it would be expected that the police would increase the intensity of speed checks with low tolerance. Unfortunately, this is not the case and the current legislation does not point in this direction. The Hungarian legislation makes a distinction between fines for infringements and administrative fines. The distinction is based on the possibility of penalising speeding. The administrative fine is applied when the driver is stopped and checked by the authorities on the spot for speeding and the speeding offence is established on the spot¹². In the case of a speeding offence

¹² Act II of 2012 on offences, the offence procedure and the offence registration system on-the-spot fine 99 § (1) In the course of on-the-spot measures, an on-the-spot fine may be imposed on a person who admits the commission of an offence.

(2) With the exception of paragraph (2a), the amount of the on-the-spot fine may range from HUF 5,000 to HUF 50,000, and within six months in case of a new offence up to HUF 70,000.

(6) In the case of certain offences specified in Chapter XXVII (priority traffic offences) and Chapter XXVIII (other traffic-related offences), the Government may, within the limits of the provision on the minimum and maximum rates of the on-the-spot fine, by decree establish the mandatory rate of the on-the-spot fine.

(7) If a person subject to proceedings for the commission of an offence specified in Chapters XXVII and

recorded by the speed cameras installed, the operator of the vehicle receives the penalty decision, with the choice of either paying the fine or naming the actual driver. However, an administrative fine will only be applied if the driver's speeding is significant, as shown in the table.¹³

Table 2. Provisions concerning the maximum authorised speed

Row number	Provisions concerning the maximum authorised speed (maximum authorised speed exceeded in km/h)	Amount of the fine in HUF	Joint Decree No 1/1975 (II. 5.) KPM-BM on the rules of road traffic
1.	Up to 50 km/h		
	a) above 15 km/h up to 25 km/h	a) 30 000	§ 14 (1) (d)
	b) above 25 km/h up to 35 km/h	b) 45 000	§ 14 (1) paragraph z)1.
	c) above 35 km/h up to 45 km/h	c) 60 000	§ 26 (1) and (2)
	d) above 45 km/h up to 55 km/h	d) 90 000	
	e) above 55 km/h up to 65 km/h	e) 130 000	§ 39/A (2)
	f) above 65 km/h up to 75 km/h g) above 75 km/h	f) 200 000 g) 300 000	
2.	Above 50 km/h up to 100 km/h		
	a) above 15 km/h up to 30 km/h	a) 30 000	§ 14 (1) (d)
	b) above 30 km/h up to 45 km/h	b) 45 000	§ 26 (1) and (2)
	c) above 45 km/h up to 60 km/h	c) 60 000	
	d) above 60 km/h up to 75 km/h	d) 90 000	
	e) above 75 km/h up to 90 km/h	e) 130 000	
	f) above 90 km/h up to 105 km/h g) above 105 km/h	f) 200 000 g) 300 000	
3.	Above 100 km/h		
	a) above 20 km/h up to 35 km/h	a) 30 000	§ 14 (1) (d)
	b) above 35 km/h up to 50 km/h	b) 45 000	§ 26 (1) and (2)
	c) above 50 km/h up to 65 km/h	c) 60 000	
	d) Above 65 km/h up to 80 km/h	d) 90 000	
	e) above 80 km/h up to 95 km/h	e) 130 000	
	f) above 95 km/h up to 110 km/h	f) 200 000	
	g) Above 110 km/h	g) 300 000	

This means that, in practice, a driver who chooses a speed of 145 km/h at the 130 km/h speed limit on the motorway will not yet be penalised. This information is known

XXVIII, for which a mandatory on-the-spot fine is imposed by a Government Decree, has been subject to an on-the-spot fine for an offence specified in Chapters XXVII and XXVIII within six months preceding the date of the commission of the offence, the maximum fine determined in accordance with paragraph (2) for the commission of a further offence within six months shall be taken into account

(a) in the case of a second offence subject to a mandatory on-the-spot fine, twice the mandatory on-the-spot fine assigned to that offence,

(b) the third and subsequent infringements subject to a mandatory on-the-spot fine shall be punishable by a fine of three times the mandatory on-the-spot fine for the infringement to which they relate.

¹³ Government Decree 410/2007 (XII. 29.) on the scope of traffic offences subject to administrative fines, the amount of fines that may be imposed for infringements of the provisions on these activities, the procedure for their use and the conditions for cooperation in the control

to almost all Hungarian drivers. It is therefore no coincidence that there are two types of drivers: one approaches the speed camera "safely" at 120 km/h, while the other speeds past the camera at 140 km/h. If we compare this behaviour with the subjective perception referred to in the zero risk theory, we find an explanation for the fact that on Hungarian motorways, the inner lane is characterised by a traffic flow of vehicles travelling much faster than the speed limit. These drivers regard the extra 15% of the speed limit as a fundamental right which they cannot be prevented or restricted from exercising. This brings us to the second topic of this study, namely penalty braking.

2. PENALTY BRAKING

As the Curia of Appeal explained in its case decision Bhar.III.1.420/2021/13, the penalty braking as a traffic behaviour (violation of the rules) is capable of directly endangering the life and physical integrity of the driver and passengers of the vehicle. The intentional conduct of the perpetrator sets in motion a causal process, the outcome and severity of which depend to a large extent on chance and the conduct of the other participants in the traffic situation (driving experience, ability to react quickly, choice of avoidance method, and even the possibility of avoidance). In fact, a penalty braking is a deliberate provocation of a traffic conflict, which indicates the offender's self-regulation above the rules, and is a manifestation of his aggressiveness in traffic situations. Such acts have recently increased significantly, and it is therefore necessary to ensure that the general preventive objective of the penalty is also met.

The decision of the Curia is based on the facts as set out below, as established by the court of first instance and supplemented by the court of appeal. between 9.00 and 9.30 a.m. on the 14th day of December 2018, while on duty but during his break from work, he was driving a Mercedes Vito Tourer belonging to his interest, a vehicle type of Mercedes Vito Tourer, on the road G. in the inner area of Gy., in the direction of the main road 83, when the Opel Vivaro driven by the victim overtook him. The accused police sergeant, taking offence at this manoeuvre, drove alongside the Opel Vivaro and then, in a state of agitation, shouted at the victim, with violent gestures, "Shall I teach you to drive?".

The defendant then fell behind and pulled in behind the Opel Vivaro, after which they both turned onto Highway 83. The defendant was driving the Opel Vivaro at a steady speed of about 50 km/h in the left inner lane of traffic on Highway 83 towards P. The road 83 is divided into two lanes in this section, with a central barrier. The lanes are painted and clearly visible. At the motor vehicle dealership at 3, M. L. Street, Gy., the accused overtook the Opel Vivaro, in which Dr. J. and Mrs. F. I. were travelling, at high speed in the right-hand lane, then, with an unexpected change of direction, cut in front of the Opel and suddenly braked his car to a standstill. The driver of the Opel Vivaro was unable, in view of the traffic conditions, to move into the parallel lanes of traffic and was forced to apply the emergency brakes. The avoidance of the collision between

the two vehicles was entirely due to the victim's driving experience, his quick and appropriate reaction and chance. The accused then got out of his vehicle, shook his fist, shouted obscenities and went to the driver's side door of the Opel Vivaro and, swearing and showing his police badge, told the victim that he was a police officer and to get out of the car immediately. The victim asked to show his ID and badge to see if he was a police officer. The accused refused to do so, so the victim indicated that he would report the incident to the police and so he took out his mobile phone, but the accused then suddenly opened the door next to the driver and with a forceful movement hit the victim's wrist, causing his mobile phone to fall from his hand to the floor of the vehicle. The accused stopped his actions when he noticed that Dr J. Mrs F. I., who was sitting in the right front seat of the Opel Vivaro, had reported the incident to the police on her own telephone. The accused caused offence and alarm to the persons in the Opel Vivaro and to the persons travelling on the main road 83 by his defiantly anti-communal and violent behaviour.

Article 5 (1) (c) of Act I of 1988 on Road Traffic and Article 3 (1) (c) of Joint Decree 1/1975 (II. 5.) KPM-BM on the Rules of Road Traffic (hereinafter referred to as the "KRESZ") stipulate that anyone who takes part in road traffic shall drive in such a way as not to endanger the safety of persons and property. Article 27(1) of the Highway Code provides for a following distance, according to which a vehicle may only follow another vehicle at a distance sufficient to allow it to stop behind the vehicle in front, even in the event of sudden braking. Article 29 of the Highway Code lays down the rules on changing direction and signalling, and paragraph (1) states that a person changing direction with a vehicle must give way to vehicles travelling in the same direction or in the opposite direction which do not change direction. Stopping is governed by Article 40 of the Highway Code and, pursuant to paragraph 1, unless otherwise provided by road signs or the provisions of paragraphs 2 to 5, vehicles may stop only on the right-hand edge of the carriageway, parallel to the carriageway and in a single file. Stopping shall be indicated by a direction sign. By intentionally violating these traffic rules, the accused put the victim in a situation where he was unable to comply with the rule under Article 27(1) of the Highway Code, thereby putting his life and physical integrity at direct risk and thereby committing the crime of endangering traffic under Article 234(1) of the Criminal Code. On the basis of the historical facts set out in the relevant facts, it can be clearly concluded that the defendant was aware that the sudden change of direction and sudden braking to a halt following overtaking at high speed from the right would force the victim to apply emergency braking because, in the light of the traffic conditions, he would not be able to swerve in parallel lanes of traffic. His intention was precisely to teach the victim a lesson and to put him in a situation where the outcome was so doubtful that the life, physical safety or health of others or others could be harmed. This teaching was itself the creation of a dangerous situation, which was direct because the absence of serious consequences was due to chance and the victim's reaction to a situation of which he was unaware. The creation of an imminent danger with the intention of teaching a lesson excludes the possibility of chance. On

the basis of all these facts, there is no doubt that the direct intention of the accused was not only to violate the rules of the Highway Code, but also to cause direct danger as a direct causal link.

The facts described above are also highlighted in the Courts' Decisions because they describe a typical situation that occurs in everyday traffic. The instructive and violent behaviour of the driver is a sign of the belief in traffic superiority, which is closely linked to the above-mentioned general practice of speeding and lack of speed control on Hungarian motorways.

With the proliferation of on-board cameras, there have been an increasing number of cases where the victim's on-board camera has recorded sudden lane changes and unwarranted slowing. The police have also launched a campaign with the Budapest Motorists' Association bpiautósok.hu online portal to make more people aware of the phenomenon of penalty braking and to make them realise that such cases do not go unpunished. From time to time, the police publish videos on the known platforms under the title "Slap Shot"¹⁴ in an attempt to educate drivers. In view of the fact that celebrity offenders have also come to the attention of the media in recent years, the General Prosecutor's Office has instructed local prosecutors' offices in its internal management tools to propose the application of more severe sanctions for criminal braking offences that constitute road endangerment. These cases are causing increasing outrage and are directly felt by citizens. Dozens of results, with videos and descriptions, can be found by typing the word "speeding" into a search engine. There is the case of a bus carrying schoolchildren being cut in front of by a disgruntled driver, but there is also the case of a revenge-seeking offender who braked his vehicle to a standstill in the inside lane of a motorway. Road endangerment is a deliberate, targeted crime, often resulting in actual injury or, in tragic cases, death to the victim.

I believe that, particularly in the summer, a greater police presence on motorways and the use of intermittent average speed measurement could make a rapid and significant difference in this area. Unfortunately, however, the current experience is that, while the principle of zero tolerance for drunkenness is applied¹⁵ in the Criminal Code, there is a very high tolerance for speeding and related offences.

The study by Ágnes Tarr Pápai on the application of the "rigour" of the law in the case of drink driving is exemplary. She analysed 209 cases in the jurisdiction of the Debrecen Court, from which she drew conclusions on how zero tolerance is applied in the imposition of sentences¹⁶. In all cases, disqualification from driving was applied, but typically in addition to some other penalty. It found that the duration of the driving

¹⁴ <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszeti-kozlekedesipofatlantanas>, accessed on 15.05.2023.

¹⁵ 55 § (2) A person who commits an offence of driving while intoxicated or driving while intoxicated shall be disqualified from driving. In cases of special merit, the mandatory application of a driving disqualification may be waived.

¹⁶ <http://real.mtak.hu/137923/1/PTA%20PRO%20Futuro.pdf>, accessed on 15.05.2023.

disqualification also varied according to the seriousness of the offence and the dangerousness of the offender. The minimum duration of the disqualification was 1 month and the maximum was 7 years in the 209 cases examined. In 54% of the cases, the driving disqualification was imposed for less than 1 year, while in 28% of cases the court imposed a disqualification of between 1 and 2 years. In 12.3% of cases, the driving disqualification was imposed for a period of more than 2 years. A definitive disqualification was imposed in 2.8% of cases, in 6 cases in total. Final disqualifications were mainly imposed when the offender's behaviour was such as to indicate a risk of re-offending.

CONCLUSION

It may be possible to reduce speeding and road endangerment offences by communicating a stricter approach to drink-driving, but this would probably require a technical and theoretical paradigm shift. It would require the introduction of average speed measurement, the use of hidden devices and the abandonment of an unhelpful pro-citizen attitude. Indeed, the Austrian, German and Swiss examples show that the inevitability of a penalty is a major factor in creating a culture of law-abiding driving and discourages competitive drivers. It can be expected that by enforcing speed limits, drivers' perception of speed will also be reduced, thus allowing the pace and dynamics of traffic to change. Perhaps no major technical investment would be needed, just the validation of the existing toll and EKÁER system for speed assessment. This step would increase the number of fixed speed measuring devices many times over without drastic costs.

REFERENCES

1. Gábor Mészáros, *Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban*. Belügyi Szemle, 2018, Vol. 9, pp. 107-130.
2. Gábor Mészáros, *The Role of Speed Control in Accident Prevention*, *Hadtudományi Szemle*, 2018. vol. XI, no. 2, p. 287.
3. https://mmttdi.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocsári_Tibor-dissz.pdf, accessed on 15.05.2023
4. https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html, accessed on 15.05.2023
5. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>, accessed on 15.05.2023.
6. https://mmttdi.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocs%C3%A1ri_Tibor-dissz.pdf, accessed on 15.05.2023.
7. <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszeti/kozlekedesi-pofatlantanas>, accessed on 15.05.2023.

8. <http://real.mtak.hu/137923/1/PTA%20PRO%20Futuro.pdf>, accessed on 15.05.2023.
9. <https://index.hu/belfold/2021/12/10/kozvelemenykutatas-kerdoiv-magyarorszag-kozlekedeskultura-buntetofekezes-tilos-elozes-gyorshajtas/>, accessed on 15.05.2023
10. <http://ugyesszeg.hu/wp-content/uploads/2023/01/tajekoztato-a-bunozes-2021.-evi-adatairol.pdf>, accessed on 15.05.2023
11. <http://www.safespeed.org.uk/TRL511.pdf>, accessed on 15.05.2023.
12. Traffic Police SK 2019. 09.pdf (police.hu), accessed on 15.05.2023

Prof. dr. Ádám BÉKÉS

Fakultet za pravo i političke nauke, Katolički Univerzitet Pázmány Péter, Budimpešta

NULTA TOLERANCIJA ZA VOŽNJU U ALKOHOLISANOM STANJU, VISOKA TOLERANCIJA ZA PREKORAČENJE BRZINE

Mađarska vlada se obavezala da će se priključiti svim zemljama EU u drastičnom smanjenju broja saobraćajnih nezgoda. I pored objavljivanja Bele knjige, u ovoj oblasti nije došlo do proboja, naprotiv, statistika pokazuje stagnaciju. Razlozi ne leže samo u zakonodavstvu, već i u načinu na koji se ono sprovodi. Primer je postojanje zakonske osnove za merenje prosečne brzine, ali primetan je nedostatak njene praktične primene. Međutim, prekoračenje brzine je i u korenu drugih saobraćajnih anomalija i navika. Iako je za društvo iritantno da vidi da se drugi uče lekcijama u saobraćaju, kazneno kočenje je postalo uobičajeno. Studija traži konkretne razloge za suočavanje sa problemom u Mađarskoj.

KEY WORDS: prekoračenje brzine / kazneno kočenje / nulta tolerancija / kontrola brzine / krivično delo ugrožavanja saobraćaja

POSLEDICE UPRAVLJANJA VOZILOM POD UTICAJEM ALKOHOLA U MAĐARSKOJ

Dr Mária BAKONYI*

Zabrana upravljanja vozilom¹ je specifična kazna u sistemu krivičnih sankcija koja predstavlja lišavanje i ograničenje ovog prava i ona, posredno, ograničava osnovno ustavno pravo na slobodu kretanja. Ova zabrana je tipična sankcija za krivična dela u saobraćaju. Može se izreći i u slučajevima kada počinitelj krivično delo izvrši kršenjem pravila o upravljanju vozilom koja su uslovljena posedovanjem vozačke dozvole. Tada se sankcija može izreći licu koje upravlja vozilom. Novim Krivičnim zakonikom Mađarske je izmenjeno vremensko trajanje zabrane upravljanja vozilom. U ovoj studiji dato je poredjenje pravila koja se odnose na upravljanje vozilom pod uticajem alkohola i njegovo sankcionisanje u ranijem i novom Krivičnom zakoniku, da bi se stručna javnost iz pojedinih država u okruženju Mađarske upoznala sa tim pravilima. Dat je osvrt i na okolnosti čije postojanje isključuje mogućnost kažnjavanja, u kojima se počiniocu ne može izreći kazna.

KLJUČNE REČI: upravljanje vozilom pod uticajem alkohola / zabrana upravljanja vozilom / vožnja uslovljena posedovanjem dozvole

UVOD

Kada neko sedne u vozilo, nikada ne zna da li će stići do željene destinacije. Razlog za ovu neizvesnost je u tome da se uvek može desiti saobraćajna nezgoda, makar iz nepažnje, bilo usled sopstvene ili tuđe greške. Na našim putevima – a mislim i na putevima Republike Srbije – dešava se veliki broj saobraćajnih nezgoda, često i sa smrtnim ishodom.

Ako je lice koje upravlja vozilom u alkoholisanom stanju, uvek je ono odgovorno za izazivanje nezgode, čak i u slučajevima u kojima ono nije prekršilo pravila saobraćaja.

* Javni tužilac, Više javno tužilaštvo, Budimpešta, bakonyimaria21@gmail.com

¹ U Krivičnom zakoniku Republike Srbije to je kazna „oduzimanje vozačke dozvole”

U Mađarskoj je Zakon o Krivičnom zakoniku broj C iz 2012. godine stupio na snagu 1. jula 2013. godine i njime je izmenjen činjenični opis dela vožnja pod uticajem alkohola, te je prilikom stupanja na snagu dodato i jedno posebno tumačenje, koje je otad takođe izmenjeno, jer se moglo različito shvatiti.

U ovoj studiji ću prikazati raniju i sadašnju regulativu, razlike koje su nastupile u pogledu sankcionisanja i kao pobornica strožeg kažnjavanja zalažem se za ozbiljniji pristup krivičnim delima ove vrste.

1. REGULISANJE UPRAVLJANJA VOZILOM POD UTICAJEM ALKOHOLA U EVROPI

Iz proučavanja evropske legislative sledi da se regulisanje vožnje pod uticajem alkohola razlikuje od zemlje do zemlje: postoje zemlje koje su biće krivičnog dela upravljanje vozilom pod uticajem alkohola ugradile u svoje krivične zakonike, a ima i takvih zemalja² koje to regulišu posebnim zakonima.

Na teritoriji Evropske Unije u saobraćajnim nezgodama na putevima smrtno strada približno 10.000 ljudi godišnje. Zbog toga, u cilju implementacije u državama članicama Evropska Komisija je u svojoj preporuci³ broj 2001/115/EC (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:EN:PDF>) stepen alkoholisanosti odredila na nivou od 0,5 mg/ml, s tim da je to nivo iznad kojeg se rizik od nastupanja saobraćajne nezgode znatno povećava, pa se stoga upravljanje vozilom u takvom stanju mora zabraniti. Komisija smatra da je uvođenje nižeg nivoa (0,2 mg/ml) neophodno u slučaju grupa sa većom stopom rizika⁴, ali ovo rešenje većina zemalja nije ugradila u svoju pravnu regulativu.

Na početku krivičnopravne kodifikacije u Mađarskoj su se u pogledu načina regulisanja saobraćajnih krivičnih dela formirala dva stanovišta. Prema predlogu Imrea A. Vinera (Wiener, 2001: 12) nema potrebe da se svako krivično delo reguliše u jednom kodeksu, već takozvane strukovne delikte treba da sadrže neki drugi pravni propisi, umesto da se daju okvirni činjenički opisi koji u pojedinim slučajevima krše princip *nullum crimen sine lege*. Po mom mišljenju je ispravniji stav (Kiss, Soós, 2002: 4.) – koji je kod nas inače i usvojen – da sva krivičnopravna pravila treba obuhvatiti jedinstvenim zakonikom. Ovaj monistički stav obezbeđuje pravnu sigurnost, kao osnovni element pravne države na višem nivou u odnosu na neodređen broj posebnih strukovnih zakona kojima se remeti celina, a nije nebitno da se na ovaj način olakšava i praktična primena prava.

² U Ujedinjenom Kraljevstvu su uslovi za kažnjavanje upravljanja vozilom pod uticajem alkohola regulisani posebnim zakonom, Road Traffic Act-om iz 1988. godine, izostavljajući vrstu i obim kaznene stavke. U Francuskoj je regulisano Code de la route-om.

³ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:EN:PDF> Pristupljeno: 07.05.2023.

⁴ U ovu grupu spadaju: neiskusni vozači, vozači motocikala, vozači teretnih vozila i vozila kojima se prevoze opasne materije

2. UPRAVLJANJE VOZILOM POD UTICAJEM ALKOHOLA U RANIJEM KZ-U

Zakon broj IV iz 1978. godine je u § 118. stav 1. predviđao da „ko pod uticajem alkohola ili nekog sredstva koje nepovoljno deluje na njegove vozačke sposobnosti upravlja železničkim vozilom ili vazduhoplovom, vodnim plovilom ili plovećom radnom mašinom na mašinski pogon, ili vozilom na mašinski pogon na javnim putevima čini prekršaj i kazniće se zatvorskom kaznom u trajanju do jedne godine, društveno korisnim radom ili novčanom kaznom.”

U obrazloženju ministra datom uz prvobitni tekst starog KZ-a stanjem pod uticajem alkohola podrazumeva se takvo stanje u kojem se na osnovu stepena koncentracije alkohola u krvi, zajedno sa takozvanim kliničkim simptomima koji obično prate alkoholisanost može zaključiti da vozač više nije u stanju da bezbedno upravlja vozilom.

Dakle, prema ranijoj regulativi bilo je potrebno i to da počinitelj „oseti” stvarno nepovoljno dejstvo alkohola koji je konzumirao pre vožnje, naime, na to upućuje i termin „pod uticajem”.

Za utvrđivanje ovog elementa činjeničnog stanja nije bilo dovoljno da je počinitelj konzumirao alkohol, nego je bilo potrebno i to da je konzumiranje pića imalo negativan uticaj na njegovu sposobnost upravljanja vozilom. (Franczia, 2013: 51.)

Stanje pod uticajem alkohola predstavlja jedno takvo bitno činjenično pitanje čija nerazjašnjenost može da dovede do neosnovanosti činjeničnog stanja utvrđenog u presudi.⁵

Nakon stupanja na snagu ranijeg KZ-a, u 1980-im godinama je u pogledu uzajamnog odnosa dva suštinska faktora – koncentracije alkohola u krvi i kliničkih simptoma – sudska praksa bila raznolika.

Bilo je slučajeva u kojima je prilikom utvrđivanja da li je alkoholno piće uticalo na vozača tokom upravljanja vozilom naglasak stavljan na kliničke simptome. Na primer, Vrhovni sud je u svojoj odluci broj BH 1984. 302, zaključio da se čak i bez odgovarajuće provere nivoa alkohola u krvi već na osnovu kliničkih simptoma – ponašanja počinioca, vidljivih spoljašnjih pojava znakova alkoholisanosti – može doneti odluka o tome da li je vozač upravljao motornim vozilom pod uticajem alkohola. Isto takva tvrdnja je ponovljena i u jednoj drugoj pojedinačnoj odluci⁶, prema kojoj se prekršaj upravljanje vozilom pod uticajem alkohola može ustanoviti čak i kada koncentracija alkohola nije tačno razjašnjena, ali je stanje alkoholisanosti za vreme vožnje dokazano na osnovu spoljnih manifestacionih znakova.

⁵ BH 1980.371., odnosno BH 1995.205. U nedostatku temeljnog utvrđivanja vremena konzumiranja pića, stepena alkoholisanosti za vreme upravljanja vozilom i zdravstvenog stanja okrivljenog je odluka o krivičnoj odgovornosti za prekršaj upravljanja vozilom pod uticajem alkohola neosnovana.

⁶ BH1984.220.

Doduše, u pomenutom periodu su donete i suprotne odluke, koje su utvrđivanje alkoholisanosti vezivale za koncentraciju alkohola u krvi, a kliničkim simptomima pridavale tek sekundarni značaj.⁷

„Redosled važnosti” je 1994. godine odredio Državni institut za sudsku medicinu u svom metodološkom dopisu⁸ pod brojem 13, u kojem kažu da „prilikom procene ograničene sposobnosti za upravljanje vozilom za utvrđivanje stanja pod dejstvom alkohola zbog nedovoljne pouzdanosti kliničkih simptoma preporučujemo i adekvatnim smatramo koncentraciju alkohola u krvi.”

Sudska praksa se nakon toga gradila na osnovu primene pomenutog metodološkog dopisa.

Sudska praksa je na odgovarajući način rešila pitanje odmeravanja kazni: naime, zabrana upravljanja vozilom⁹ iz § 58. KZ-a iz 1978. godine – prema formulaciji odredbe – predstavljala je samo jednu mogućnost, a ne i obavezu. Mišljenje Krivičnogpravnog kolegijuma Vrhovnog suda Mađarske broj 38/2007 primenu zabrane upravljanja vozilom smatra merodavnim generalnim pravilom za vožnju pod dejstvom alkohola. Naravno, formulisani su i izuzeci, kao što je na primer činjenica da je počinilac već duže vreme besprekoran učesnik u saobraćaju, da njegov način života ne upućuje na sklonost ka alkoholu, da je prestup predstavljao pojedinačni slučaj, da je dejstvo alkohola bilo blažeg stepena, kao i u takvim životnim okolnostima kada je neočekivan i razumljiv razlog naveo lice koje je konzumiralo alkohol da i uprkos zakonskoj zabrani upravlja vozilom.

Minimalno trajanje zabrane upravljanja vozilom je prema ranijem KZ-u bilo godinu dana.

3. DELO UPRAVLJANJE VOZILOM POD UTICAJEM ALKOHOLA U NOVOM KZ MAĐARSKJE - POČEV OD 1. JULA 2013. GODINE

Predlog novog Krivičnog zakonika je u vezi sa saobraćajnim krivičnim delima utvrdio da su „iskustva u primeni propisa nametnula izmene unutar nekoliko poglavlja. Izmene činjeničnog opisa dela su bile motivisane time da je usled nepreciznosti ranijeg opisa, odnosno usled zbnunjujućih tumačenja nastalih zbog te nepreciznosti dokazivanje izvršenja krivičnog dela postalo otežano, ili čak i nemoguće”, kao na primer u slučaju krivičnog dela upravljanje vozilom pod uticajem alkohola.

⁷ BH1983.481. Iz aspekta utvrđivanja stepena alkoholisanosti su pre svega merodavni rezultati analize krvi, a simptomi koji ukazuju na alkoholisanost kontrolisanog lica mogu samo poslužiti kao ispomoć prilikom izrade veštakovog nalaza i mišljenja

⁸ https://semmelweis.hu/igazsagugy/files/2012/06/13_mszlev.pdf Pristupljeno: 07.05.2023.

⁹ Upravljanje vozilom se može zabraniti licu koje krivično delo izvršava povredom pravila upravljanja vozilom koja su uslovljena posedovanjem vozačke dozvole, ili za izvršenje krivičnih dela koristi vozilo.

Novi KZ je uveo nekoliko izmena, pa je tako razdvojio upravljanje vozilom u alkoholisanom stanju od upravljanja vozilom pod dejstvom opojnih sredstava.

Prema § 236. stav 1. KZ-a, „ko u alkoholisanom stanju upravlja šinskim vozilom ili vazduhoplovom, plovnim objektom na mašinski pogon ili na javnom putu ili privatnom putu koji nije zatvoren za javni saobraćaj upravlja vozilom na mašinski pogon, kazniće se za prekršaj zatvorskom kaznom u trajanju do dve godine.¹⁰

Upravljanje vozilom pod uticajem alkohola se i dalje može smatrati nematerijalnim krivičnim delom, pa je krivično delo svršeno čim je počilac pokrenuo vozilo, odnosno upravlja njime. Bez sumnje, upravljanje vozilom već samo po sebi nosi jednu latentnu, apstraktnu opasnost (uglavnom od nastanka nezgode), ali to nije identično sa nivoom udaljene opasnosti formulisane kod drugih saobraćajnih krivičnih dela, pa se ne može smatrati rezultatom. Iz aspekta činjeničnog stanja je dakle irelevantna dužina puta koji je vozač prešao, deonica ili brzina kretanja, pošto se ovde ne radi o krivičnom delu dovođenja u opasnost. (Mészáros, 2014: 165.)

Vozila koja su određena u činjeničnom opisu – isto kao i u slučaju prethodne regulative – smatraju se *sredstvima upotrebljenima za izvršenje dela*.

U pogledu železničkih vozila i vazduhoplova zakon ne pridaje važnost pogonu koji ih pokreće.

U slučaju plovnih objekata i drumskih vozila krivično delo postoji samo ako je vozilo na mašinski pogon, dakle ako njegovo kretanje obezbeđuje ugrađena pogonska mašina – motor.

U slučaju upravljanja drumskim vozilima na mašinski pogon, činjenični opis predviđa mesto izvršenja dela kao situacioni element, koji se prema ranijem zakonskom činjeničnom opisu u osnovnom obliku isključivo odnosio na javni put, dok novi KZ nalaze kažnjavanje i vožnje privatnim putem koji nije zatvoren za javni saobraćaj. Ovo je postalo nužno zbog toga, što je u svakodnevnoj saobraćajnoj praksi – na sve većem broju privatnih puteva koji nisu zatvoreni za javni saobraćaj, npr. na parkinzima hipermarketa, prilaznim servisnim putevima benzinskih pumpi itd. – sve češća vožnja u alkoholisanom stanju, koja zbog svoje veće društvene opasnosti zahteva da bude procenjena strože od prekršaja i iziskuje krivičnopravno sankcionisanje.

Zakonodavac je iz zakonskog činjeničnog opisa alkoholisanog upravljanja vozilom izuzeo pojam „pod uticajem” i umesto njega uveo „alkoholisano stanje” kao element bića krivičnog dela.

Prilikom stupanja na snagu KZ-a u § 240. stav 3. nalazilo se tumačenje ko se može smatrati licem u alkoholisanom stanju.¹¹ Odredbu KZ-a § 240. stav 4. je izmenio § 118.

¹⁰ § 236. stav 1. Zakona broj C iz 2012. godine

¹¹ Onaj u čijem organizmu se nalazi alkohol od konzumiranja alkoholnog pića koje *rezultira* koncentraciju alkohola u krvi veću od 0,50 promila po gram/litru, odnosno koncentraciju alkohola u vazduhu veću od 0,25 promila po miligram/litru.

stav 4. Zakona broj CLXXXVI iz 2013. godine počev od 1. januara 2014. godine. Iz razloga što je najviši sudski forum Mađarske, Vrhovni sud, u svom mišljenju broj 3/2013. (VII.8.) BK ispitivao praktičnu primenljivost izraza „rezultira” koji se nalazi u tekstu zakona i ustanovio da izraz može dovesti do problema oko tumačenja, pa je tako prema novoj zakonskoj formulaciji „u alkoholisanom stanju je lice u čijem se organizmu nalazi alkohol od konzumiranja alkoholnog pića koje je pogodno da izazove koncentraciju alkohola u krvi veću od vrednosti 0,50 gram/litar, odnosno koncentraciju alkohola u vazduhu veću od vrednosti 0,25 miligram/litar.”

Ovo je zakonska prezumpcija koja olakšava dokazivanje.

Tabela 1. Statistički podaci saobraćajnih krivičnih dela

<i>God.</i>	<i>Broj registrovanih krivičnih dela</i>	<i>Broj saobraćajnih krivičnih dela</i>	<i>Izazivanje/ Uzrokovanje saobraćajne nezgode</i>	<i>Upravljanje vozilom pod dejstvom alkohola ili opojnih sredstava</i>	<i>Krivična dela u saobraćaju na putevima*</i>
2002	420 782	21 588	4 137	13 469	20 015
2003	413 343	20 142	3 891	12 831	18 990
2004	418 883	22 112	4 507	13 872	20 872
2005	436 522	22 826	4 439	14 579	21 776
2006	425 941	21 670	4 068	14 084	20 414
2007	426 914	23 006	4 401	14 313	21 268
2008	409 409	19 451	3 719	11 681	17 836
2009	394 034	17 664	3 353	11 113	16 283
2010	447 186	16 447	3 069	9 916	14 981
2011	451 371	14 001	2 635	7 783	12 590
2012	472 236	13 084	2 596	7 090	11 611
2013	377 829	14 804	2 463	9 030	13 845
2014	329 575	17 637	2 689	12 728	16 997
2015	280 113	17 695	2 792	12 998	17 103
2016	290 779	19 830	3 072	14 981	19 260
2017	226 452	20 651	2 807	16 155	20 051
2018	199 830	20 922	2 706	16 673	20 343
2019	165 648	18 458	2 436	14 564	17 874
2020	162 416	18 975	2 753	14 556	18 359
2021	154 012	17 663	2 361	12 429	15 733

* bez krivičnih dela u železničkom, vazdušnom i saobraćaju na vodama

3.1. Uslovi za primenu zabrane upravljanja vozilom

Zabrana upravljanja vozilom na javnim putevima koja se izrekne u krivičnom ili prekršajnom postupku (kao i oduzimanje vozačke dozvole na licu mesta u nekim slučajevima još pre pokretanja ovih postupaka) pogađa veliki broj građana, a mnoge od njih čak i egzistencijalno. (Hajdu, 2004: 65.)

Zabrana upravljanja vozilom je sankcija koja se podrazumeva kod vožnje u stanju alkoholisanosti. (Fülöp, 2005: 56.)

Trajanje zabrane upravljanja vozilom može glasiti na određeno vreme ili je njeno važenje trajno. Zabrana upravljanja vozilom na određeno vreme može da traje od mesec dana do deset godina. Trajno se može zabraniti upravljanje vozilom onom licu koje je nesposobno za upravljanje vozilom, što se prvenstveno odnosi na fizičku nesposobnost. U mišljenju Krivičnogpravnog kolegijuma broj 38. je zauzet stav da se trajna zabrana upravljanja vozilom može izreći licu koje usled svojih ličnih svojstava – godina starosti, bolesti, teških karakternih nedostataka koji utiču na vožnju, odsustva vozačkih veština – nije podobno za upravljanje vozilom. Lice sa trajnom zabranom upravljanja vozilom može po isteku perioda od deset godina da zatraži oslobađanje od ove vrste kazne, ukoliko je u međuvremenu postalo sposobno da upravlja vozilom.

Krivični zakonik Mađarske ostavlja mogućnost za diferenciranje zabrane upravljanja vozilom na taj način da se zabrana može odnositi i na pojedine kategorije određene vrste (vazduhoplovi, plovila, železnička ili drumska) vozila. Osnovni cilj ovakvog regulisanja je bio da se upravljanje svim vrstama vozila ne zabrani onom ko predstavlja opasnost po bezbednost saobraćaja samo kada upravlja određenom vrstom vozila.¹²

Primena ovog pravila predstavlja samo jednu mogućnost, ali ne i obavezu za sud.¹³

U novom Krivičnom zakoniku Mađarske se i u pogledu upravljanja vozilom u alkoholisanom stanju pojavilo pooštavanje, jer je izricanje sankcije zabrane upravljanja vozilom postalo obavezno, s tim da se od toga može odstupiti samo u slučajevima koji iziskuju posebno procenjivanje.¹⁴ Obavezno izricanje zabrane upravljanja vozilom je apsolutno pravilo sankcionisanja, što je u suprotnosti sa principima relativno određenog sistema sankcija, remeti zdravu podelu poslova između zakonodavca i onoga ko zakone primenjuje. (Pápai-Tarr, 2017: 24.) Ovo pravilo ozbiljno povređuje pravo sudije na slobodnu procenu, kao i princip individualizacije. (Pápai-Tarr, 2022: 542.)

Međutim, novi zakonik je osim pooštavanja uveo i ublažavanja, i to u pogledu mogućeg opsega zabrane upravljanja vozilom i ostavio sudu više prostora za

¹² Mišljenje Krivičnogpravnog kolegijuma broj 38. III.

¹³ BH2004.11.49.

¹⁴ § 55. stav 2. Zakona broj C iz 2012. godine

procenu. Raniji generalni minimum je sa jedne godine smanjen na mesec dana i omogućeno je određivanje trajanja zabrane izraženo u mesecima. Zahvaljujući ovoj izmeni, generalni minimum trajanja zabrane upravljanja vozilom je identičan sa generalnim minimumom trajanja zabrane upravljanja vozilom koja se može izreći zbog saobraćajnog prekršaja. Na neshvatljiv način, prekršajna i krivičnopravna sankcija, iz ovog aspekta, nisu u skladu jedna s drugom. (Kadlót, 2013:105.)

Vremensko trajanje zabrane upravljanja vozilom zavisi od objektivne težine krivičnog dela i „opasnosti” počinioca.

U slučaju upravljanja vozilom pod uticajem alkohola sud uglavnom odlučuje krivičnopravnom odlukom, što znači da okrivljeni ne mora da se pojavi pred sudom, pa tako izostaje i subjektivno uverenje i obrazloženje, te počinioc dobija samo jednu odluku iz koje se uopšte ne vidi na osnovu kojih kriterijuma mu je odmerena kazna. (Pápai-Tarr, 2021: 584.)

Međutim, postoji mogućnost korišćenja pravnog sredstva: okrivljeni zbog izrečene kazne ima pravo da zatraži održavanje rasprave na kojoj može izneti čime i iz kojih razloga nije zadovoljan krivičnopravnom odlukom.

Osuđeni su bili nezadovoljni samom kaznom zabrane upravljanja vozilom, a naročito njenim trajanjem i obično su s tim u vezi podnosili i pravne lekove.

Okrivljeni su se pozivali na činjenicu da im je život postao otežan, više njih (šoferi, kuriri, mehaničari, trgovački putnici) je izgubilo posao, za odlazak na posao su bili primorani da koriste vozila javnog prevoza. U zahtevima su navođeni i porodični razlozi, naročito u slučajevima kada je usled zabrane upravljanja vozilom onemogućen prevoz male dece ili starijih i bolesnih članova porodice i bliskih srodnika.

Bilo je i takvih sudskih predmeta u kojima je branilac nabrojao slučajeve iz prakse drugih sudova slične objektivne težine i na kraju ubedio sud da je izrečena zabrana upravljanja vozilom prekomerna.¹⁵ U brojnim slučajevima je pošlo za rukom da se svedocima, karakterizacijom sa radnog mesta prikažu pozitivne lične osobine okrivljenog, čime je kod suda izazvano ubeđenje da je krivično delo bilo samo jedno „slučajno posrnuće”, što se odrazilo i na obim kasnije izrečenih sankcija.

Naravno, ni javni tužilac nije sedeo skrštenih ruku u nekim sudskim predmetima, pa se tokom održavanja rasprave opredeljavao i za pooštavanje ranije izrečene zabrane upravljanja vozilom.

3.2. Razlozi koji zahtevaju posebnu procenu

Kao što je ranije već navedeno, prema mišljenju Krivičnopravnog kolegijuma broj 38. može se odustati od zabrane u onim slučajevima, kada su neki posebni neočekivani razlozi primorali lice koje je konzumiralo alkohol da sedne za volan (na

¹⁵ Sreski Sud u Berečoujfal-u (Berettyóújfalu) Járásbíróság B.77/2019.

primer, u slučaju traženja ili pružanja hitne medicinske pomoći, kod nekih drugih službenih ili porodičnih obaveza).

Uprkos tome što im je zakonodavac predvideo ovu mogućnost kao „nužni izlaz“, sudovi je baš i nisu primenjivali. Sudije nešto ne primenjuju ni princip individualizacije, u presudama se uočava neka vrsta automatizma, kao posledica toga što je zakonodavac u zakonu propisao obavezno izricanje zabrane upravljanja vozilom. (Pápai-Tarr, 2021: 586.)

Sud nije usvojio razloge okrivljenog koji je u večernjim satima pošao u apoteku kako bi nabavio lekove svom bolesnom detetu, jer bi se do apoteke moglo stići i pešice. Takođe nije bilo prihvatljivo da je okrivljeni vozio svoje dete u bolnicu, ili je pošao u apoteku po lekove za sebe.¹⁶ Ne smatra se posebnom situacijom koja zahteva posebno procenjivanje ni argumentacija lekara koji se pozivao na to da je seo za volan jer je dete jednog rođaka dobilo temperaturu¹⁷, a zabranu upravljanja vozilom nije mogao da izbegne ni onaj mladoženja, koji je kolima napustio svatove jer je hteo da odnese lekove svom ocu srčanom bolesniku koji je imao bolove u grudnom košu.¹⁸

Okrivljeni su se u više slučajeva – neuspešno – pozivali na to da su morali da prevezu svoje ukućane ili bliske srodnike, što se na drugi način nije moglo rešiti, odnosno, u mnogim slučajevima su ostali bezuspešni i navodi da su zbog zabrane ostali bez posla.

Međutim, zabeležen je predmet u kom je sud uvažio argumentaciju starijeg okrivljenog koji je bolovao od malignog oboljenja da mora da odlazi na terapije, a to ne bi mogao da reši ako bi mu zabranili upravljanje vozilom.

Inače, u pogledu postojanja razloga koji zahtevaju posebnu procenu sudovi obično zatraže mišljenje javnog tužioca: ukoliko javni tužilac izneti razlog ne smatra razlogom koji zahteva posebnu procenu, sud će takav predlog okrivljenog ili njegovog branioca svaki put odbiti.

Agneš Papai-Tar je izrazila svoju zabrinutost što zakon ostavlja mogućnost da se u slučajevima kada postoje razlozi koji zahtevaju posebnu procenu odstupi od izricanja zabrane upravljanja vozilom sudovi to ne rade i ne koriste ovu mogućnost.

Lično, imam razumevanja za ovakav stav sudova, jer je rizik od nastupanja nezgode višestruko veći kada se vozilom upravlja pod uticajem alkohola, jer konzumirani alkohol otupljuje čovekova čula – vid, sluh, reflekse itd. Naravno ima takvih situacija da se posebna procena može uzeti u obzir, ali takvi slučajevi su vrlo retki.

¹⁶ Sreski sud u Debrecinu 63.B.996/2018., Sreski sud u Debrecinu B.912/2018., Sreski sud u Debrecinu 5.B.1372/2018., Sreski sud u Berečoujfaluu B.208/2018.

¹⁷ Sreski sud u Debrecinu B.1194/2018.

¹⁸ Sreski sud u Debrecinu B.631/2019.

3.3. Isključivanje kažnjivosti

Imajući u vidu da u pogledu uvažavanja razloga koji zahtevaju posebnu procenu sudovi nisu baš najaktivniji, na ovom mestu ću se osvrnuti na okolnosti koje mogu da predstavljaju smetnju za utvrđivanje odgovornosti kod krivičnog dela upravljanje vozilom pod uticajem alkohola.

Krajnja nužda isključuje protivpravnost radnje i za nju su postavljeni strogi uslovi u mađarskom krivičnom pravu.¹⁹ U odluci BH 1993.336 je sud oslobodio okrivljenog koji je bio u srednje alkoholisanom stanju, jer je u nedostatku drugog rešenja prevezio u obližnju bolnicu svog tasta kome je bila potrebna hitna operacija.

Prema stavu Vrhovnog suda Sjedinjenih Država u predmetu *United States v Baley Lawrence (Taylor, Oberman, 2006: 70.)*, ako je za počinioca postojala racionalna šansa da bez izvršenja krivičnog dela izbegne preteću opasnost, tada nema mogućnosti za utvrđivanje gore pomenutog razloga za isključenje odgovornosti. U ovoj odluci je sud smatrao da se na drugi način nije mogla otkloniti situacija jer u opštini nije postojalo lekarsko dežurstvo, telefon kod pošte nije bio u funkciji, a ni bliski srodnik okrivljenog nije bio spreman da vozi, zato je on morao da preveze svog bolesnog ukućanina u bolnicu.

Razlog za isključenje kažnjivosti bi mogla biti i *prinuda i pretnja*, ali na takvu presudu u Mađarskoj nisam naišla. Sud u Kaliforniji je prinudu formulisao kao odsustvo volje u pogledu okrivljenog koga je u jednom lokalnu nožem počeo da proganja neki nepoznati čovek, te je u strahu okrivljeni u alkoholisanom stanju seo u automobil i odvezao se. Prema stavu suda, odbrana počinioca je efikasna ako je činjeničnu radnju preduzeo radi izbegavanja neodoljive prinude (*vis absoluta*) i izbegavanja ozbiljnog povređivanja ili usmrćenja, uz osnovano ubeđenje da će takvo ponašanje biti uspešno. Međutim, uslov je da okrivljeni ne bude kriv za prouzrokovanje nastale situacije. Ovaj uslov je postavljen radi isključivanja isprovociranih situacija, jer se lice koje stoji na protivpravnom tlu ne može osnovano pozivati na takve razloge. (Taylor, Oberman, 2006: 71.)

Zabluda takođe isključuje mogućnost kažnjavanja počinioca i ona može da bude samo *stvarna zabluda*. Naime, počinilac ne izvodi pogrešan zaključak iz postojećih činjenica, nego faktičko ponašanje ispoljava usled nedostatka relevantnih činjenica. Takav može da bude slučaj kada se u nekom lokalnu gostu bez njegovog znanja sipa alkohol u piće, s tim da je zabluda u pogledu „jačine” konzumiranog alkoholnog pića irelevantna, pošto je opšte poznato da zakon zabranjuje konzumiranje bilo kakvog alkohola pre upravljanja vozilom.

Duševna poremećenost takođe može biti razlog za isključivanje kažnjivosti. Prema 18.§ KZ Mađarske, nije moguće pozivanje na duševnu poremećenost kod izvršenja krivičnog dela u alkoholisanom ili omamljenom stanju u koje se počinilac doveo

¹⁹ 23.§ novog Krivičnog zakonika Mađarske broj C iz 2012. godine

sopstvenom krivicom, ali postoji jedan oblik hroničnog alkoholizma koji je izjednačen sa umnom poremećenošću, s obzirom na tešku degradaciju ličnosti. (Busch, 2010: 166.) U inostranoj stručnoj literaturi se ovakvo stanje smatra takvom zavisnošću, u kojoj počinilac više ne može da se odupre konzumiranju alkohola, nije u stanju da razlikuje dobro od zla, usled organskih oštećenja mozga.

ZAKLJUČAK

Barna Mezey i Csaba Kabódi su na pravi način formulisali jednu opštu istinu: „u jednom datom društvu samo ona vrsta kazne može izvojevati pobedu i postati odlučujući element izvršenja kazne, koja pogađa one dragocene vrednosti čije oduzimanje ili ograničavanje za podanike i građane jedne države zaista predstavlja ozbiljnu nepovoljnost.” (Kabódi, Mezey, 1986: 136.)

Zabrana upravljanja vozilom je sankcija sa najvećom nepovoljnošću za vožnju pod uticajem alkohola, ali se uprkos tome retko dešava da je sud izriče kao jedinu meru, već se najčešće određuje zajedno sa novčanom kaznom.

Cilj kažnjavanja je da se radi zaštite društva spreči da bilo počinilac, bilo neko drugi izvrši krivično delo (specijalna i generalna prevencija).

Imajući u vidu cilj kažnjavanja, kaznu treba odmeriti tako da ona bude primerena objektivnoj težini krivičnog dela, stepenu vinosti, opasnosti počinioaca po društvo, kao i olakšavajućim i otežavajućim okolnostima.

Upravljanje vozilom treba zabraniti onom licu koje izvrši krivično delo upravljanje vozilom pod uticajem alkohola ili upravljanje vozilom pod dejstvom opojnih sredstava.

Saglasna sam sa ovom kogentnom normom, ali još treba da se poradi na pitanju šta može da se svrsta u slučajeve koji iziskuju posebno procenjivanje, jer ako je zakonodavac predvideo tu mogućnost, tada i oni koji primenjuju pravo treba da je koriste, ali samo i isključivo tada kada je to zaista opravdano.

Upravljanje vozilom pod uticajem alkohola ne predstavlja krivično delo sa izrazitom stvarnom težinom, ali nosi u sebi „opasnost”, a ta opasnost u velikoj meri zavisi od ličnosti počinioaca. Kod ovih krivičnih dela nema dileme da se oni čine namerno, ali je prema mađarskoj izreci vozač taj koji odlučuje da li će da „pije ili da vozi”. A ako se već odluči za vožnju, prema njemu treba primeniti zakon u svojoj strogoći.

REFERENCE

1. Busch, B. (szerk) (2010) Büntetőjog Általános Rész. HVG-Orac, Budapest, p. 166.
2. Franczia, B. (2013) Az ittas járművezetés jogalkalmazási dilemmái az új Btk. tükrében. Jura 2., p. 51.

3. Fülöp, Á. (2005) A közlekedési bűncselekmények szankciói. *Belügyi Szemle*, 4., p. 56.
4. Hajdu, M. (2004) A járművezetéstől eltiltás végrehajtása. *Magyar Jog* 2., p. 65.
5. Kabódi, Cs. – Mezey, B. (1986) A szabadságvesztés történelmi előzményei. *Módszertani Füzetek*, p. 136.
6. Kadlót, E. (2013) Az új Btk. szankciórendszerének lehetséges kihatásai az ítélkezési gyakorlatra. *Fundamentum*, 3., p. 105.
7. Kiss, Zs. – Soós, L. (2002) Az Új Büntető törvénykönyv egységességének kérdése. *Büntetőjogi Kodifikáció* 2., p. 4.
8. Mészáros, Á. (2014) Az ittas járművezetésegys kérdéseiről. *Miskolci Jogi Szemle*, 1., p. 165.
9. Pápai-Tarr, Á. (2017) Gondolatok a büntetés kiszabás néhány elméleti és gyakorlati kérdéseiről. *Pro Futuro*, 1., p. 24.
10. Pápai-Tarr, Á. (2021) Néhány gondolat az ittas vezetések szankció kiszabási gyakorlatáról. *Magyar Jog* 10., pp. 584., 586.
11. Pápai-Tarr, Á. (2022) Iszik vagy vezet? – a járművezetéstől eltiltás büntetés kiszabási tapasztalatai hazánkban. *Magyar Jog*, 9., p. 542.
12. Taylor, L. – Oberman, S. (2006) *Drunk Driving Defense*. Aspen Publishers, New York, pp. 70, 71.
13. Wiener, A. I. (2001) A Büntető Törvénykönyv szerkezete. *Büntetőjogi Kodifikáció*, 1., p. 12.

MEĐUNARODNI I DOMAĆI PROPISI

14. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:EN:PDF>; Pristupljeno: 07.05.2023.
15. Zakon broj IV iz 1978.
16. Zakon o novom Krivičnom zakoniku Mađarske broj C iz 2012.godine
17. Zakon broj CLXXXVI iz 2013. godine, primenjuje se od 1. januara 2014. godine.

SUDSKA PRAKSA

18. BH 1980.371. – odluka Vrhovnog suda Mađarske
19. BH 1983.481. – odluka Vrhovnog suda Mađarske
20. BH 1984.220. – odluka Vrhovnog suda Mađarske
21. BH 1993. 336 odluka Vrhovnog suda Mađarske
22. BH 1995.205. – odluka Vrhovnog suda Mađarske
23. BH 2004.11.49– odluka Vrhovnog suda Mađarske
24. Mišljenje Krivičnopravnog kolegijuma Vrhovnog suda Mađarske broj 38/2007

25. Sreski Sud u Bereçoujfal-u /Berettyóújfalu/ Járásbíroság B.77/2019., B.208/2018.
26. Sreski sud u Debrecinu 63.B.996/2018., B.912/2018., 5.B.1372/2018., B.1194/2018., B.631/2019.

INTERNET IZVORI

27. https://semmelweis.hu/igazsagugy/files/2012/06/13_mszlev.pdf Pristupljeno: 07.05.2023.

Mária BAKONYI, PhD

Public Prosecutor, Higher Public Prosecutor's Office, Budapest

THE CONSEQUENCES OF DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL IN HUNGARY

Prohibition of driving a vehicle is a specific penalty in the system of criminal sanctions that represents the deprivation and limitation of this right and indirectly limits the basic constitutional right to freedom of movement. This ban is a typical sanction for traffic offences. It can also be imposed in cases where the perpetrator commits a criminal offense by violating the rules on driving a vehicle, which are conditioned by the possession of a driver's license. Then the sanction can be imposed on the person driving the vehicle. The new Penal Code of Hungary has changed the duration of the driving ban. In this study, a comparison of the rules related to driving a vehicle under the influence of alcohol and its sanctioning in the previous and the new Criminal Code is given, in order to familiarize the professional public from certain countries around Hungary with those rules. There is also a review of the circumstances, the existence of which excludes the possibility of punishment, in which the perpetrator cannot be punished.

KEY WORDS: *driving under the influence of alcohol / ban on driving a vehicle / driving conditional on having a license*

VLASNIŠTVO NAD VOZILOM I ALKOHOLIZAM KAO OSNOVI ODGOVORNOSTI ZA SAOBRAĆAJNE PREKRŠAJE – SPORNA PITANJA I DILEME U PRAKSI

Dr Mladen JELIČIĆ*

Autor u radu analizira prekršaje iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima koji se najčešće sreću u praksi prekršajnih sudova, a čije bitno obeležje je svojina nad vozilom i alkoholisanost vozača. Ukazuje se na pozitivnopravne propise koji se odnose na sticanje prava svojine na pokretnoj stvari i odluke sudova u građanskoj materiji, pri čemu se analiziraju drugačija pravna shvatanja Prekršajnog apelacionog suda da se kao vlasnik vozila smatra lice upisano u saobraćajnu dozvolu. Autor smatra da se vlasništvo nad vozilom mora sagledavati isključivo kroz odredbe građanskog prava o sticanju prava svojine nad pokretnim stvarima. Predmet analize su i prekršaji čije je bitno obeležje alkoholisanost vozača, pri čemu se autor fokusirao na sporna pitanja koja se odnose na vreme nastanka saobraćajne nezgode i vreme utvrđivanja prisustva alkohola u organizmu. Autor je mišljenja da se stepen alkoholisanosti mora opredeliti u zahtevu za pokretanje prekršajnog postupka shodno vremenu nastanka saobraćajne nezgode jer se vrednosti alkohola u organizmu okrivljenog utvrđene nakon nastanka saobraćajne nezgode ne mogu odnositi na trenutak nastanka saobraćajne nezgode.

KLJUČNE REČI: pravo svojine nad pokretnom stvari /vlasništvo nad vozilom / odgovornost za prekršaj / alkoholisanost / saobraćajna nezgoda

UVODNA RAZMATRANJA

Primena prava u praksi prekršajnih sudova je vrlo često zahtevan zadatak. Ne samo zbog činjenice da sudije prekršajnih sudova i Prekršajnog apelacionog suda koriste ogroman broj pravnih propisa po kojima postupaju, a koji regulišu široku

* Naučni saradnik, sudija, Prekršajni sud, Šabac, mladen.jelicic.kaishin@gmail.com

oblast društvenih odnosa, već i zbog izazova tumačenja brojnih zakonskih odredaba i podzakonskih akata. U doktrini se ukazuje da sadržinski posmatrano sudsko tumačenje pravnih normi se svodi na određivanje pravog smisla ili pravog značenja konkretne pravne norme u odnosu na konkretni slučaj i to se realizuje kada sud svojom odlukom rešava konkretni slučaj (Bejatović, 2009: 49, 50). Nije moguće odvojiti sudsko tumačenje pravne norme od same primene norme, jer tumačeći normu sud je već primenjuje, a bez tumačenja norme, nije moguća ni njena primena (Škulić, 2009: 87).

Primena prava na konkretan slučaj uslovljena je pronalažanjem suštine pravne norme koju treba primeniti. Bez obzira da li je u pitanju norma materijalnopravnog karaktera (kojom su propisani opšti instituti prekršajnog prava ili bića pojedinih prekršaja) ili procesnopravnog karaktera (kojom su uređeni instituti prekršajnog postupka), obaveza sudije je da normu pravilno protumači i primeni na utvrđeno činjenično stanje. Proces tumačenja prava uvek je prisutan u radu sudija prekršajnih sudova. Ne samo u situacijama kada postoji potreba za pronalažanjem smisla i suštine određene nejasne pravne norme (pa je potrebno primeniti neki od ustaljenih načina tumačenja pravne norme) već i u slučaju „klasičnih“ aktivnosti sudije: ispitivanja činjenične identifikacije prekršaja navedene u zahtevu za pokretanje prekršajnog postupka kroz upoređivanje sa pravnom normom, uslova za primenu instituta materijalnog i procesnog karaktera itd. (Jeličić, 2021: 78).

Zakonodavac često propisuje određene uslove zahtevajući njihovo postojanje kao osnov prekršajne odgovornosti. Mi ćemo u daljem tekstu analizirati dva takva osnova koji predstavljaju bitna obeležja prekršaja iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.¹ Ti osnovi se odnose na vlasništvo nad vozilom i prisustvo alkohola u organizmu okrivljenog. Deluje da su u pitanju osnovi koji ne izgledaju kao preterano sporni, ali to je samo prvi utisak. Krećući se kroz teren primene prava i sagledavajući aktuelnu sudsku praksu vrlo brzo ćemo konstatovati da ono što naizgled deluje nesporno, ne poseduje taj kvalitet, te da od načina na koji tumačimo opšte pravne institute u pogledu sticanja prava svojine na pokretnoj stvari zavisi i zaključak o postojanju prekršajne odgovornosti. Isto tako je i u pogledu određenih situacija koje se odnose na alkoholisanost učinioca.

1. VLASNIŠTVO NAD VOZILOM KAO OSNOV PREKRŠAJNE ODGOVORNOSTI - OPŠTA RAZMATRANJA -

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima propisuje brojne prekršaje kao osnov prekršajne odgovornosti zahteva da je učinilac vlasnik vozila. Subjekti prekršajne odgovornosti su fizičko lice, preduzetnik, pravno lice i odgovorno lice u pravnom licu²

¹ Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni glasnik RS, br. 41/09, 53/10, 101/11, 55/14, 32/13 - Odluka US RS, 96/15 - drugi zakon, 9/16 - Odluka US RS. 24/18, 23/19 i 128/20).

² Član 17 stav 1 Zakona o prekršajima (Službeni glasnik RS br. 65/13, 13/16, 98/16, 91/19, 112/22).

pa samim tim, pomenuti subjekti su mogući učinioci saobraćajnih prekršaja po osnovu vlasništva nad vozilom. Zakonodavac pravi razliku između vlasnika i korisnika vozila, ali nije odredio koje se lice smatra vlasnikom ili korisnikom vozila. Ova pitanja su ostavljena sudovima da ih definišu kroz svoje odluke i ona predstavljaju sporna pitanja u praksi.

1.1. Sumarni osvrt na pojedine prekršaje iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima gde je bitno obeležje prekršaja vlasništvo nad vozilom

Odredbom člana 274 stav 1 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima propisano je da vlasnik, odnosno korisnik registrovanog vozila, ako u roku od 60 dana od dana isteka važenja registracione nalepnice ne podnese zahtev za izdavanje nove registracione nalepnice, dužan je da vrati registarske tablice organu koji je iste izdao. Postupanje suprotno citiranoj odredbi inkriminisano je kao prekršaj iz člana 332 stav 1 tačka 102 istog Zakona, dok je prekršajna odgovornost pravnog lica i odgovornog lica u pravnom licu za povredu navedene odredbe propisana odredbom člana 327 stav 1 tačka 68 i stav 2. Zatim, odredba člana 247 stav 1 propisuje da vlasnik, odnosno korisnik vozila obavezan je da, u roku od osam dana, da potpune i tačne podatke o identitetu lica kome je omogućeno upravljanje vozilom i dokaz na osnovu kojeg se na nesporan način može utvrditi da je to lice upravljalo vozilom u određeno vreme, dok je stavom 2 predviđeno da fizičko lice, vlasnik, odnosno korisnik vozila ne sme dati vozilo na upravljanje licu koje je pod dejstvom alkohola, odnosno psihoaktivnih supstanci ili je u tolikoj meri umorno, bolesno ili je u takvom psihofizičkom stanju da nije sposobno da bezbedno upravlja vozilom ili nema vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije. Prekršaj koji fizičko lice čini ukoliko postupi suprotno propisan je odredbom člana 330 stav 1 tačka 23 Zakona, dok je odgovornost preduzetnika propisana odredbom člana 328 stav 2 tačka 33. Odredbom člana 316 stav 1 propisano je da ukoliko je motorno vozilo predmet ugovora o finansijskom lizingu, zakupu, odnosno poslovno - tehničkoj saradnji, a taj podatak je upisan u saobraćajnu dozvolu, odredbe prekršajne odgovornosti vlasnika vozila predviđene tim zakonom, shodno se primenjuju na lice koje koristi vozilo po navedeni osnovama. Član 271 stav 1 Zakona propisuje da se vozilo registruje na ime vlasnika, dok je stavom 3 propisano da će, ako je vozilo predmet ugovora o finansijskom lizingu odnosno zakupu, pored podatka o vlasniku u saobraćajnu dozvolu biti upisan i podatak o primaocu lizinga to jest zakupcu.

1.2. Vozilo kao pokretna stvar i prenos svojine na pokretnoj stvari - pozitivnopravni okvir -

Na ovom mestu, potrebno je da se u kratkim crtama osvrnemo na pozitivne propise u Republici Srbiji kojima je regulisano sticanje prava svojine na pokretnoj stvari. Ovo pitanje je posebno značajno jer je vozilo pokretna stvar, a od postojanja ili nepostojanja odlučne činjenice da je učinilac vlasnik vozila zavisi i njegova prekršajna odgovornost.

Odredbom člana 34 stav 1 Zakona o osnovama svojinskopравnih odnosa³ predviđeno je da na osnovu pravnog posla pravo svojine na pokretnu stvar stiče se predajom te stvari u državinu sticaoca. U ostalim odredama ovog člana zakonodavac je regulisao situacije kada se pravo svojine stiče i na drugi način, a ne samo predajom stvari u državinu sticaoca. Pa tako u stavu 2 je predviđeno da predaja pokretne stvari smatra se izvršenom i predajom isprave na osnovu koje sticalac može raspolagati tom stvari, kao i uručenjem nekog dela stvari ili izdvajanjem ili drugim označavanjem stvari koje znači predaju stvari. Stav 6 predviđa da se predaja pokretne stvari smatra izvršenom i kada iz konkretnih okolnosti proizlazi da je izvršena predaja stvari.

Zatim, treba ukazati da konsensualizam kao princip ugovornog prava znači da se ugovori mogu zaključivati prostom saglasnošću volja bez ispunjenja zakonom predviđenih formi. Stranke mogu ispoljavati svoju volju na razne načine: usmeno ili pismeno, kao i svim postupcima kojima se posredno ili neposredno pokazuje određena volja (Perović, 1990: 182). Odredbom člana 67 Zakona o obligacionim odnosima⁴ propisano je da zaključenje ugovora ne podleže nikakvoj formi, osim ako je zakonom drugačije određeno. Različiti su pravni poslovi koji mogu dovesti do sticanja prava svojine na pokretnoj stvari. Najčešće je to ugovor o kupoprodaji, ugovor o razmeni ili ugovor o poklonu. Lice postaje korisnik vozila najčešće na osnovu ugovora o zakupu vozila. Članom 454 stav 1 pomenutog Zakona predviđeno je da ugovorom o prodaji obavezuje se prodavac da prenese na kupca pravo svojine na prodatu stvar i da mu je u tu svrhu preda, a kupac se obavezuje da plati cenu u novcu i preuzme stvar. Članom 552 stav 1 istog Zakona propisano je da ugovorom o razmeni svaki ugovarač se obavezuje prema svom saugovaraču da prenese na njega svojinu neke stvari i da mu je u tu svrhu preda. Ugovor o poklonu nije regulisan odredbama Zakona o obligacionim odnosima.

1.3. Sudska praksa u građanskoj materiji koja se odnosi na sticanje prava svojine na vozilu kao pokretnoj stvari

Sudovi u Republici Srbiji su se u brojnim odlukama doticali pitanja vlasništva nad vozilom kao pokretnom stvari. O ovom pitanju se izjašnjavao i Vrhovni kasacioni sud u više svojih odluka. U presudi Rev. 3733/18 od 05. 07. 2018. godine⁵ je navedeno da „kako je vozilo pokretna stvar, to je za sticanje prava svojine potrebno da je zaključen pravni posao i da je vozilo predato u državinu sticaoca. Shodno načelu konsensualizma predviđenom u članu 67 stav 1 ZOO, takav pravni posao ne mora biti zaključen u pismenoj formi. Sada važeći Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima,

³ Zakon o osnovama svojinskopравnih odnosa (Službeni list SFRJ br. 6/80, 36/90, Sl. list SRJ br. 29/69, Službeni glasnik RS br. 115/05).

⁴ Zakon o obligacionim odnosima (Službeni list SFRJ br. 29/78, 39/85, 45/89 – USJ, 57/89, Službeni list SRJ br. 31/93, Službeni glasnik RS br. 18/20).

⁵ Odluka je dostupna u bazi sudske prakse Vrhovnog kasacionog suda. S obzirom na značaj odluka Vrhovnog kasacionog suda za temu koju obrađujemo, detaljno ćemo citirati njihova obrazloženja.

propisuje kao jedan od uslova da se vozilo upiše u jedinstveni registar vozila i da se izda saobraćajna dozvola, da postoje dokazi o poreklu i vlasništvu vozila u pisanoj formi, dok Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju u članu 32 propisuje da ako se u toku važenja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti promeni vlasnik motornog vozila, prava i obaveze iz tog ugovora prelaze na novog vlasnika i traju do isteka tekućeg perioda osiguranja. Imajući u vidu izneto, ne može se prihvatiti zaključak drugostepenog suda da s obzirom da je iz saobraćajne dozvole utvrđeno da je vozilo registrovano na tuženog, da je on samim tim i vlasnik vozila i solidarno odgovoran za nastalu štetu osiguravaču.

Naime, polazeći od odredbe člana 34 Zakona o osnovama svojinskopравnih odnosa, te člana 454 stav 1 ZOO, kojom je propisano da se ugovorom o prodaji obavezuje prodavac da prenese na kupca pravo svojine na stvari i da mu u tu svrhu stvar preda, proizlazi da je za zaključenje ugovora o kupoprodaji pokretnih stvari dovoljna predaja stvari, odnosno da se pravo svojine stiče predajom te stvari i da za punovažnost zaključenja ugovora o prodaji pokretnih stvari nije obavezna pismena forma, kako to pogrešno zaključuje drugostepeni sud u pobijanoj presudi, već je dovoljno i usmena saglasnost o bitnim elementima ugovora. Iz ovako zaključenog usmenog ugovora o kupoprodaji predmetnog motornog vozila, pravilno prvostepeni sud zaključuje da se tuženi ne može smatrati vlasnikom i imaoцем predmetnog putničkog vozila kao opasne stvari u smislu odredbe člana 178 ZOO, niti da su u odnosu na njega ispunjeni uslovi za zasnivanje odgovornosti u smislu odredbe člana 28 stav 2 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, kao i čl. 919 stav 1, 414 stav 1 i 423 stav 1 ZOO, s obzirom da tužilac može osnovano isticati regresni zahtev povodom isplate naknade štete oštećenom licu samo prema licu koje je odgovorno za nastalu nezgodu, a ne i protiv tuženog koji nije faktički vlasnik vozila kojim je prouzrokovana materijalna šteta, a koji je u toku postupka dokazao da je pravo svojine preneo trećem licu, koje je potom pravo svojine preneo na supruga učesnice saobraćajne nezgode - VV.“

U drugoj odluci Vrhovni kasacioni sud je ponovio ovakvo stanovište. U rešenju Rev. 346/21 od 10.02.2021. godine⁶ istaknuto je da se „ne može prihvatiti zaključak nižestepenih sudova da tužilja nije aktivno legitimisana u ovoj pravnoj stvari za naknadu štete na vozilu, s obzirom da je utvrđeno da je vozilo registrovano na BB, te da je ona samim tim i vlasnik vozila... Imajući u vidu da je između tužilje i BB zaključen usmeni ugovor o kupoprodaji predmetnog motornog vozila, budući da je iz iskaza svedoka BB utvrđeno da je tužilji prodala vozilo marke ... i da joj je tužilja isplatila kupoprodajnu cenu, nakon čega joj je predala vozilo, to je po oceni Vrhovnog kasacionog suda pogrešan zaključak nižestepenih sudova da tužilja nije aktivno legitimisana u ovoj pravnoj stvari, jer se u momentu saobraćajne nezgode vozilo vodilo na imenu BB, a da tužilja u prilog tvrdnji da je vlasnik navedenog vozila nije priložila ugovor o kupovini vozila, kao ni punomoć za upravljanje vozilom.“ I u ovoj odluci, Vrhovni kasacioni sud je napravio jasnu distinkciju između vlasnika vozila, koji je pravo svojine nad vozilom kao

⁶ Odluka je dostupna u bazi sudske prakse Vrhovnog kasacionog suda.

pokretnom stvari shodno pozitivnopravnim propisima i lica koje je u saobraćajnoj dozvoli upisano kao vlasnik vozila.

U presudi Apelacionog suda u Novog Sadu Gž. 1749/18 od 28.06.2018. godine⁷ navedeno je da je „u postupku utvrđeno da su stranke zaključile pismeni ugovor o kupoprodaji motornog vozila, na kome potpisi nisu overeni od strane suda ili drugog nadležnog organa, da je tužilac isplatio u celosti kupoprodajnu cenu i da je tužena predala u državinu tužiocu motorno vozilo sa ključevima i potrebnim ispravama. Stoga bez obzira na uslove koji se zahtevaju za registraciju vozila, u situaciji kada su se na strani tužioca stekli i pravni osnov i način sticanja prava svojine na pokretnim stvarima, u smislu odredbi člana 34 Zakona o osnovama svojinskopravnih odnosa u vezi sa odredbama člana 67 stav 1 i člana 454 stav 1 Zakona o obligacionom odnosima, prvostepeni sud pravilno utvrđuje pravo vlasništva tužioca na spornom vozilu.“ Identično shvatanje izneto je u rešenju Apelacionog suda u Beogradu Gž. 3107/18 od 10.05.2018. godine u kojem je navedeno da se odluka prvostepenog suda ne može prihvatiti kao pravilna: “Prvostepeni sud je cenio činjenicu da je tuženi BB 6. 3. 2010. godine sa BB2 zaključio ugovor o kupoprodaji motornog vozila kojim je izazvana saobraćajna nezgoda, ali je zaključio da je u momentu saobraćajnog udesa, odnosno nastupanja štetnog događaja 20. 2. 2011. godine, tuženi BB bio vlasnik tog motornog vozila, jer potpisi ugovornih strana na ugovoru o kupoprodaji vozila nisu overeni od strane suda, a kako to predviđa odredba člana 11 Pravilnika o registraciji motornih i priključnih vozila... Za sticanje prava svojine na vozilu, kao pokretnoj stvari, potrebno da je zaključen pravni posao i da je vozilo predato u državinu sticaocu. Shodno načelu konsenzualizma takav pravni posao ne mora biti zaključen u pismenoj formi. Članom 270. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima propisan je kao jedan od uslova da se vozilo upiše u jedinstveni registar vozila i da se izda saobraćajna dozvola, da postoje dokazi o poreklu i vlasništvu vozila u pisanoj formi, što ne znači da je ista forma potrebna da bi se steklo pravo svojine na vozilu. Okolnost što u javnom registru nije izvršen prenos vlasništva sa tuženog na kupca, usled čega se do isteka registracije 28. 06. 2010. godine vozilo vodilo na ime tuženog, ne ukazuje da tuženi nije preneo pravo svojine na vozilu na treće lice, jer saobraćajna dozvola ne predstavlja dokaz o vlasništvu na vozilu već dokaz o ispravnosti i podobnosti vozila da bude učesnik u saobraćaju.“

U presudi Apelacionog suda u Kragujevcu Gž. 2394/12 od 24.12.2012. godine⁸ takođe je navedeno da „je u potpunosti pravilan zaključak prvostepenog suda da kod utvrđenog činjeničnog stanja, gde je došlo do isplate kupoprodajne cene i predaje vozila utvrdi da je tužilja postala vlasnik navedenog vozila, kako je to pravilno i odlučio prvostepeni sud. Pravo svojine je uvek pretpostavka za registraciju vozila, ali registracija kod nadležnog organa nije način sticanja prava svojine. Stoga je prvostepeni sud pravilno postupio što je postupak registracije ovog vozila potpuno razdvojio od pitanja svojine na istom, jer za sticanje prava svojine na vozilu nije potreban pismeni ugovor o

⁷ Navedeno prema: Ing pro propisi, sudska praksa.

⁸ Navedeno prema: Ing pro propisi, sudska praksa.

prodaji, a za registraciju jeste.“ Presudom Apelacionog suda u Beogradu Gž.3212/11 od 23.08.2012. godine⁹ istaknuto je da „bez obzira na uslove koji se zahtevaju za registraciju vozila, tuženi je saglasno članu 34. navedenog Zakona, stekao pravo svojine na spornom vozilu. Okolnost što nije izvršen formalni prenos na ime tuženog, ne može značiti da tuženi nije stekao svojinu na ovom vozilu.“

Iz citiranih odluka prozilazi jasan zaključak da se ne može izjednačiti svojina nad vozilom kao pokretnom stvari sa činjenicom da je vozilo registrovano na neko lice u saobraćajnoj dozvoli, te da se vlasnikom vozila mora smatrati lice koje je pravo svojine steklo shodno pozitivnim propisima. Dakle, lice na koje je po saobraćajnoj dozvoli registrovano vozilo, ne mora biti i vlasnik tog vozila. Međutim, Prekršajni apelacioni sud u svojim odlukama zauzima suprotna stanovišta.

1.4. Pravna shvatanja Prekršajnog apelacionog suda

U više presuda Prekršajnog apelacionog suda zauzet je stav da se vlasnikom vozila smatra lice upisano u saobraćajnu dozvolu i jedinstveni registar vozila. U presudi Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III - 311 Prž broj 23627/19 od 26. 11. 2019. godine¹⁰ navedeno je „da se neosnovano žalbom ističe da okrivljena nije vlasnik vozila, jer ga je prodala BB i da pisana forma ugovora o kupoprodaji nije obavezna. Prema članu 268 stav 1 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima za registrovano vozilo se izdaje saobraćajna dozvola, registarske tablice i registraciona nalepnica; dok se prema članu 271 stav 1 istog zakona i članu 4 stav 1 Pravilnika o registraciji motornih i priključnih vozila vozilo upisuje na ime vlasnika vozila. Dakle, u smislu Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, vlasnikom vozila se smatra lice koje je kao vlasnik upisano u saobraćajnu dozvolu - što je u konkretnom slučaju okrivljena.“ U presudi istog suda III-306 Prž. br. 10456/21 od 18.05.2021. godine, osvrćući se na navode žalbe „da je okrivljeni ovlastio treće lice da izvrši prenos vlasništva, da predmetno vozilo otuđi i istim upravlja, a navedeno ovlašćenje je overeno pred javnim beležnikom pred istek registracije, a prilikom overe navedenog punomoćja došlo je do predaje vozila R.N. koji je stekao pravo svojine na predmetnom vozilu, zbog čega je obaveza registracije bila na novom vlasniku“ drugostepeni sud je istakao „da se vozilo registruje na ime vlasnika (propisano članom 271 stav 1 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima) što praktično znači da je u smislu člana 274 istog Zakona vlasnik vozila ono lice koje je kao takvo upisano u saobraćajnu dozvolu. Okrivljeni se svoje zakonske obaveze nije mogao osloboditi sačinjavanjem ovlašćenja na koje se poziva i koje se nalazi u prekršajnom spisu, kako to žalba pogrešno smatra.“ Odlučujući o žalbi branioca okrivljenog u kojoj je navedeno da „okrivljeni negira da je bio vlasnik i korisnik predmetnog vozila u vreme izvršenja prekršaja, da sud nije izveo predloženi dokaz da se sasluša svedok V.I. na okolnost da je on bio vlasnik, odnosno korisnik vozila u vreme izvršenja prekršaja, te da je Zakon o osnovama svojinskopravnih

⁹Navedeno prema: Ing pro propisi, sudska praksa.

¹⁰Navedeno prema: Ing pro propisi, sudska praksa.

odnosa *lex specialis* u odnosu na sve druge propise kada je reč načinu sticanja svojine, u konkretnom slučaju na predmetnom vozilu“ Prekršajni apelacioni sud, odeljenje u Novom Sadu je u obrazloženju presude III – 306 Prž. br. 16891/21 od 10.08.2021. godine naglasio da „s obzirom da upis u jedinstveni registar vozila, izdavanje saobraćajne dozvole, registarskih tablica i registracione nalepnice obavlja teritorijalno nadležna organizaciona jedinica Ministarstva unutrašnjih poslova prema mestu prebivališta, odnosno sedištu vlasnika vozila (član 268 stav 5 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima), a da se vozilo registruje na ime vlasnika (član 271 stav 1 navedenog Zakona), vlasnik, odnosno korisnik vozila je ono lice koje je kao takvo upisano u saobraćajnu dozvolu. Kako iz zapisnika o izvršenoj kontroli učesnika u saobraćaju i izvoda jedinstvenog informacionog sistema proizilazi da je okrivljeni vlasnik vozila, to pogrešno žalba smatra da je vlasnik odnosno korisnik vozila neko drugo lice i da okrivljeni nije imao svojstvo vlasnika vozila, a kod takvog stanja stvari naprosto nije bilo potrebe da se tokom prvostepenog postupka u svojstvu svedoka sasluša V.I.“ Presudom Prekršajnog apelacionog suda u Beogradu 1 Prž.br. 10562/22 od 07. 06. 2022. godine navedeno je:“ Prekršajni apelacioni sud je imao u vidu žalbene navode koji se odnose na to da je žalilac ugovorom o poklonu od 12. 08. 2020. godine poklonio i predao u državinu pomenuto putničko vozilo reg. oznaka VG .., međutim nalazi da je u smislu obaveza i odgovornosti koje su predviđene ZOBS-om na putevima, vlasnik vozila lice koje je kao takvo upisano u saobraćajnu dozvolu i na vlasniku vozila stoji obaveza produženja važenja registracione nalepnice, vraćanje tablica organu koje je iste izdalo, prijava promene podataka koji su upisani u saobraćajnu dozvolu i slično.“

1.5. Kritički osvrt na odluke Prekršajnog apelacionog suda

Navedeni stavovi Prekršajnog apelacionog suda po pitanju činjenice da se vlasnikom vozila smatra lice koje je upisano u saobraćajnu dozvolu ne mogu se prihvatiti kao ispravni. Navedena pravna stanovišta su u suprotnosti sa pravnom regulativom sticanja prava svojine nad pokretnim stvarima na koju je napred ukazano. Postavlja se pitanje da li u Republici Srbiji imamo dvostruke standarde u pogledu sticanja prava svojine nad vozilom kao pokretnom stvari, s obzirom da drugostepeni prekršajni sud u svojim odlukama zauzima stanovišta kojim derogira opšte institute građanskog prava. Ovo je posebno značajno jer se radi o odlučnoj činjenici koja je osnov prekršajne odgovornosti za brojne prekršaje. Navodi u žalbama u kojima je ukazivano da je došlo do prenosa prava svojine na vozilu kao pokretnoj stvari ocenjivani su kao neosnovani uz pozivanje na činjenicu na koju Prekršajni apelacioni sud temelji svoju odluku – vlasnikom vozila smatra se lice upisano u saobraćajnu dozvolu. Ne samo da ovakav zaključak nije pravno utemeljen imajući u vidu citirane zakonske odredbe koje jasno propisuju način sticanja prava svojine nad pokretnom stvari, već je isti u suprotnosti sa ustaljenom sudskom praksom u Republici Srbiji, pa i praksom Vrhovnog kasacionog suda koji se o ovom pitanju izjasnio u svojim odlukama. Na ovaj način, oglašavaju se prekršajno odgovornim lica koja nisu vlasnici vozila i izriču im se prekršajne sankcije. Mišljenja smo da ovako postupanje nije ispravno i da se temelji na pogrešnoj primeni materijalnog prava,

tačnije odredaba o sticanju prava svojine nad pokretnom stvari. U svim slučajevima u kojima se u toku dokaznog postupka utvrdi da je došlo do zakonitog prenosa prava svojine na vozilu kao pokretnoj stvari i da lice koje je upisano u saobraćajnoj dozvoli i na čije ime je vozilo registrovano nije vlasnik vozila, sud treba da donese oslobađajuću presudu. Podsetićemo i na stav Ustavnog suda da se pravo na pravično suđenje može povrediti ili uskratiti i pogrešnim tumačenjem, odnosno pogrešnom primenom materijalnog prava.¹¹

2. ALKOHOLISANOST VOZAČA KAO OSNOV PREKRŠAJNE ODGOVORNOSTI

Poznato je da je alkoholisanost najčešće uzrok saobraćajnih nezgoda sa najtežim posledicama. U doktrini se ukazuje da alkohol umanjuje sposobnost učesnika u saobraćaju za realno sagledavanje i ocenu saobraćajne situacije u kojoj se nalazi i sposobnost da na odgovarajući način reaguje na opasnu situaciju (Klajn, 1970: 31). Reakcijski čas u saobraćajnim nesrećama predstavlja vreme od momenta kada vozač primeti opasnost pa do momenta kada treba da reaguje da bi opasnost izbegao. Kod trezne osobe koja ima izgrađene vozačke reflekse ovo vreme iznosi 2-3 desetine sekunde, a pod dejstvom alkohola se produži najmanje za 2-3 puta (Lukić, 1969: 100,101). Posebno se ističe da alkohol umanjuje i otupljuje pažnju, reagovanje i druge psihofizičke sposobnosti koje su potrebne vozaču za sigurno upravljanje vozilom, on gubi sposobnost rasuđivanja o brzini vozila i brže vozi no što to misli. Bezbrizno, povećano ili smanjeno raspoloženje, nepredosećanje opasnosti, olako shvatanje, gubljenje osećaja za kočnice, povećan voljni impuls, preduzumljivost duha, povećana životna volja, zablude o sopstvenim mogućnostima, precenjivanje svojih sposobnosti, pomanjkanje razboritosti, oslabljen refleks, otežana sposobnost shvatanja i slično, karakterišu stanje alkoholisanosti (Klajn, 1970: 32).

Zakonodavac je propisao brojne prekršaje čije je bitno obeležje prisustvo alkohola u organizmu vozača. Pre svega, treba ukazati da je u članu 187 stav 2 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima propisano da vozač ne sme da upravlja vozilom u saobraćaju na putu niti da počne da upravlja vozilom ako je pod dejstvom alkohola i /ili psihoaktivnih supstanci. Stav 3 precizira da je pod dejstvom alkohola vozač, odnosno lice za koje se analizom odgovarajućeg uzorka krvi utvrdi sadržaj alkohola veći od 0,20 mg/ml ili ako je prisustvo alkohola u organizmu utvrđeno odgovarajućim sredstvima ili aparatima za merenje alkoholisanosti (alkometrom i dr.), što odgovara sadržini alkohola u krvi većoj od 0,20 mg/ml. Međutim, za pojedine kategorije učesnika u saobraćaju predviđeno je da kada učestvuju u saobraćaju ne smeju da imaju u organizmu psihoaktivnih supstanci ili alkohola ili da pokazuju znake poremećaja, koje su

¹¹ Odluka Ustavnog suda UŽ. 290/07 od 21. 1. 2010. godine, objavljena u „Službenom glasniku RS“ br. 15/10. U navedenom predmetu Ustavni sud je utvrdio da je došlo do povrede prava na pravično suđenje, kada je sud ocenjujući povredu prava na dostojanstvo ličnosti i ugleda tužioca, zanemario pravo podnosioca ustavne žalbe kao građanina na podnošenje pritužbe državnim organima, zasnivajući svoju odluku o krivici podnosioca ustavne žalbe na sadržaju podnete pritužbe.

posledica konzumiranja alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci.¹² Takođe, zakonodavac je normirao i različite stepene alkoholisanosti,¹³ što ima i praktične implikacije – što je veći stepen alkoholisanosti učinilac čini teži prekršaj i očekuju ga strože prekršajne sankcije.¹⁴

2.1. Kratak osvrt na vreme, mesto i postupak utvrđivanja alkohola u organizmu

Iz citirane odredbe člana 187 stav 3 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima proizilazi da postoje dva načina za utvrđivanje činjenice da je vozač odnosno lice (učesnik u saobraćaju) pod dejstvom alkohola: analiza odgovarajućeg uzorka krvi ili primena odgovarajućih sredstava ili aparata za merenje alkoholisanosti (alkometar i dr.). Ova materija regulisana je i podzakonskim aktima. S obzirom da prvi način podrazumeva da se analiza vrši u odgovarajućoj zdravstvenoj ustanovi, od značaja su odredbe Pravilnika o uslovima koje moraju ispunjavati zdravstvene ustanove koje vrše analizu krvi, urina i/ili drugih telesnih materija u cilju utvrđivanja sadržaja alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci u organizmu koje su zabranjene za upotrebu pre i za vreme vožnje.¹⁵ U pogledu sredstava i aparata za merenje alkoholisanosti, treba imati u vidu odredbe Pravilnika o etilometrima.¹⁶

Zatim, bitno je naglasiti da postoje dva vremenska trenutka kada se utvrđuje da li je vozač pod dejstvom alkohola. Navedena radnja se može preduzeti na licu mesta, kada policijski službenik upotrebom aparata za merenje alkoholisanosti proverava

¹² U stavu 4 pomenutog člana zakonodavac propisuje da su to sledeće kategorije učesnika u saobraćaju: 1) vozač motornog vozila koje je registrovano za prevoz više od osam lica, osim vozača, odnosno čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg, 2) vozač motornog vozila koji obavlja javni prevoz lica, odnosno stvari, 3) vozač vozila kojim se prevoze opasne materije, odnosno vrši vanredni prevoz, 4) vozač vozila kategorije A1, A2, AM i A, 5) instruktor vožnje kada obavlja praktičnu obuku kandidata za vozače, 6) kandidat za vozača tokom praktične obuke i polaganja praktičnog ispita, 7) vozač sa probnom vozačkom dozvolom, 8) lice koje nadzire vozača sa probnom vozačkom dozvolom, 9) ispitivač na praktičnom ispitu i 10) vozač vozila sa pravom prvenstva prolaza i vozač vozila pod pratnjom.

¹³ U članu 187 stav 5 propisano je da prema utvrđenom sadržaju alkohola u krvi stepeni alkoholisanosti vozača, instruktora vožnje i kandidata za vozača su: 1) do 0,20 mg/ml – blaga alkoholisanost, 2) više od 0,20 mg/ml do 0,50 mg/ml – umerena alkoholisanost, 3) više od 0,50 mg/ml do 0,80 mg/ml – srednja alkoholisanost, 4) više od 0,80 mg/ml do 1,20 mg/ml – visoka alkoholisanost, 5) više od 1,20 mg/ml do 1,60 mg/ml – teška alkoholisanost, 6) više od 1,60 mg/ml do 2,00 mg/ml – veoma teška alkoholisanost, 7) više od 2,00 mg/ml – potpuna alkoholisanost.

¹⁴ Primera radi, vožnjom u stanju potpune alkoholisanosti učinilac čini najteži prekršaj iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (nasilnička vožnja – član 329) za čiji osnovni oblik je od sankcija predviđena kazna zatvora od 30 do 60 dana i novčana kazna u iznosu od 120.000 do 140.000 dinara ili kazna rada u javnom interesu u trajanju od 240 do 360 sati i novčana kazna u iznosu od 120.000 do 140.000 dinara, kao i zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje devet meseci i 15 kaznenih poena.

¹⁵ Pravilnik o uslovima koje moraju ispunjavati zdravstvene ustanove koje vrše analizu krvi, urina i/ili drugih telesnih materija u cilju utvrđivanja sadržaja alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci u organizmu koje su zabranjene za upotrebu pre i za vreme vožnje (Službeni glasnik RS br. 76/11).

¹⁶ Pravilnik o etilometrima (Službeni glasnik RS br. 124/14).

alkoholisanost učesnika u saobraćaju.¹⁷ Ista procedura primenjuje se prilikom dolaska policijskih službenika na lice mesta saobraćajne nezgode kada zdravstveno stanje učesnika saobraćajne nezgode dozvoljava da izvrši provera alkoholisanosti, s tim da u ovom slučaju postoji vremenska razlika između događaja (saobraćajne nezgode) i dolaska policijskih službenika na lice mesta i utvrđivanja stepena alkoholisanosti učesnika u nezgodi. U doktrini se ukazuje da osnovni princip svih nadležnih organa u istraživanju jednog postupka mora pre svega biti utvrđivanje stanja alkoholisanosti počinioca dela. Jedino u slučaju ukazivanja hitne lekarske pomoći ovaj deo posla može biti odložen (Lukić, 1969: 98). Iz navedenog proizilazi da drugi vremenski trenutak utvrđivanja ove činjenice, do kojeg dolazi nakon saobraćajne nezgode iz razloga što se to nije moglo učiniti na licu mesta ili zbog drugih opravdanih okolnosti,¹⁸ nastupa kada se u zdravstvenoj ustanovi uzima uzorak krvi ili mokraće, ili se po dolasku policijskih službenika u zdravstvenu ustanovu vrši alkotestiranje učesnika saobraćajne nezgode aparatom za merenje alkoholisanosti. U praksi se najčešće kombinuju oba metoda. Dešava se da vozač ili drugi učesnik u saobraćaju na licu mesta osporava¹⁹ utvrđenu vrednost alkohola u organizmu putem alkometra i zahteva da se izvrši provera u zdravstvenoj ustanovi, što će mu biti i omogućeno.²⁰

Da bi razumeli postupak utvrđivanja vrednosti alkohola u organizmu u vreme upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode, treba se osvrnuti na nekoliko značajnih pojmova: resorpciju, distribuciju i eliminaciju alkohola. Resorpcija se odvija duž celog digestivnog trakta, počevši od usta, preko želuca i creva, prema fizičko-hemijskim zakonima difuzije a njena brzina zavisi od koncentracije alkohola u piću i prisustva hrane u želucu. Alkohol unet na prazan želudac brže se resorbuje nego ako je u njemu prisutna hrana, dok je posle obilnog obroka resorpcija usporena. Eliminacija etil alkohola iz organizma odvija se na više načina, njegovom biotransformacijom

¹⁷ Odredba člana 280 stav 1 i 2 Zakona propisuje da radi utvrđivanja prisustva alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci u organizmu, policijski službenik može vozača, instruktora vožnje, kandidata za vozača tokom praktične obuke ili polaganja ispita za vozača, lice koje nadzire vozača sa probnom vozačkom dozvolom, ispitivača na vozačkom ispitu i lice koje se prevozi na biciklu, mopedu, triciklu, odnosno motociklu, kao i pešaka koji neposredno ugrožava bezbednost saobraćaja, da podvrgne ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava (alkometar, droga test i dr.). Stav 3 propisuje da je vozač, odnosno pešak dužan da bez odlaganja postupi po nalogu ovlašćenog lica i omogući vršenje ispitivanja pomoću odgovarajućih sredstava iz stava 1 i 2. ovog člana.

¹⁸ Odredba člana 280 stav 4 ZOBŠ propisuje da ukoliko se iz očigledno opravdanih razloga ne može izvršiti ispitivanje propisano u st. 1 ili 2 ovog člana, policijski službenik može lice da dovede radi stručnog pregleda u najbližu ovlašćenu zdravstvenu ustanovu. Učesnik u saobraćaju dužan je da se podvrgne takvom pregledu.

¹⁹ Vozač ili drugo lice su dužni da se na licu mesta podvrgnu postupku utvrđivanju alkohola pomoću odgovarajućih sredstava odnosno stručnom pregledu iz člana 280 stav 4, a ukoliko to odbiju čine prekršaj iz člana 330 stav 1 tačka 5 Zakona. Takođe, prema članu 283 stav 3 Zakona zadržavanje je obavezno za vozača koji odbije da se podvrgne ispitivanju na prisustvo alkohola, najduže do 12 sati.

²⁰ Ovu situaciju reguliše odredba člana 280 stav 5 Zakona gde je navedeno da učesnik u saobraćaju iz st. 1 i 2 ovog člana, koji nakon izvršenog ispitivanja pomoću odgovarajućih sredstava (alkometar, drogatest i dr.) osporava dobijene rezultate, može zahtevati da se izvrši analiza krvi, odnosno krvi i urina ili drugih telesnih materija, u ovlašćenju zdravstvenoj ustanovi, o sopstvenom trošku. Zahtev se podnosi u pisanoj formi, na licu mesta, u zapisnik u kome su utvrđeni rezultati ispitivanja.

(metaboličkom razgradnjom) i izlučivanjem u nepromenjenom obliku. Velikim brojem merenja opšte je prihvaćeno da je srednja vrednost eliminacije 0,15 g/kg za 1 sat.²¹ U periodu resorpcije najveća koncentracija alkohola je u sistemu vene porte, a posle dospevanja do srca nastaje njegova distribucija po tkivima i zbog toga je njegova koncentracija nešto veća u arterijskom nego u venskom sistemu, s tim da koncentracija nije ista u svim tkivima, što zavisi od količine vode i masti koje tkivo sadrži (Simić, 2007: 158-160).

Kao što je navedeno, postoji više metoda za utvrđivanje koncentracije alkohola u krvi. Najšire primenjivana metoda je analiza izdahnutog vazduha koja se zasniva na poznatom odnosu koncentracije alkohola u krvi i izdahnutom vazduhu. Utvrđeno je da jedna zapremina krvi sadrži istu količinu alkohola, kao 2.300 zapremina alveolarnog vazduha, te se ovaj odnos koristi za proračun alkoholemije. Analiza krvi i mokraće je druga metoda koja se kao postupak primenjuje u zdravstvenoj ustanovi. U principu, treba uzeti dva uzorka krvi i mokraće u razmaku od pola do jednog sata jer se ovim analizama mogu dokazati ili pobiti tvrdnje osumnjičenog da je konzumirao alkohol nakon krivičnog dela tzv. „konjak alibi“ a vreme uzimanja obavezno se tačno označava. Uzimanje uzoraka u dva vremena u razmaku od 30 ili 60 minuta je značajno radi utvrđivanja činjenice da li je u pitanju faza eliminacije ili resorpcije, poređenjem dobijenih vrednosti, a što je dalje bitno zbog dobijanja vrednosti alkohola u krvi u trenutku događaja. (Simić, 2007: 163-166).

2.2. Sporna pitanja i definisanje problema - vreme upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode i vreme utvrđivanja prisustva alkohola u organizmu

U sudskoj praksi su česte situacije da se lice tereti za sticaj prekršaja: jedan prekršaj se odnosi na propust koji je uzrok nastanka saobraćajne nezgode a drugi je upravljanje vozilom u stanju alkoholisanosti, pri čemu se alkoholisanost ne navodi kao uzrok saobraćanje nezgode.

U ovim slučajevima, možemo konstatovati postojanje dve značajne vremenske odrednice. Prva od njih je vreme upravljanja vozilom od strane vozača i nastanak saobraćajne nezgode. Druga je vremenski trenutak određivanja prisustva alkohola u organizmu vozača, do kojeg po pravilu dolazi nakon saobraćajne nezgode, u dužem ili kraćem vremenskom intervalu, najčešće u zdravstvenoj ustanovi. Rezultat ovog postupka su različite vrednosti alkohola u organizmu okrivljenog, koje su dobijene nakon nastupanja saobraćajne nezgode. Te vrednosti se odnose na stepen

²¹ Citirani autor navodi primer za utvrđivanje vrednosti alkohola u trenutku nesreće, ako je osoba u stanju eliminacije alkohola. Saobraćajni udes je bio u 20,00 časova, uzorak krvi uzet u 23,00 časova i u njemu je nađeno 0,85 g/kg alkohola. Po formuli $0,85 \text{ g/kg} + (0,15 \text{ g/kg} \times 3)$ vrednost alkohola u trenutku nesreće bi bila 1,30 g/kg. Na nivo alkohola u krvi u trenutku vađenja dodata je količina eliminisanog alkohola koja je dobijena kada se vrednost eliminacionog faktora pomnoži sa brojem sati koji su protekli od trenutka dela do uzimanja uzoraka.

alkoholisanosti utvrđen primenom sredstva ili aparata za merenje alkoholisanosti (od strane policijskih službenika) i na najčešće dve različite vrednosti alkohola dobijene analizom uzoraka krvi ili mokraće, u skladu sa napred opisanim postupkom. Međutim, od suštinskog je značaja ukazati da su sve dobijene vrednosti rezultat aktivnosti koje su preduzete nakon što je vozač upravljao vozilom i nakon što je nastupila saobraćajne nezgoda. Iz ovog razloga, prostim logičkim zaključivanjem može se konstatovati očigledna činjenica: vrednosti dobijene navedenim postupcima za utvrđivanje alkohola u organizmu nakon saobraćajne nezgode nisu i ne mogu biti vrednosti koje je lice imalo u trenutku upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode. Ovo zbog procesa koji je napred objašnjen: u trenutcima merenja odvijala se faza resorpcije ili eliminacije alkohola, zbog čega je nužno odgovarajućim postupcima i primenom formula utvrditi alkoholisanost u vreme nastanka saobraćajne nezgode. U krivičnopravnoj sudskoj praksi, ovo pitanje se nije postavljalo kao sporno a ističe se da stepen alkoholisanosti predstavlja okolnost koja može dovesti do teže pravne kvalifikacije krivičnog dela ako se utvrdi da je učinilac kritičnom prilikom upravljao vozilom pod dejstvom alkohola i da je to u uzročno-posledičnoj vezi sa nastankom saobraćajne nezgode (Janković, 2016: 54). U pogledu krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, alkoholisanost vozača se vezuje za vremenski trenutak upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode.

2.3. Osvrt na sudsku praksu u krivičnopravnoj materiji

Po stavu Vrhovnog suda Srbije iznetom u rešenju Kž. 197/05 od 14.09.2006. godine (Trešnjev, 2008: 197) "kada je u izreci presude samo konstatovano da je optuženi u konkretnoj prilici bio pod dejstvom alkohola usled čega brzinu kretanja svog vozila nije prilagodio uslovima noćne vožnje i saobraćaja, izreka presude je nerazumljiva jer stepen alkoholisanosti optuženog nije unet u izreku presude, naročito imajući u vidu da alkoholisanost optuženog predstavlja odlučnu činjenicu kod pravne ocene konkretnog krivičnog dela teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja." Isti sud je u presudi Kž. 1042/04 od 13.04.2005. godine (Simić, Trešnjev, 2006: 161) istakao da "alkoholisanost optuženog od 1,43‰ (promila) alkohola u krvi u uzročnoj je vezi sa ugrožavanjem javnog saobraćaja pošto je nalazom veštaka utvrđeno da kod optuženog usled navedene koncentracije alkohola njegova sposobnost da bezbedno upravlja vozilom je bila kompromitovana, pa nije bio sposoban da bezbedno upravlja vozilom.." U presudi Okružnog suda u Beogradu Kž. 1621/98 od 27.08.1998. godine (Simić, Trešnjev, 2000: 160) je navedeno da je "optuženi ugrozio javni saobraćaj i doveo u opasnost život i telo ljudi tako što je upravljajući putničkim vozilom pod uticajem alkohola od 0,95 promila u krvi..." dok je u presudi istog suda Kž. 1497/99 od 15.09.1999. godine (Simić, Trešnjev, 2000: 161) između ostalog istaknuto je da je "optuženi upravljajući vozilom pod dejstvom alkohola od 1,80 promila u krvi prešao na levu stranu kolovoza i direktno se sudario sa vozilom koje mu je dolazilo u susret..."

2.4. Činjenični opis prekršaja u pogledu stepena alkoholisanosti vozača u vreme saobraćajne nezgode – opravdanost naredbe suda za uređenje zahteva za pokretanje prekršajnog postupka

Kao sporno u praksi postavilo se pitanje činjeničnog opisa prekršaja, kada podnosioci zahteva²² ne preciziraju vrednost alkohola u krvi okrivljenog u vreme upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode, već navode vrednosti koje su utvrđene naknadno, pri čemu se opredeljuje stepen alkoholisanosti vozača (na primer, srednja, visoka, teška alkoholisanost itd). U ovakvim situacijama prvostepeni sud je podnosiocu zahteva izdavao naredbu za uređenje zahteva za pokretanje prekršajnog postupka sa nalogom da precizira vrednost alkoholisanosti u vreme upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode. Kada to nije učinjeno, prvostepeni sud je u odnosu na te prekršaje odbacivao zahtev. Međutim, drugostepeni sud je zauzeo suprotna stanovišta.

U rešenju Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III-309 Prž.r.21469/22 od 01.11.2022. godine navedeno je da „po oceni ovog suda, osnovano je prvostepeni sud zaključio da prvobitno podneti zahtev za pokretanje prekršajnog postupka ne sadrži sva bitna obeležja bića prekršaja iz člana 330 stav 1 tačka 4 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, budući da je u istom navedeno između ostalog da je vozač T.M. alkotestiran u Opštoj bolnici u Šapcu uređajem marke „Alkokvant“ i utvrđeno je da ima 1,12 promila alkohola u organizmu, te su od istog uzeta dva uzorka krvi na analizu na alkohol i u prvom uzorku uzetom u 08,50 časova utvrđena je količina od 1,40 mg/ml alkohola u krvi, dok je u drugom uzorku uzetom u 09,20 časova utvrđena količina od 1,22 mg/ml alkohola u krvi. Po nalogu suda precizirani zahtev sadrži sva bitna obeležja bića prekršaja budući da se u činjeničnom opisu navodi da je isti upravljao navedenim vozilom pod dejstvom alkohola sa više od 1,20 do 2,00 promila u stanju teške alkoholisanosti. Za donošenje odluke kojim se zahtev odbacuje nije ključna činjenica da je u istom navedeno da je u 08,50 časova utvrđena količina od 1,40 primila alkohola u krvi dok se saobraćajna nezgoda dogodila u 08,00 časova, budući da u situaciji kada se dogodila saobraćajna nezgoda u kojoj je T.M. zadobio povrede teško očekivati da se prilikom podnošenja zahteva može na egzaktan način utvrditi precizna količina alkohola u organizmu učinioca u momentu činjenja prekršaja.” Slično stanovište Prekršajni apelacioni sud, odeljenje u Novom Sadu ponavlja i u rešenju III-306 Prž.br. 22842/22 od 08.11.2022. godine gde se navodi da je “podnosilac zahteva naveo da je kod okrivljenog utvrđena količina od 2,06 mg/ml alkohola u organizmu, doduše u 16,11 časova ali po prirodi stvari s obzirom da se saobraćajna nezgoda dogodila i da je uviđaj započet u 15,30 časova a okrivljeni prevezen u zdravstvenu ustanovu radi pružanja lekarske pomoći, okrivljeni nije ni mogao biti alkotestiran na licu mesta. Po logici stvari uzimanje uzorka krvi radi utvrđivanja alkohola u krvi sledi još

²² Podnosilac zahteva za pokretanje prekršajnog postupka u ovim predmetima je gotovo uvek Ministarstvo unutrašnjih poslova odnosno Policijske uprave.

kasnije pa podnosilac zahteva nije ni mogao eksplicitno u zahtevu navesti tačnu količinu alkohola u organizmu okrivljenog oko 15,00 časova.” I u rešenju istog suda III-312 Prž.br. 21386/22 od 11.10.2022. godine navedeno je da je “precizirani zahtev za pokretanje prekršajnog postupka uredan kada je u istom navedeno da je okrivljeni imao 3,08 mg/ml alkohola u krvi na osnovu analize krvi u Opštoj bolnici Šabac u 14,00 časova, dakle, više od 2,00 mg/ml, a saobraćajna nezgoda se dogodila u 12,50 časova.”

Iz citiranih odluka Prekršajnog apelacionog suda odeljenja u Novom Sadu proizilazi da podnosilac zahteva nije dužan da navede vrednost alkohola u organizmu osumnjičenog u vreme upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode, a što je od njega zahtevao prvostepeni sud. Suprotno tome, iz citiranih odluka proizilazi da bez obzira što su vrednosti alkohola u organizmu osumnjičenog dobijene nakon nastanka saobraćajne nezgode, sama konstatacija da je naveden stepen alkoholisanosti (srednja, teška, visoka alkoholisanost itd.) dovoljna je za identifikaciju prekršaja i pokretanje prekršajnog postupka.

Ovakav stav ne može se prihvatiti kao osnovan iz razloga na koji je već ukazano: vrednosti alkohola u organizmu dobijene nakon protoka određenog vremena od nastanka saobraćajne nezgode ne mogu biti verodostojne za vreme nastanka nezgode i upravljanja vozilom od strane vozača. U trenucima testiranja odvija se proces resorpcije, distribucije ili eliminacije alkohola, što zavisi od brojnih faktora. Zatim, sporni su slučajevi granične vrednosti stepena alkoholisanosti. U gore navedenom primeru, saobraćajna nezgoda se dogodila oko 15,00 časova a kod osumnjičenog je utvrđena količina od 2,06 mg/ml alkohola u organizmu u 16,11 časova, zbog čega se tereti za prekršaj iz člana 329 stav 1 (nasilnička vožnja). S obzirom na proces resorpcije, distribucije i eliminacije alkohola počinje od trenutka konzumiranja, jasno je da je u vreme izvršenja prekršaja navedena vrednost alkohola u organizmu mogla biti niža, što bi uticalo na pravnu kvalifikaciju prekršaja. Pored navedenog, imajući u vidu stepene alkoholisanosti prema utvrđenom sadržaju alkohola u krvi propisane Zakonom, postavlja se pitanje na koji način opredeliti stepen alkoholisanosti kada vrednosti sadržaja alkohola u krvi dobijene u različitim vremenskim intervalima (na primer, alkotestiranjem alkometrom i putem dva vađenja krvi u razmaku od pola sata, što predstavlja tri različita vremenska intervala) odgovaraju različitim stepenima alkoholisanosti?²³

²³ Na primer, alkotestiranjem alkometrom utvrđena je vrednost od 0,60 mg/ml (srednja alkoholisanost), prvo vađenje krvi pokazalo je rezultat od 0,90 mg/ml (visoka alkoholisanost) a drugo vađenje krvi rezultat od 0,70 mg/ml (srednja alkoholisanost). Ili, ukoliko je primenjeno samo vađenje krvi, prvo vađenje krvi pokazalo je rezultat od 1,55 mg/ml (teška alkoholisanost) a drugo vađenje krvi 1,85 mg/ml (visoka alkoholisanost).

2.5. Putokazi za moguća rešenja problema

Navedenu situaciju moguće je razrešiti na više načina, s tim što smatramo da je u zahtevu za pokretanje prekršajnog postupka neophodno stepen alkoholisanosti vezati za vreme upravljanja vozilom.

Prva mogućnost je da podnosilac zahteva stepen alkoholisanosti osumnjičenog, određen i preciziran na osnovu podataka kojima raspolaže, veže za vreme upravljanja vozilom i nastanak saobraćajne nezgode. Na primer, iako postoje različite vrednosti sadržaja alkohola u krvi koje odgovaraju različitim stepenima alkoholisanosti, podnosilac zahteva jasnim navođenjem vrednosti alkoholemije i određivanjem stepena alkoholisanosti u vreme upravljanja vozilom nedvosmisleno osumnjičenom stavlja na teret prekršaj koji proizilazi iz ovih činjeničnih elemenata. Međutim, postavlja se pitanje kako postupiti kada dobijene vrednosti sadržaja alkohola u krvi odgovaraju stepenu umerene alkoholisanosti i srednje alkoholisanosti? Za vožnju u stanju umerene alkoholisanosti (od 0,20 do 0,50 mg/ml) izdaje se prekršajni nalog (član 332a stav 1 tačka 17), s obzirom da je propisana fiksna novčana kazna u iznosu od 10.000 dinara, a sud nije stvarno nadležan da postupa. Jedino rešenje u ovom slučaju koje bi zasnovalo stvarnu nadležnost suda je stavljanje na teret osumnjičenom da je prekršaj izvršio u stanju srednje alkoholisanosti, na prethodno naveden način.

Iz navedene analize proizilazi još jedna mogućnost za rešavanje problematičnih situacija, koja je svakako najcelishodnija i zasniva se na postupanju javnog tužioca u krivičnim postupcima. To je određivanje veštačenja kako bi se od strane veštaka na osnovu raspoloživih podataka odredila tačna vrednost alkohola u krvi osumnjičenog, nakon čega bi se podneo zahtev za pokretanje prekršajnog postupka.²⁴

Odredba člana 89 stav 2 Zakona o prekršajima predviđa da je teret dokazivanja obeležja prekršaja i prekršajne odgovornosti na podnosiocu zahteva za pokretanje prekršajnog postupka, dok je stavom 3 propisano da sud izvodi dokaze na predlog

²⁴ Ovo dalje nameće pitanja troškova veštačenja sprovedenog pre pokretanja prekršajnog postupka. Odredbom člana 140 stav1 Zakona o prekršajima propisano je da su troškovi prekršajnog postupka izdaci učinjeni povodom prekršajnog postupka od njegovog pokretanja do završetka. Čisto jezičkim tumačenjem odredbe, troškovi veštačenja učinjeni pre njegovog pokretanja ne bi spadali u troškove prekršajnog postupka. Međutim, smatramo osnovanim stavove doktrine krivičnoprocesnog prava da bi određeni troškovi nastali pre pokretanja krivičnog postupka, poput troškova nastalih sprovođenjem određenih dokaznih radnji od strane tužioca u skraćenom postupku (član 499 stav 2) trebali da budu obuhvaćeni. Ovo stoga što je evidentno reč o troškovima nastalim povodom krivičnog postupka, odnosno u postupku prikupljanja dokaza koji će biti korišćeni u kasnijim fazama postupka. Navodi se odluka Vrhovnog vojnog suda K. 399/86 od 16.10.1986. godine po kojoj pregled krvi osumnjičenog lica radi utvrđivanja prisustva i količine alkohola u njoj, koji naredu organi unutrašnjih poslova pre pokretanja krivičnog postupka, predstavlja istražnu radnju veštačenja preduzetu pre istrage, pa izdaci učinjeni za tako preduzeto veštačenje ulaze u troškove krivičnog postupka (Ilić i dr, 2014: 642). Treba ukazati i na odredbu člana 280 stav 6 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima koja propisuje da ako je utvrđivanjem sprovedenim prema odredbama ovog člana utvrđeno da je pod dejstvom alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci, troškove utvrđivanja snosi učesnik u saobraćaju iz st. 1 i 2 ovog člana.

stranaka. Stepen alkoholisanosti u vreme upravljanja vozilom i nastanka saobraćajne nezgode je odlučna činjenica za postojanje prekršaja i ona mora biti dokazana od strane podnosioca zahteva. S tim u vezi, podnosilac zahteva u svim navedenim slučajevima, nakon pokretanja postupka, ima mogućnost da predloži izvođenje veštačenja. To mogu učiniti i okrivljeni i njegov branilac. I sud može odrediti izvođenje veštačenja po službenoj dužnosti, shodno odredbi člana 89 stav 6 Zakona o prekršajima koja predviđa da sud može izvesti dopunske dokaze ako oceni da su izvedeni dokazi protivurečni ili nejasni i da je to neophodno da bi se predmet dokazivanja svestrano raspravio. Međutim, saglasni smo sa doktrinom krivičnog procesnog prava gde se ističe da je pravo suda na izvođenje dokaza *ex officio* uvek komplementarno i supsidijarno jer sud na ovaj način ne može da izvodi dokaze u inicijalnom smislu i na izvoran način, ako o okolnostima koje su predmet dokazivanja već nisu izvedeni dokazi, a posebno, sud nije ovlašćen da pritiče u pomoć tužiocu i od njega preuzima teret dokazivanja. Sud ne bi smeo da interveniše radi otklanjanja protivrečnih ili nejasnih mesta u dokazima optužbe, ili radi upotpunjavanja dokaza čija je nepotpunost isključivo posledica propusta, praznina i nedostataka u okviru tužiočevog tereta dokazivanja (Ilić i dr, 2014: 118, 119). Imajući u vidu teret dokazivanja, pretpostavku nevinosti i načelo *in dubio pro reo* koje je sud dužan da primenjuje, može se zaključiti da će sud u svim situacijama nepostojanje izvesnosti u pogledu odlučnih činjenica, tumačiti u korist okrivljenog (Jeličić, 2017: 594).

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Iz svega iznetog može se zaključiti da tumačenje i primena prava kao osnovna delatnost prekršajnih sudova ima izražene praktične implikacije na prekršajnu odgovornost. Način na koji prekršajni sudovi primenjuju opšte institute iz drugih grana prava, konkretno, institut sticanja prava svojine na vozilu kao pokretnoj stvari, utiče na postojanje ili nepostojanje bitnih obeležja mnogih prekršaja iz Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Mišljenja smo da pravnorelevantno sticanje prava svojine na pokretnoj stvari mora biti uvaženo i u prekršajnom postupku, pa ne vidimo opravdanje za izraženo pravno shvatanje Prekršajnog apelacionog suda koje je očigledno suprotno zakonskoj regulativi i sudskoj praksi najviših sudova iz oblasti građanske materije.

Takođe, i u pogledu distinkcije između stepena alkoholisanosti u vreme nastanka saobraćajne nezgode i vrednosti alkohola koje su dobijene nakon nastanka saobraćajne nezgode, smatramo da elementarno logičko zaključivanje nedvosmisleno ukazuje na stav da se vrednosti alkoholisanosti dobijene nakon proteka određenog vremena od nastanka saobraćajne nezgode nikako ne mogu izjednačiti sa vrednostima alkoholisanosti u vreme nastanka nezgode. Mišljenja smo da je obaveza podnosioca zahteva za pokretanje prekršajnog postupka da stepen alkoholisanosti precizira u odnosu na vreme nastanka saobraćajne nezgode, odnosno vreme kada je vozač upravljao vozilom. U smislu navedenog, smatramo celishodnim i izvođenje veštačenja na inicijativu podnosioca zahteva, a pre podnošenja zahteva. Na taj način ova odlučna

činjenica, koja je predmet dokazivanja, vezuje se za pravnorelevantan vremenski trenutak.

REFERENCE

1. Bejatović, S. (2009) Pojam, vrste i značaj tumačenja kaznenopravne norme. U: S. Bejatović, (ur.) *Tumačenje kaznenopravne norme i adekvatnost njene primene*. Beograd: Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Udruženje javnih tužilaca i zamenika javnih tužilaca Srbije, str. 31-67.
2. Ilić, G. P. i dr. (2014) *Komentar Zakonika o krivičnom postupku, sedmo izmenjeno i dopunjeno izdanje*. Beograd: Službeni glasnik.
3. Janković, B. (2016) Alkoholizam kao faktor prilikom utvrđivanja činjeničnog stanja u krivičnim postupcima. *Engrami 38 (1)*, str. 49-59.
4. Jeličić, M. (2017) Teret i predmet dokazivanja u prekršajnom postupku i shodna primena Zakonika o krivičnom postupku. U: S. Bejatović (ur.) *Reformski procesi i poglavlje 23 (godinu dana posle) – krivičnopravni aspekti*. Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Intermeks, Zlatibor - Beograd, str. 588 – 598.
5. Jeličić, M. (2021) Izazovi primene i tumačenja propisa u praksi prekršajnih sudova. *Revija za kriminologiju i krivično pravo 2/21*, str. 73-92.
<https://doi.org/10.47152/rkkp.59.2.5>
6. Klajn, L. (1970) *Krivična odgovornost i saobraćajne nesreće na drumovima*, II prerađeno i dopunjeno izdanje. Beograd: Savremena administracija.
7. Lukić, M. (1969) *Sudska medicina*. Beograd: Naučna knjiga.
8. Perović, S. (1990) *Obligaciono pravo, sedmo izdanje*: Službeni list SFRJ.
9. Simić, M. (2007) Sudskomedicinski aspekti alkoholisanosti. U: Tasić, M. *Sudska medicina*. Novi Sad: Zmaj, str. 157-175.
10. Simić, I, Trešnjev, A. (2000) *Zbirka sudskih odluka iz krivičnopravne materije, treća knjiga*. Beograd: Službeni glasnik.
11. Simić, I, Trešnjev, A. (2006) *Zbirka sudskih odluka iz krivičnopravne materije, sedma knjiga*. Beograd: Službeni glasnik.
12. Trešnjev, A. (2008) *Zbirka sudskih odluka iz krivičnopravne materije, osma knjiga*. Beograd: Službeni glasnik.
13. Škulić, M. (2009) Sud kao subjekt tumačenja kaznenopravne norme. U: S. Bejatović, (ur.) *Tumačenje kaznenopravne norme i adekvatnost njene primene*. Beograd: Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Udruženje javnih tužilaca i zamenika javnih tužilaca Srbije, str. 69-101.

PROPISI

14. Zakon o prekršajima (Službeni glasnik RS br. 65/13, 13/16, 98/16, 91/19, 112/22).
15. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, (Službeni glasnik RS br. 41/09, 53/10, 101/11, 55/14, 32/13 - Odluka US RS, 96/15 - drugi zakon, 9/16 - Odluka US RS. 24/18, 23/19 i 128/20).
16. Zakon o osnovama svojinskopravnih odnosa (Službeni list SFRJ br. 6/80, 36/90, Službeni list SRJ br. 29/69, Službeni glasnik RS br. 115/05).
17. Zakon o obligacionim odnosima (Službeni list SFRJ br. 29/78, 39/85, 45/89 – USJ, 57/89, Službeni list SRJ br. 31/93, Službeni glasnik RS br. 18/20).
18. Pravilnik o uslovima koje moraju ispunjavati zdravstvene ustanove koje vrše analizu krvi, urina i/ili drugih telesnih materija u cilju utvrđivanja sadržaja alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci u organizmu koje su zabranjene za upotrebu pre i za vreme vožnje (Službeni glasnik RS br. 76/11).
19. Pravilnik o etilometrima (Službeni glasnik RS br. 124/14).

SUDSKA PRAKSA

20. Odluka Ustavnog suda Už. 290/07 od 21. 01. 2010. godine.
21. Rešenje Vrhovnog kasacionog suda Rev. 346/21 od 10.02.2021. godine
22. Presuda Vrhovnog kasacionog suda Rev. 3733/18 od 05. 07. 2018. godine
23. Rešenje Vrhovnog suda Srbije Kž. 197/05 od 14.09.2006. godine
24. Presuda Vrhovnog suda Srbije Kž. 1042/04 od 13.04.2005. godine
25. Presuda Apelacionog suda u Novom Sadu Gž. 1749/18 od 28.06.2018. godine
26. Rešenje Apelacionog suda u Beogradu Gž. 3107/18 od 10.05.2018. godine
27. Presuda Apelacionog suda u Kragujevcu Gž. 2394/12 od 24.12.2012. godine
28. Presuda Apelacionog suda u Beogradu Gž.3212/11 od 23.08.2012. godine
29. Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž. 1497/99 od 15.09.1999. godine
30. Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž. 1621/98 od 27.08.1998. godine
31. Presuda Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III - 311 Prž broj 23627/19 od 26. 11. 2019. godine
32. Presuda Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III-306 Prž. br. 10456/21 od 18.05.2021. godine
33. Presuda Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III – 306 Prž. br. 16891/21 od 10.08.2021. godine
34. Presuda Prekršajnog apelacionog suda u Beogradu 1 Prž. br. 10562/22 od 07. 06. 2022. godine
35. Rešenje Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III-309 Prž.r.21469/22 od 01.11.2022. godine

36. Rešenje Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III-306 Prž.br. 22842/22 od 08.11.2022. godine
37. Rešenje Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III-312 Prž.br. 21386/22 od 11.10.2022. godine

Mladen JELIČIĆ, PhD
Research Fellow, Judge, Misdemeanor Court, Šabac

VEHICLE OWNERSHIP AND ALCOHOLISM AS THE BASIS OF LIABILITY FOR TRAFFIC OFFENSES - CONTROVERSIAL ISSUES AND DILEMMA IN PRACTICE

In the paper, the author analyzes the misdemeanors from the Law on Road Traffic Safety that are most often encountered in the practice of misdemeanor courts, and whose important features are the ownership of the vehicle and the drunkenness of the driver. It points to positive legal regulations related to the acquisition of property rights in movable property and court decisions in civil matters, while analyzing different legal understandings of the Misdemeanor Appellate Court that a person registered in a traffic license is considered the owner of a vehicle. The author considered that ownership of a vehicle must be viewed exclusively through the provisions of civil law on the acquisition of ownership rights over movable property. The subject of the analysis is also the misdemeanors whose essential characteristic is the drunkenness of the driver, where the author focused on controversial issues related to the time of the traffic accident and the time of determining the presence of alcohol in the body. The author is of the opinion that the degree of intoxication must be determined in the request for initiation of misdemeanor proceedings according to the time of the traffic accident because the alcohol values in the defendant's body determined after the traffic accident cannot be related to the moment of the traffic accident.

KEY WORDS: *property rights over movable property / ownership of a vehicle / liability for a misdemeanor / intoxication / traffic accident*

NEGLECTING THE POSSIBILITY TO INCREASE TRAFFIC SAFETY BY NOT IMPLEMENTING UP-TO-DATE ROAD EQUIPMENT

Demeter PRISLAN*

Numerous road hazards are different objects along and on the road that can in case of a car crash cause serious injuries of passengers and even their death. These objects are mostly lighting or utility poles, rocky roadside, post boxes, telephone boxes, deep-water objects, ditches, buildings and even beginnings of guardrails. We try to remove them, try to replace poles with passive safe ones and finally, if there is no alternative, we shield road hazards with road restrain systems. This includes guardrails, crash cushions, end terminals, emergency passages, special barriers, etc. The existing norms, despite some deficiencies, are giving the possibility to increase road passive safety by implementing adequate road equipment. However, it is incomprehensibly that certain decision-takers neglect the possibility to bring the road safety to a higher level and are therefore increasing the risk of unnecessary casualties.

KEY WORDS: road passive safety / crash cushions / end terminals / passive safe poles / norms

INTRODUCTION

Bridges were always built with parapets – people presumed the danger of falling from a bridge in case of not having some sort of protection against fall. Later, some parts of roads passing along precipitous landscape got protection as well. With development of society and therefore increased road traffic, the perception of dangerous situation changed and with the definition of a road hazard reached an enormous number of critical situations for the safety of a traffic.

Nowadays we consider as a road hazard a passage close to the tree, or rock. Different hazards for the road traffic safety are also ditches, deep waters and single

* ICC Demeter Prislán S.P., International Cooperations' Coordinator, Dobrovica, Slovenia, demeter.prislán@siol.net

objects along the road like public lighting poles, electrical, post and telephone boxes, divisions of highways, exits and crossings of state and other level of roads that have a background, which could be potentially dangerous for passengers in an errant vehicle.

To make the situation harmless we first try to remove road hazards. In most cases, it means that we need to remove trees that are too close to the road. Removing trees means to not only cut them and take them away but also to remove all stumps and level terrain, so that an errant vehicle could come to a halt without any possibility for a tragically outcome of passengers. This is the first step in the process to obtain forgiving roadside.

Further step is the replacement of objects that need to be alongside road but are dangerous in case of a hit. These are mostly different poles for public lighting, surveillance cameras, electronic changeable traffic signs, traffic lights, traffic tables and other equipment that is fixed to poles. We need to replace these conventional, hard structured poles with passive safe ones that, or collapse or yield under the impact of a vehicle. By implementing such passive safe poles, we can bring the number of fatalities to zero.



Figure 1: Roadside cleaned from hazardous objects, poles are passive safe.

If none of previous measures would make a certain road hazard harmless than we need to implement some of the road restrain systems to keep the hazard shielded from the straying vehicles. Most known are different barriers made of steel or concrete (the wooden one have only a wood appearance but they are supported by steel elements) that delineate a driving surface from an obstacle in the roadside. If the containment level of a barrier is of appropriate level according to the traffic on a certain road section, we can expect a safe traffic situation with regard to road hazard on that section. Nevertheless, both ends of a barrier became a new road hazard, so we need to shield them with another road restrain system called End Terminal. This device should prevent deadly consequences in case of a hit. An End Terminal should not only prevent a vehicle to spear on the rails of a barrier but also enable a safe stop of a straying vehicle. Functioning like this it prevents the vehicle to enter shielded zone of a roadside and keeps passengers safe. Another device that could be usefully implemented is Crash Cushion. This device is usually positioned in front of a single obstacle and could be connected to the barrier but could stand also alone. Places where we install Crash Cushions are divisions of traffic lanes on the highway junctions and exits on the highways. In both cases, we shield terrain behind the Crash Cushion that is (usually) full of strong constructions like columns of traffic tables, columns of public lighting or some transformer boxes or stations or, in some cases even only rocky background.



Figure 2: Crash cushion shielding the exit to the rest area.

For all devices previously described, we have two norms that enable us to evaluate the adequacy of road equipment for our situations. One is EN 12767 – Passive Safety of Support Structures for road equipment and another one is EN 1317 – Road Restraint Systems with all its' parts that concern different devices (barriers, crash cushions, end terminals, transitions, bridge parapets, motorcycle restraints, etc.).

1. POLES FOR PUBLIC LIGHTING AND OTHER EQUIPMENT

1.1. About the norm 12767

To understand different types of passive safe poles and their useful application we need to know the standard EN 12767. This standard has a renewed version from 2019, so we refer always to the EN 12767:2019¹ whenever checking the appropriate performances of a product. The mentioned standard distinguishes passive safe poles with no energy absorption, low energy absorption and high-energy absorption. When a car hits a passive safe pole with 100 km/h and the speed after a hit is still 70 km/h or more we classify the pole as the no energy absorption pole. If the exit speed is less than 70 but more than 50 km/h we classify it as low energy absorbing pole and if the exit speed is less than 50 km/h it fits into high-energy absorption class. This basic classification gives us already an idea where shall we use a certain class of pole. If the roadside is without any potentially dangerous obstacles, we can implement the no energy absorption poles while in case that there exists the possibility of a secondary crash we decide for high-energy absorption poles. Namely, the no energy absorption poles (according to the norm EN 12767) allow a car to run into secondary obstacle with a minimum speed of 70 km/h or even higher, so we must be sure that there exists a free zone where a car can safely stop.

The obstacles free zones are different in almost every country. While the basic principle of a clear zone that consists of recovery zone and safety zone is accepted, dimensions differ from one to another country. In some cases, the opinion of road administration is that 6 m wide zone of roadside is enough. This definition is very disputable because 6 meters is not a dimension that gives a driver the opportunity to react correctly after the crash into the pole. On the other hand, there are countries with developed approach to the road passive safety like Netherland where they request a clear zone of 40 x 50 m. This is already a generously allocated zone, which could be, according to my observations, slightly slimmer but longer.

Beside the decision which energy class of a passive safe pole shall we apply we must consider also in what type of soil a pole shall be installed or if it will be installed on a rigid surface (bridges, support walls, etc.). This data is also very important because the behaviour of the pole at the time of a hit also depends on this fact. The regular backfill allows the pole to move already under terrain level while the rigid installation could

¹ EN 12767:2019 Passive safety of support structures for road equipment – Requirements and test methods

make the whole system tougher, which results in increased forces on the vehicle and passengers inside it.

Two more characteristics are important for an adequate choice of a passive safe pole. Very important is in which direction the pole is hit. There are poles that function only in one direction or maybe from another one and if hit under a certain angle, like 20 ° (single directional and bi directional poles). This is a very limited possibility to make roadside safer and therefore the only wise decision is to implement the multidirectional type of a passive safe pole. Such poles are functioning from whatever side being hit and furthermore they are even functioning well no matter at what height being hit.

Another important characteristic is the behaviour of a pole at the time of a hit. We distinguish two types: separation and no separation poles (SE and NS). If the pole is a separation type it means that at the time of a hit, a pole instantly separates from its foundation and flies through the air in a random direction. Such type can be used if there is a small possibility of the presence of vulnerable road users (pedestrians, cyclists, powered two wheelers) and if there is a clear zone, big enough for a safe stop of a wandering vehicle. The no separation type of pole is in this regard much safer, because it stays connected with its base and gives no possibility for separated pieces to fly freely around the place. Such pole gives also bigger resistance to the deformation, deforming slowly but gradually, enabling the vehicle to stop safely.

1.2. Possibilities of application

From the previous text, one can already assume where the passive safe poles could be applied nevertheless it is usefully to know it more precisely. Already some 20 years ago, everything started in countries with developed road infrastructure. They realized that too many people die or are heavy injured because (also) road equipment is insufficient. The basic idea to start the “Passive Safety Revolution” had been that a driver and other participants in the traffic might not to be punished with death because of a small mistake, misjudgement of the traffic situation or similar. Countries like Great Britain, Sweden, Finland, Norway and Benelux already made technical guidelines for the use of passive safe support structures, which they regularly update. Unfortunately, countries in our region hardly recognize the importance of the norm EN 12767 not to mention that official guidelines are missing despite the existence of institutions that ought to be active in this sphere. So, for the moment, the only tool that helps designers are the recommendations that I have done based on technical guidelines from the countries mentioned before. These recommendations are updated and adapted to specifics of our region and include latest developments of passive safe poles (e.g., single and bi directional poles are not mentioned, only multidirectional – it has no sense to recommend outdated products because they are not functioning reliably).



Figure 3: Roundabouts where the speed is more than 30 km/h.

The implementation of passive safe poles should be obligatory:

- on all roads where the speed is not limited to 50 km/h and poles are not shielded with guardrails or barriers or other road restraint devices,
- on all roundabouts where the speed is not limited to 30 km/h (this includes also roundabouts in settlements, except those with a dense traffic of pedestrians and other vulnerable road users – mostly in city centres),
- always when the pole is behind the guardrail but in its working width.

Beside positive impact on society and long-term state economy, passive safe poles can have a direct influence on budget savings. Namely, conventional poles are considered as a road hazard (obstacle in the roadside) and ought to be shielded with a guardrail or other type of barrier while the passive safe ones need not. This way we can save a significant amount of money for not installing guardrails and at the same time make the road safer for motorbikes – in case of a fall a biker slides into the guardrail and could be seriously injured.



Figure 4: Passive safe poles in the 90 km/h zone - no need for a barrier.

A positive economic effect can be realized also on all roads where we are able to omit the installation of a guardrail, which could be needed just to shield the conventional lighting poles. Therefore, by using passive safe poles we obtain not only a moral aspect to society but also an economic short and long-term impact on the state finance.

1.3. Inconsistencies and simplifications

It is not that uncommon that once an idea and further then products are launched on the market the possibility of business attracts different parties to find an easier way of earnings. This happened also in the case of passive safe poles. Once the authorities accepted the idea of passive safe poles for lighting and other installations and first projects were successfully realized market got full of similar products. Different producers of conventional poles for lighting started testing their products according to the norm EN 12767 and they even obtained some certificates for certain type and height of their poles but a thorough check of testing documentation showed that test were not done in a correct way. Namely, the norm requests a testing of the same type and same height of a pole at declared speed, like 100 km/h and testing of the same pole at 35 km/h because pole of the same height must be safe at high as well as at low

speed. What was found in the testing documentation proves that a pole of, for example, 12 m height was tested at 100 km/h but at 35 km/h was tested a pole of 6 m height what is completely wrong. Some other testing institution decided to declare a certain pole as passive safe one with characteristic for passengers' safety as high although they reached a high class only at 35 km/h but at a high speed the worst class of passengers' safety. The norm defines that always the worst results are taken into consideration.

These are only few cases that can make a negative impact on the use of passive safe poles in the future. More dangerous for the safety are installers that have friendly connections in the institutions and road administration that approves the products to be installed. If then, at a final stage fails also the supervising control we have a situation that is ready for the prosecution. Unfortunately, there is a catch. Until there are no technical guidelines for the implementation of passive safe poles and probably some decree there is no legal base for prosecution. For the moment, the use of passive safe poles is voluntary and left to persons that care for improvement of road safety.

2. END TERMINALS OF SAFETY BARRIERS

2.1. First types of absorbing end terminals

End terminals are specific devices of the road restraint system positioned on every side of a barrier. First endings of guardrails were called "fish tail". These were short pieces of a flattened rail. If a vehicle had accidentally hit such ending, consequences were always horrific because a rail pierced through the vehicle and caused a massacre between the passengers. To prevent piercing road administration decided to start and finish the guardrails with inclined elements. These inclined endings really prevented piercing but they caused catapulting run-off vehicles. Although development went further already decades ago, we can still see newly done projects with inclined endings. Development of guardrail endings went in the direction of an ending that would allow a hit of a car without serious consequences. The solution was the energy absorbing end terminal. After first (successful) years of exploitation in USA, their DOTs (Department of Transportation) registered an increased fatality cases. These cases were presented by inventor of the first extrusion end terminal and are known as the "Harman whistleblower case". Mr. Joshua Harman presented in his "qui tam"² complaint, explaining the modifications that were the reason for malfunction of the ET Plus terminal. The producer of disputable end terminal later, three years after the mentioned complaint succeeded at the Federal Highway Agency to obtain a positive opinion about their product by repeating test crashes in the presence of FHWA and producer's representatives but without presence of public.

² Case 2:12-cv-00089-JRG Document 1, Filed 03/06/12 : False Claims Act Complaint "QUI TAM", Joshua Harman on behalf of The United States of America, Plaintiff versus Trinity Industries Inc., Defendant

No matter how the case finished, it is evident that this certain product fails to function in a way the original product functioned before modification. Namely, the extrusion head of the end terminal should allow the rail to run through extruder smoothly, without interruption. Unfortunately, this is not the case with the modified product: the rail is stuck in extruder head already after two to three meters of sliding through. The evidence that this is unreliable product came up last year. On a newly opened road in our region, a car crashed the mentioned end terminal and we recognized the same pattern of malfunction again. Luckily, there were no injured persons. Therefore, we can say that this product is not only unreliable but also even dangerous to be used as a road equipment with which we could increase road passive safety.



Figure 5: Terminal that fail to function properly in 2012 and the same type of terminal in our region in 2022(on the right). Same type malfunction.

2.2. Improved end terminals

The intensifying road traffic demands constant improvement of equipment for road safety. If we want to follow the Vision Zero movement, we may not stagnate in development of different systems that help to lower everyday victims. Therefore, also end terminals experienced a step towards improved safety and functionality. The end terminals described in previous chapter were compliant with the norm ENV 1317-4³. This part of the norm foresees four types of test crasher an end terminal. Two lateral crashes under the angle of 15° and 165° and two test crashes straight into the head of a terminal, one in the middle of a vehicle's front and one ¼ offset to roadside. This norm

³ ENV 1317-4: Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for terminals and transitions of safety barriers, DD ENV 1317-4:2002

corresponds to situations in reality just partly. The fact is that in reality it happens extremely rarely that a vehicle hits the beginning of a guardrail (the head of an end terminal) in a straight manner. Side impacts happen not only into the lateral part of an end terminal but also into the head. Realized this, the CEN members of technical committees started forming additional part of the norm EN 1317, that is prEN 1317-7⁴ which is exclusively dedicated only to end terminals. This part of a norm foresees beside all four crash types mentioned before also a hit into the head of an end terminal under the angle of 15°. Another hit is under the angle of 165° into a guardrail before the backside of an end terminal at a CIP (Critical Impact Point) which is usually 4 – 6 meters before the terminal’s backside. Such testing corresponds much better to reality than tests in ENV 1317-4. Unfortunately, after long discussions and negotiations already in 2017 the development of a prEN 1317-7 had been abandoned. What was the reason for this, one can only guess. However, the fact is that battle for a broader acceptance of a norm that would have led to an improved road safety was lost. Nowadays only countries where awareness of improved road safety is constantly present and in the mind of responsible persons of road authorities demand only those end terminals that are tested according to prEN 1317-7. There are not many on the market.

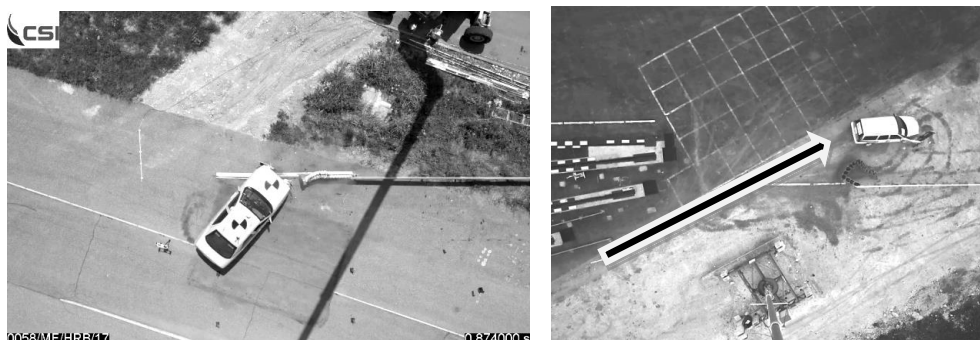


Figure 6: Two types of energy absorbing terminals; one on the left stops the car at beginning of a guardrail the other one lets the vehicle enter the shielded zone.

Such end terminals are absorbing the kinetic energy of a wandering vehicle and are redirecting it back on the track. Such end terminals also prevent vehicle to enter the shielded zone. Reconstruction of an accident that happened on a highway clearly shows that an end terminal compliant with the prEN 1317-7 and non-gating could have helped prevent a death case. Namely, a driver accidentally lost control and drove on an inclined end terminal. The car was thrown on entrenchment and then slid along a trench until it abruptly stopped on the pillar of an overpass. A contemporary end terminal, if hit, would never let the car pass by.

⁴ prEN 1317-7: Road restraint systems - Part 7: Test methods for the terminals of safety barriers, CEN/TC 226 FprEN 1317-7: 2014 CEN/TC 226 Secretariat: AFNOR



Figure 7: Tracks show that the car had been catapulted on inclined end terminal thrown on entrenchment and sliding along a trench finished in the pillar of an overpass.

CONCLUSION

Road traffic is getting more intense with every year and therefore chances for increased number of casualties rise. Without active role of different organizations for road safety, this could be a dark future for participants in road traffic. Especially the ETSC (European Transport Safety Council) is leading different campaigns for lowering the fatalities and heavy injured in road traffic. The council is constantly monitoring the level of traffic safety in different countries of EU and joined members, making yearly reports and analysing the possibilities for improvements. In the first years of activity, the council was focused more on different campaigns to enlighten drivers about the speeding and dangerous driving under the influence of alcohol and drugs. Nowadays council is still active in such campaigns but in its report from 2018 the importance of adequate infrastructure is getting every year more important. It is now evident that only campaigns that address a driver only are insufficient to lower the number of dead

and heavy injured. It is necessary to start working on improvement of road infrastructure, from road design to road equipment.⁵

Unfortunately, the council has no executive power, it can recommend, encourage and gives good examples but cannot impose certain actions towards safer roads. This can only do a local authority and this very often presents an unsolvable problem. Because, despite all actions done by different road safety organizations the final decision belongs to authorities and unfortunately they do not have the same insight as road traffic specialists. Importance of increased safety of road infrastructure is not evaluated through the savings that every saved life can bring but through expenses for road equipment or even only rearranging the roadside. The postponing of implementation of upgraded projects can be consequence of ignorance but can also depend on bureaucratic procedures where even personal frustrations find a place for realization. Another problem is that responsible departments do not take the initiative for more advanced regulation. For example, the state's standardization office accepts a new norm but the responsible department in the ministry does not trace the need to form technical guidelines. Without technical guidelines designers stay without clear instructions for their work. One more situation of dispute is that we have certain law, we have technical guidelines but there is no decree that enforces technical guidelines so, any investor, concessioner or institution can deny performing works according to the project.

Finally, at public tenders requests of characteristics for certain road equipment are kept too low because the publisher fears of having tender negated. How can we expect to improve the level of safety on the roads if we ask for low performant products? Do the people on decision positions realize that by lowering the performance level of road equipment they directly influence the possible increase of road fatalities? Do they realize that doing so they actually play with other people's lives? Is for them, gambling with other's lives allowed? Do they realize that one of "other people" could be a member of their family, daughter, son or wife? It is all what Vision Zero is about? Think of others' lives like being yours!

REFERENCES

1. EN 12767:2019 Passive safety of support structures for road equipment – Requirements and test methods
2. Case 2:12-cv-00089-JRG Document 1, Filed 03/06/12 : False Claims Act Complaint "QUI TAM", Joshua Harman on behalf of The United States of America, Plaintiff versus Trinity Industries Inc., Defendant

⁵ ETSC: Joint Statement on Revision of the Road Infrastructure Safety Management Directive 2008/96, <https://etsc.eu/joint-statement-on-revision-of-the-road-infrastructure-safety-management-directive-2008-96/> accessed 10.5.2023 <https://www.insurancejournal.com/news/national/2019/01/08/514173.htm> accessed 10.5.2023.

3. ENV 1317-4: Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for terminals and transitions of safety barriers, DD ENV 1317-4:2002
4. prEN 1317-7: Road restraint systems - Part 7: Test methods for the terminals of safety barriers, CEN/TC 226 FprEN 1317-7: 2014 CEN/TC 226 Secretariat: AFNOR
5. ETSC: Joint Statement on Revision of the Road Infrastructure Safety Management Directive 2008/96, <https://etsc.eu/joint-statement-on-revision-of-the-road-infrastructure-safety-management-directive-2008-96/> accessed 10.5.2023
6. <https://www.insurancejournal.com/news/national/2019/01/08/514173.htm> accessed 10.5.2023 <https://etsc.eu/16th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/> accessed 10.5.2023

Demeter PRISLAN

ICC koordinacija međunarodne saradnje Demeter Prislan s.p., Dobravica, Slovenija

ZANEMARIVANJE MOGUĆNOSTI POVEĆANJA BEZBEDNOSTI U SAOBRAĆAJU NEIMPLEMENTIRANJEM SAVREMENE OPREME ZA PUTEVE

Različiti objekti duž puta i na putu predstavljaju neke od brojnih opasnosti koje mogu da, u slučaju saobraćajne nesreće, uzrokuju teške povrede putnika, pa čak i njihovu smrt. Ovi objekti su uglavnom stubovi za osvetljenje ili komunalne usluge, stenoviti putevi, poštanske kutije, telefonske kutije, objekti u dubokoj vodi, rovovi, zgrade, pa čak i počeci zaštitnih ograda. Mi pokušamo da ih uklonimo, da zamenimo stubove pasivno bezbednim i tek na kraju, ukoliko nema alternative, zaklanjamo opasnosti na putu sistemima za zadržavanje na putu. Ovo podrazumeva upotrebu zaštitnih ograda, jastuka za sudar, krajnjih terminala, hitnih prolaza, posebnih barijera i sl. Postojeće norme, i pored nekih nedostataka, daju mogućnost povećanja pasivne bezbednosti na putevima implementacijom adekvatne putne opreme. Međutim, neshvatljivo je da pojedini donosioci odluka zanemaruju mogućnost podizanja bezbednosti na putevima na viši nivo i samim tim povećavaju rizik od nepotrebnih gubitaka.

KLJUČNE REČI: pasivna bezbednost na putu / jastuci za sudare / krajnji terminali / pasivni bezbedni stubovi / norme

KRIVIČNOPRAVNI POLOŽAJ MALOLETNIKA U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Doc. dr Sergej ULJANOV*

Doc. dr Zlatko BELENCAN*

Pažnja autora usmerena je na položaj maloletnika, kao posebno osetljivu sociološku i pravnu kategoriju, u odnosu na okolnosti drumskog saobraćaja koje su predmet regulisanja krivičnopравnih normi. Kao težišni fenomen opredeljen je krivičnopравni pojam maloletnika u odnosu na koji će autori izložiti rešenja domaćeg i stranih zakonodavaca. Sledi razmatranje normi Krivičnog zakonika Republike Srbije u vezi sa drumskim saobraćajem putem analize krivičnih dela Ugrožavanje javnog saobraćaja, Ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom, Nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi i Teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Zbog kompleksnosti primene zakona u drumskom saobraćaju, autori će normativnu poziciju maloletnika takođe određivati kroz odredbe Zakona o maloletnim izvršiocima krivičnih dela i krivičnopравnoj zaštiti maloletnih lica, te Pravilnika o načinu i uslovima primene policijskih ovlašćenja prema maloletnim licima. Navedeno će biti praćeno prikazivanjem statističkih podataka o učestvovanju maloletnih osoba u saobraćajnim nezgodama radi determinisanja njihovog položaja u odnosu na aspekte bezbednosti drumskog saobraćaja u Republici Srbiji.

KLJUČNE REČI: maloletno lice / krivično delo / bezbednost saobraćaja / drumski saobraćaj / saobraćajna nezgoda

UVOD

Kao jedinstven fenomen *per se*, pojam maloletnika odlikuje složena višeznačna dimenzionalnost zbog čega se kao pojam može dovesti u vezu sa determinantama različitih pojmovnih okruženja. U radu ćemo se opredeliti za utvrđivanje ovog pojma u

* Naučni saradnik, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd, sergej.uljanov@mup.gov.rs

* Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd, zlatko.belencan@mup.gov.rs

odnosu na krivičnopravne norme, ali i na okolnosti drumskog saobraćaja sa stanovišta njegove bezbednosti.

U nameri da ustanovimo krivičnopravni pojam maloletnika u bezbednosti saobraćaja polazimo od činjenice njegovog postojanja u obe navedene fenomenološke sfere. Mišljenja smo da se u preseku ova dva pojmovna okruženja može odrediti pojam maloletnika i to kao prevashodno krivičnopravno utemeljen ali sa nedvomislenu aktivno prisutnim značenjem u oblasti bezbednosti saobraćaja odnosno njegovog drumskog vida. Tako determinisan pojam poslužiće nam kao *conditio sine qua non* za određivanje krivičnopravnog položaja maloletnika u bezbednosti saobraćaja jer nije moguće odrediti položaj nečega što se prethodno ne može pojmovno ustanoviti.

Položaj maloletnika je predmet našeg istraživanja zbog činjenice da je reč o životnom dobu koje vezuje detinjstvo sa zrelošću zbog čega su maloletne osobe izuzetno ranjive, nesigurne i nepotpuno zrele u psihofizičkom smislu. Kao takva, maloletna lica su izložena brojnim rizicima u različitim segmentima društvenog života, pri čemu mogu biti žrtve ali i izvršioi široke lepeze nezakonitih radnji. Upravo zato smatramo da je određivanje krivičnopravnog pojma maloletnika polazna osnova za naše dalje istraživanje njegovog položaja u okolnostima drumskog saobraćaja, kao okruženja *sui generis*.

Sledeći princip da zakonodovac *imprimis* teži da normira ključne životne okolnosti, koje obuhvataju slobode, prava, obaveze i odnose manifestovane činjenjem ili nečinjenjem, smatramo neophodnim da krivičnopravni pojam maloletnika bazično određen u Krivičnom zakoniku Republike Srbije sagledamo u odnosu na odredbe Zakona o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica, ali i u odnosu na norme Pravilnika o načinu i uslovima primene policijskih ovlašćenja prema maloletnim licima. Uvereni smo da su navedeni pravni izvori ključni za potpuno i sažeto prikazivanje i razumevanje fenomenološkog značaja maloletnika u uslovima postojanja krivičnog dela koje je izvršio u oblasti bezbednosti saobraćaja, njegovih posebnih psihofizičkih odrednica, ali i pravnih mogućnosti kojima u odnosu na maloletnu osobu raspolazu organi koji primenjuju zakon *in optima cura*.

Šta bi u ovom slučaju bio najbolji interes maloletnika? Kako ga odrediti? Odgovor na ova pitanja, kako smatramo, neophodno je potražiti u postojećim okolnostima drumskog saobraćaja odnosno imperativima njegove bezbednosne komponente. Na ovaj način krivičnopravni pojam maloletnika sagledan kroz profil učesnika u drumskom saobraćaju može dati valjanu smernicu za određivanje krivičnopravnog položaja maloletnog lica u bezbednosti saobraćaja.

1. POJMOVNO ODREĐENJE MALOLETNE OSOBE

Bez sumnje, maloletničko doba predstavlja period života koji vremenski spaja detinjstvo sa punoletstvom. O njegovoj definiciji postoje različita mišljenja. Imajuću u vidu da faza adolescencije u sebi nosi faktore biološkog razvoja i stupanje u

karakteristične društvene uloge, teorijski stavovi su se promenili u odnosu na one iz prethodnog veka jer se dinamika biološkog razvoja ubrzala, a društvene uloge izmenile. U današnje vreme moglo bi se reći da je početak puberteta raniji, ali i da se samostalnost osobe vremenski prolongirala. Odloženo je preuzimanje uloga koje podrazumevaju društvenu odgovornost. Okončanje procesa obrazovanja, zasnivanje porodice stupanjem u bračne odnose i ostvarivanje roditeljstva sve više su rezultat ličnog izbora i opredeljenja, a sve manje plod tradicionalnih uticaja matične sredine odnosno nametnutih običaja. Prema nekim shvatanjima, sada doba adolescencije obuhvata vremenski dužu fazu života zbog konstantnih uticaja masovnih medija, digitalizacije i agresivnih marketinških efekata na formiranje sistema vrednosti, način ishrane, odevanje, zainteresovanost za sticanje znanja u formalnom obrazovnom procesu i uopšte na odnos maloletnika prema sebi zbog čega doba puberteta više ne pokriva raspon od 13. do 19. godine starosti već od 10. do 24. godine života (Sawyer i dr., 2018: 223). Takođe, poslednjih decenija uočena je pojava težeg napuštanja roditeljskog doma zbog čega se period ekonomskog, ali i životnog, osamostaljivanja pomerio posle dvadesete godine života (Coleman, Hendry, 1999: 8). Kao paradoks, neki autori ističu promišljanje o potrebi za zakonskom zaštitom lica koja su mlađa od 18 godina jer im istovremeno omogućujemo raspolaganje ne malog broja obaveza i prava u cilju pospešivanja dinamike i kvaliteta njihovog psihološkog razvoja, što vremensku granicu samog razumevanja posledica izvršenih dela postavlja znatno pre 18. godine života (Ćorić, 2019: 41). U teorijskom nasleđu nailazimo i na dva koncepta pozicioniranja maloletnika u odnosu na izvršeni delikt. Pa tako, početkom prošlog veka ličnost maloletnika opredeljuje njegov položaj u sistemu krivičnog postupka u skladu sa teorijskim okvirima modela društvene odbrane (Ancel, 1991). Ipak, u drugoj polovini prošlog veka intenzivan rast maloletničke delinkvencije uslovljava povratak na teorijski obrazac uspostavljanja narušene pravde odnosno davanja primata važnosti društvene zajednice i pojedinca koji su oštećeni nezakonitim postupanjem adolescenta, ali uz obraćanje pažnje na psihofizički kapacitet maloletnog delinkventa i njegovu sposobnost da rasuđuje (Nikolić, 2011: 358).

Mišljenja smo da krivičnopravni pojam maloletnika direktno zavisi od njegovog krivičnopravnog statusa, nesumnjivo determinisanog na osnovu utvrđenih starosnih granica krivične odgovornosti (Joksić, 2010: 116). Međutim, utvrđivanje stepena psihofizičke zrelosti i efektivnost rasuđivanja maloletnika određeni su *in concreto* njegovim svojstvima u svakom posebnom slučaju zbog čega zakonodavac nužno mora da postavi normativne granice u okviru kojih se neka osoba ima smatrati maloletnom. Drugim rečima da bi se prema maloletnom učiniocu krivičnog dela mogao primenjivati zakon, njegov pojam mora biti odenut u krivičnopravno ruho.

Po ovom pitanju ne postoji jedinstveno rešenje na globalnom nivou, već zavisi od stava nacionalne legislative. U tom smislu, krivičnopravne odredbe u Bugarskoj prepoznaju maloletno doba kao period od 14. do 18. godine života, u Kini se lica mlađa od 18 godina mogu kazniti blaže osim u slučaju izvršenja teških krivičnih dela kada *de iure* stiču krivičnu odgovornost, grčki zakonodavac maloletne osobe deli na mlađe koje

su starosti od 12 do 17 godina i starije koje imaju od 17 od 21 godine, dok u Češkoj status maloletnika važi za lica stara od 16 do 18 godina koja imaju delimičnu krivičnu odgovornost (Jovašević, 2009: 8). Indonežanska legislativa maloletnike smešta u vremenski raspon od 14. do 18. godine (Kurniawan i dr., 2020: 611), ali predviđa i mlađa maloletna lica uzrasta od 12 do 16 godina (Suwitno, 2018: 503-505, 507) što ostavlja prostor za razmišljanje u pogledu krivične odgovornosti za osobe uzrasta od 14 do 16 godina. Mišljenja smo da u Indoneziji *de iure* postoje mlađa i starija maloletna lica, pri čemu su lica stara od 14 do 16 godina više krivično odgovorna od onih uzrasta od 12 do 14 godina, a manje od starijih maloletnika koji imaju od 16 do 18 godina. Normativno rešenje australijske države Novi Južni Vels klasifikuje krivično odgovorne osobe na decu i odrasle u odnosu na činjenicu koja podrazumeva navršenih 18 godina starosti.¹ Zakonodavstvo Novog Zelanda određuje za mlađa maloletna lica ona koja imaju od 10 do 14 godina, a za starija maloletna lica ona stara od 14 do 17 godina.²

Domaći zakonodavac u Krivičnom zakoniku Republike Srbije (u daljem tekstu KZ) pod maloletnikom smatra lice koje je navršilo 14 ali nije navršilo 18 godina.³ U skladu sa odredbama Zakona o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica (u daljem tekstu ZM) srpsko zakonodavstvo dihotomno predviđa kategorije mlađeg i starijeg maloletnika shodno tome da li je osoba *de facto* navršila 16 godina starosti zbog čega se u slučaju da ima od 14 do 16 godina normira kao mlađi, a u slučaju da ima od 16 do 18 godina kao stariji maloletnik.⁴ U Pravilniku o načinima i uslovima primene policijskih ovlašćenja prema maloletnim licima (u daljem tekstu PPOM) jasno je određeno da je maloletnik lice koje je navršilo 14, a nije navršilo 18 godina.⁵

Obzirom da je domaći zakonodavac na ovaj način odredio starosnu granicu perioda adolescencije, neophodno je da u sledećem poglavlju kroz prizmu normativnih odrednica u potpunosti sagledamo fenomenološki volumen krivičnopravnog pojma maloletnika uzevši tako u obzir značaj instituta krivične odgovornosti maloletnih izvršilaca krivičnih dela u oblasti bezbednosti saobraćaja.

2. KRIVIČNOPRAVNE DETERMINANTE MALOLETNIKA

Sledeći princip da je sudija *la bouche de la loi*, potpuno uviđamo potrebu da pojam maloletnika bude opredeljen krivičnopravnim odredbama kako bi sudija mogao zakonske norme primenjivati prema maloletnom izvršiocu krivičnog dela

¹ Part 1, Section 3 of the Children (Criminal Proceedings) Act No. 55 from 1987, as at 11/11/2021.

² Section 21, Section 22 of the Crimes Act 1961; Section 8 of the Criminal Justice Act from 1985.

³ Član 112 stav 9 Krivičnog zakonika, Službeni glasnik RS, br. 85/05, 88/05 – ispr., 107/05 – ispr., 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/26 i 35/19.

⁴ Član 3 stav 2 i 3 Zakona o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica, Službeni glasnik RS, br. 85/05.

⁵ Član 1 stav 2 Pravilnika o načinu i uslovima primene policijskih ovlašćenja prema maloletnim licima, Službeni glasnik RS, br. 83/19.

(Montesquieu, 1889: 159). Zakonodavstvo Republike Srbije normativno kreira pojam maloletnika definišući njegove starosne granice. Ipak, to nije dovoljno za primenu krivičnopравnih odredbi u oblasti bezbednosti saobraćaja bez postojanja zakonom određenih krivičnih dela koja povezuju ova dva fenomenološki različita okruženja. S tim u vezi, analiziraćemo krivična dela koja u domaćem zakonodavstvu predstavljaju spoj krivičnopравnih normi sa okolnostima drumskog saobraćaja zbog čega ih posmatramo kao krivičnopравne determinante maloletnika.

U glavi 26. KZ-a, koja je zbirni izraz svih deliktних radnji koje je zakonodavac normirao kao krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, nalaze se i ona koja se odnose na nezakonito postupanje u drumskom saobraćaju sa posledicom koja podrazumeva postojanje krivične odgovornosti izvršilaca, kako punoletnih tako i maloletnih.

Krivično delo Ugrožavanje javnog saobraćaja, već u samom nazivu, upućuje na izvršenje nezakonite radnje u specifičnim okolnostima.⁶ U prvom stavu krivičnog dela navedena je veza između ugrožavanja javnog saobraćaja na putevima i nepridržavanja saobraćajnih propisa kao isključivi uzročno-posledični niz koji dovodi do štetne posledice. Dakle, do posledice dolazi zbog nepridržavanja saobraćajnih propisa jer se samo na taj način u formalnopравnim granicama ovog krivičnog dela može učiniti ugrožavanje javnog saobraćaja. Međutim, težina posledice ogleđa se u zaštićenim dobrima koje pogađa, a koja su u ovom slučaju ljudski život ili telo odnosno imovina većeg obima. Imajući u vidu naročite okolnosti drumskog saobraćaja i uzajamnost fenomena učesnika u saobraćaju, vozila i puta, zakonodavac ističe dve neophodnosti u strukturi bića ovog krivičnog dela. Najpre, neophodno je da se nepridržavanjem saobraćajnih propisa tako ugrozi javni saobraćaj na putevima da bi uopšte došlo do štetne posledice. Znači, svako nepridržavanje saobraćajnih propisa nije relevantno za postojanje ovog krivičnog dela jer nije izraženo u dovoljnoj meri da do štetne posledice dođe. S druge strane, sama štetna posledica ogleđa se u dovođenju u opasnost nosećih vrednosti društvene zajednice, kao što su život, zdravlje i imovina. Ukoliko pažljivo analiziramo stepen ugroženosti ovih dobara, uvidećemo da je samo dovođenje u opasnost normativno postavljeno kao takvo usled kojeg nastupa laka telesna povreda odnosno imovinska šteta većeg obima.⁷ Da zaključimo, samo nepridržavanje saobraćajnih propisa na putevima koje je tako izrazito da dovodi u opasnost život ili telo drugog učesnika u drumskom saobraćaju sa posledicom lake telesne povrede odnosno nanosi štetu imovini većeg obima sa određenim minimalnim iznosom, može činiti radnju izvršenja krivičnog dela Ugrožavanje javnog saobraćaja. U osnovnom biću ovog krivičnog dela stepen posledice i sa stanovišta fizičkog zdravlja i sa aspekta imovinske vrednosti određen je minimalno, dakle u vidu lake telesne posledice odnosno tačno određenog iznosa imovinske štete čiji prelazak označava postojanje krivične odgovornosti izvršioca. Kao sankcija za izvršenje osnovnog bića krivičnog dela Ugrožavanje javnog saobraćaja predviđena je kazna izdržavanja zatvora u trajanju do tri

⁶ Član 289 KZ.

⁷ Propisana je imovinska štete čiji iznos prelazi 200.000 dinara.

godine. U drugom stavu ovog delikta radnja izvršenja odnosi se na nepridržavanje saobraćajnih propisa na način kojim se *inter alia* ugrožavaju tramvajski, trolejbuski i autobuski saobraćaj i to u meri potrebnoj da se dovedu u opasnost ljudski život ili telo odnosno imovina većeg obima. U ovom slučaju propisana je sankcija u vidu kazne izdržavanja zatvora u vremenskom rasponu ne kraćem od šest meseci i ne dužem od pet godina, što znači da su u drugom stavu ovog krivičnog dela određeni posebni minimum i posebni maksimum kazne za učinioca. Zbog dužne pažnje sa kojom je neophodno da postupa profesionalni vozač tramvaja, trolejbusa odnosno autobusa, te zbog činjenice da prevozi putnike u drumskom saobraćaju, okolnosti navedene u ovom stavu su kvalifikatorne u odnosu na one koje čine strukutru osnovnog bića ovog krivičnog dela. Ipak, zakonodavac je predvideo i mogućnost da krivično delo Ugrožavanje javnog saobraćaja, u oba slučaja navedena u prethodnim stavovima, može biti učinjeno iz nehata pa je predviđena sankcija alternativno postavljena kao novčana kazna ili kao kazna izdržavanja zatvora u trajanju do jedne godine. Mišljenja smo da maloletna osoba može biti izvršilac krivičnog dela Ugrožavanje javnog saobraćaja shodno kriterijumima navedenim u prvom i trećem stavu, ali da je to moguće čak i shodno odredbama iz drugog stava zbog mogućnosti neovlašćenog upravljanja tramvajem, trolejbusom ili autobusom.

Ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom ili opasnim sredstvom, svakako, je krivično delo u kome se maloletnik može naći u ulozi izvršioca češće u grupi nego pojedinačno.⁸ Naime, nije redak slučaj da huliganske grupe oštete ili unište saobraćajne znakove ili ih čak koriste u fizičkom konfliktu sa suprotstavljenim, najčešće navijačkim, grupama. Osnovno biće ovog delikta podrazumeva sledeće radnje izvršenja koje je zakonodavac odredio kao oštećenje, uklanjanje ili teže oštećenje, davanje pogrešnih znakova ili signala, te postavljanje prepreka. Objekt inkriminisane radnje nije jedinstven niti singularan, ali možemo reći da svi materijalni predmeti koji ga čine imaju značaj za bezbedno odvijanje drumskog saobraćaja što ih zbirno povezuje sa funkcionalnog aspekta. Kao objekt(e) radnje izvršenja zakonodavac je detaljno naveo saobraćajne uređaje, sredstva, znakove ili uređaje za signalizaciju ili zaštitne i odbojne ograde, ali i saobraćajnice, upravo zbog njihove uloge da služe bezbednosti javnog saobraćaja na putevima. Radnja izvršenja ovog krivičnog dela mora biti učinjena tako da bude ugrožen javni saobraćaj u meri u kojoj će biti dovedeni u opasnost ljudski život ili telo odnosno imovina većeg obima. Bilo koji pojavni oblik nezakonitog postupanja naveden u prvom stavu ovog krivičnog dela zaprećen je kaznom zatvora u trajanju do tri godine. Ipak, ako je bilo koji vid osnovnog bića krivičnog dela učinjen iz nehata, što je češće u slučaju maloletnih izvršilaca, alternativno su propisane novčana kazna ili kazna zatvora do jedne godine trajanja. U praksi postupanja kriminalističke policije, ovo krivično delo se može dovesti u vezu sa maloletničkom delinkvencijom, ali ukoliko bi njegovi izvršioци bili punoletne osobe može predstavljati indiciju prisustva terorističke grupe odnosno predstojeće terorističke aktivnosti kojom se priprema izvođenje terorističkog napada.

⁸ Član 290 KZ.

Krivično delo Nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi može, takođe, upotpuniti krivičnopravni profil pojma maloletnika jer nije redak slučaj da maloletni učinilac iz straha napusti mesto na kome je izazvao saobraćajnu nezgodu.⁹ U prvom stavu zakonodavac je predvideo situaciju u kojoj vozač motornog vozila, odnosno drugog prevoznog sredstva (bicikla ili zaprežnog vozila), izaziva saobraćajnu nezgodu u kojoj svojim vozilom povređuje ili prouzrokuje povredu drugog učesnika u drumskom saobraćaju, posle čega povređeno lice ostavlja bez pomoći na mestu izvršenja saobraćajne nezgode. Kazna je dualno propisana kao novčana ili kao zatvorska u trajanju do tri godine. Smatramo neophodnim da napomenemo da, shodno praksi rada saobraćajne policije, izvršioци ovog krivičnog dela neretko kao razlog napuštanja mesta izvršenja saobraćajne nezgode navode strah od mogućeg dodatnog povređivanja već povređenog učesnika u saobraćaju usled neposjedovanja znanja pružanja adekvatne medicinske pomoći. Ipak, to ne može biti prihvatljivo objašnjenje jer ne postoji imperativ neposrednog pružanja zdravstvene zaštite povređenom učesniku u saobraćaju ukoliko se radi o težim povredama, dok je u skladu sa odredbama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima vinovnik saobraćajne nezgode dužan da uključivanjem pokazivača pravaca na vozilu, postavljanjem sigurnosnog trougla, upotrebom ručne odnosno prenosive baterijske lampe ili na drugi mogući način obezbedi mesto saobraćajne nezgode, tako zaštititi povređenu osobu i bez odlaganja obavesti policiju i službu hitne pomoći, pri čemu je isto tako važno da upozori i sve druge učesnike drumskog saobraćaja kako bi sprečio uvećanje postojećih odnosno nastajanje novih i težih posledica.¹⁰ Kvalifikatorne okolnosti u drugom stavu ovog krivičnog dela podrazumevaju da je usled nepružanja pomoći nastupila teška telesna povreda osobe povređene u saobraćajnoj nezgodi čiji je izazivač napustio mesto izvršenja. Zakonodavac ovakvo postupanje učinioca sankcioniše kaznom u rasponu od najmanje šest meseci i najviše pet godina izdržavanja kazne zatvora. Najteži oblik krivičnog dela Nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi propisan je u trećem stavu ovog delikta u slučaju da je nastupila smrt povređene osobe usled nepružanja pomoći lica koje je izazvalo saobraćajnu nezgodu, što je zaprećeno kaznom zatvora u trajanju od jedne do osam godina. Visina posebnog minimuma i posebnog maksimuma navedene kazne dovoljno govori o izuzetnoj težini posledice ovog oblika krivičnog dela Nepružanja pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi.

Naposletku, krivično delo zbirnog naziva Teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja samo po sebi predstavlja kvalifikovane oblike krivičnih dela Ugrožavanje javnog saobraćaja i Ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom.¹¹ U tom smislu, u prvom stavu kao posledica nedozvoljenih aktivnosti iz prva dva stava prethodno navedenih krivičnih dela istaknuto je nastupanje teške telesne povrede ili

⁹ Član 296 KZ.

¹⁰ Član 167 i član 168 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik RS, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - odluka US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - odluka US, 24/18, 41/18, 41/18 - dr. zakon, 87/18, 23/19 i 128/20 - dr. zakon.

¹¹ Član 297 KZ.

imovinska šteta velikih razmera. Dakle, ove okolnosti su kvalifikatorne u odnosu na posledicu koja podrazumeva laku telesnu povredu odnosno imovinsku štetu većeg obima zbog čega je predviđena kazna zatvora u trajanju od jedne do osam godina. U drugom stavu normirana je još teža posledica u vidu nastupanja smrti jednog ili u najtežem slučaju više lica, što je zaprećeno kaznom zatvora sa visokim posebnim minimumom i maksimumom u rasponu od dve do dvanaest godina. Treći stav posvećen je nehatnom činjenju krivičnih dela Ugrožavanje javnog saobraćaja i Ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom, ali sa posledicom nastupanja teške telesne povrede odnosno imovinske štete velikih razmera. Propisana sankcija je izdržavanje kazne zatvora u trajanju do četiri godine. Četvrti stav obuhvata kvalifikatorne okolnosti u vidu nastupanja smrti jednog ili više lica usled nehatnog izvršenja pomenutih krivičnih dela, što je inkriminisano kaznom zatvora u trajanju od jedne do osam godina. Napominjemo da je vremenski raspon u ovom slučaju blaži od situacije u kojoj otežavajuće okolnosti ne podrazumevaju nehatno postupanje, tako da je nehat kao psihički odnos učinioca prema posledici krivičnog dela krivičnopravno relevantna činjenica koju je domaći zakonodavac svakako uzeo u obzir. Pravna konstrukcija ovog krivičnog dela završava se petim stavom kojim je propisano da je u slučajevima iz prethodno navedenih stavova obavezno izricanje mere bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom.

Imajući u vidu starosnu granicu koju je domaći zakonodavac odredio za opseg krivičnopravnog pojma maloletnika, izložićemo odredbe ZM koje se tiču mogućnosti sankcionisanja maloletnih izvršilaca krivičnih dela. U tom smislu, mlađim maloletnicima mogu se izreći samo vaspitne mere, kao i starijim maloletnicima kojima se izuzetno može izreći i kazna maloletničkog zatvora.¹² Kažnjavanje starijih maloletnika u slučaju izvršenja krivičnog dela koje je zaprećeno kaznom zatvora dužom od pet godina trajanja, podrazumeva izricanje kazne maloletničkog zatvora ukoliko ne bi bilo opravdano izreći vaspitnu meru zbog visokog stepene krivice, prirode i težine krivičnog dela.¹³ U domaćem zakonodavstvu propisan je čitav niz vaspitnih mera, koje mogu biti mere upozorenja i usmeravanja (sudski ukor i posebne obaveze), mere pojačanog nadzora (u matičnoj porodici, u drugoj porodici, od strane organa starateljstva, uz dnevni boravak u ustanovi za vaspitanje i obrazovanje maloletnika), kao i zavodske mere (upućivanje u vaspitnu ustanovu, vaspitno-popravni dom i posebnu ustanovu za lečenje i osposobljavanje).¹⁴ Da bi se najbolje postigla svrha vaspitnih mera, prilikom njihovog izbora u ozbir se posebno uzimaju uzrast i zrelost maloletnika, stepen poremećaja u društvenom ponašanju, težina izvršenog krivičnog dela, pobude iz kojih je krivično delo učinio, sredina i prilike u kojima je živeo, postdeliktno ponašanje, odnos prema posledici odnosno da li je pokušao da je spreči, da li je pokušao da naknadi učinjenu štetu, te da li je ranije činio krivična dela.¹⁵ Kad je reč o odmeravanju kazne

¹² Član 9 ZM.

¹³ Član 28 ZM.

¹⁴ Član 11 ZM.

¹⁵ Član 12 ZM.

maloletničkog zatvora u obzir se uzimaju svrha maloletničkog zatvora i sve okolnosti koje utiču na visinu kazne, od kojih posebno stepen zrelosti maloletnika, vreme koje je potrebno za njegovo vaspitanje i vreme koje je potrebno za njegovo stručno osposobljavanje.¹⁶

Organi koji primenjuju zakon, pre svega policija opšte nadležnosti, saobraćajna policija i kriminalistička policija prema PPOM u odnosu na maloletnog izvršioca krivičnog dela mogu da ostvare sledeća ovlašćenja: upozorenje i naređenje, proveru i utvrđivanje identiteta, pozivanje i dovođenje, zadržavanje i privremeno ograničenje slobode kretanja, prikupljanje obaveštenja, privremeno oduzimanje predmeta, zaustavljanje i pregled saobraćajnih sredstava, upotrebu sredstava prinude, saslušavanje maloletnika u svojstvu osumnjičenog, te utvrđivanje prisustva alkohola i psihoaktivnih supstanci.¹⁷ Prilikom primene ovlašćenja posebno se mora voditi računa o pravnom statusu maloletnika, njegovom najboljem interesu, zdravlju i dostojanstvu njegove ličnosti, emocionalnim svojstvima, zaštiti privatnosti i izbegavanju štetnih posledica po maloletnu osobu.¹⁸ Upravo zato o razlozima za preduzimanje ovlašćenja policijski službenik je obavezan da usmeno obavesti maloletnika, njegove roditelje ili staratelje, organ starateljstva odnosno ustanovu za smeštaj maloletnika, a potom da uruči pismeno obaveštenje o pravima maloletnika i utvrdi da li je maloletnik razumeo svoja prava i obaveze.¹⁹ Ako postoji osnov sumnje da je izvršio krivično delo maloletnik će biti zadržan do dolaska javnog tužioca za maloletna lica, a ne duže od šest časova.²⁰ Maloletniku koji je upravljao motornim vozilom koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi sa poginulim licima, uzeće se krv i urin radi utvrđivanja prisustva alkohola i psihoaktivnih supstanci zbog čega policijski službenik pribavlja naredbu javnog tužioca za maloletnike ili sudije za maloletnike.²¹ Tokom primene zakona sasvim je moguće da dođe do upotrebe sredstava prinude. Obzirom da je maloletnik normativno zaštićena kategorija lica, u slučaju primene sredstava prinude prema njemu mora se poštovati zakon, čuvati ljudski život i dostojanstvo, prouzrokovati što manje povreda i minimalna materijalna šteta i upotrebiti najblaže sredstvo prinude radi izbegavanja štetnih posledica.²² Eksplozivna sredstva nije dozvoljeno upotrebiti prema maloletniku, a vatreno oružje može se upotrebiti isključivo u situaciji kada je to jedini način za odbranu od neposrednog napada ili opasnosti kojima se ugrožava život policijskog službenika ili druge osobe.²³

Nakon upoznavanja sa krivičnopravnim determinantama maloletnika, kroz sagledavanje normativnih rešenja kojima su određene starosne granice maloletničkog

¹⁶ Član 30 ZM.

¹⁷ Član 2 PPOM.

¹⁸ Član 3 PPOM.

¹⁹ Član 3 PPOM.

²⁰ Član 17 PPOM.

²¹ Član 22 PPOM.

²² Član 23 PPOM.

²³ Član 24 PPOM.

statusa, krivičnih dela u bezbednosti saobraćaja koja može da izvrši, mogućnosti i načina njegovog sankcionisanja, te ovlašćenja koja se mogu primeniti prema ovoj psihofizički osetljivoj kategoriji lica, dopunićemo krivičnopravni profil položaja maloletnika utvrđivanjem njegovog značaja u okolnostima drumskog saobraćaja odnosno uloge koju ima u odnosu na činjenični presek stanja u oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije.

3. ZNAČAJ MALOLETNOG LICA U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

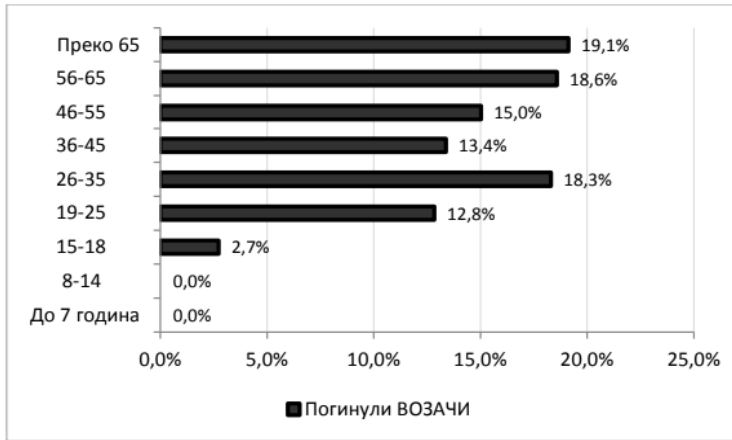
U nameri da prikažemo važnost uloge maloletnika kao učesnika drumskog saobraćaja izložićemo statističke podatke koji su osnovni pokazatelji stanja bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji za desetogodišnji period od 2012. do 2021. godine. Naša pažnja biće usmerena na podatke u vezi sa posledicama saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovala maloletna lica u svojstvu vozača. Posledice saobraćajnih nezgoda (u daljem tekstu SN) biće predstavljene brojem maloletnih učesnika drumskog saobraćaja koji su u njima poginuli ili zadobili lake i teške telesne povrede.²⁴ Svi podaci biće prikazani tabelarno i putem grafikona u brojevima i procentima.

Tabela 1. Posledice SN u 2012.

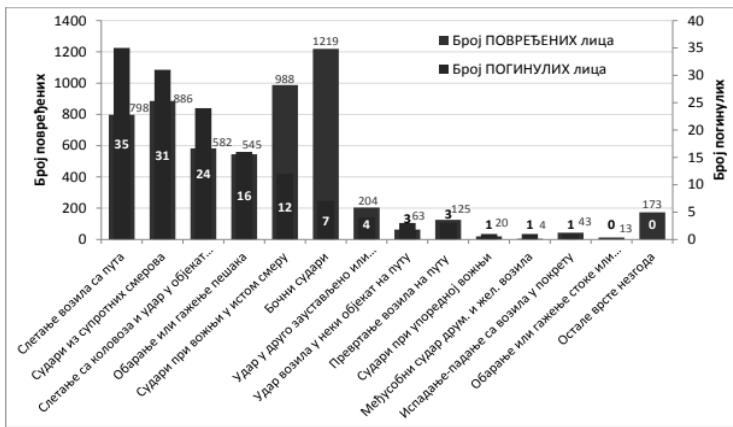
Године старости	Свега настрадао	Возачи		
		ПОГ	ТПП	ЛТП
Укупно	19090	366	1792	7416
До 7 година	539	0	5	19
8-14	975	0	45	164
15-18	1196	10	89	320
19-25	3268	47	270	1273
26-35	3943	67	353	2003
36-45	2843	49	306	1398
46-55	2350	55	278	996
56-65	2141	68	263	797
Преко 65	1812	70	181	443
Непознато	23	0	2	3

²⁴ Svi podaci preuzeti su iz Statističkih izveštaja o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji za period od 2012. do 2021. godine, koje je izradila Agencija za bezbednost saobraćaja.

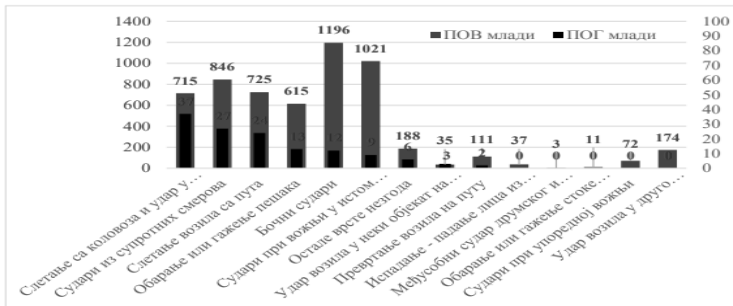
Grafikon 1. Stradali u SN u 2012.



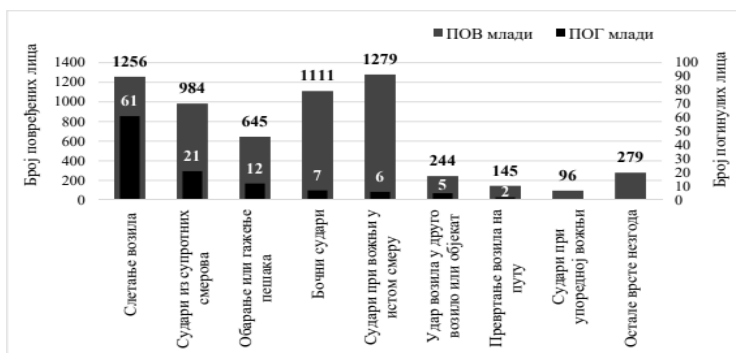
Grafikon 2. Posledice SN u 2013.



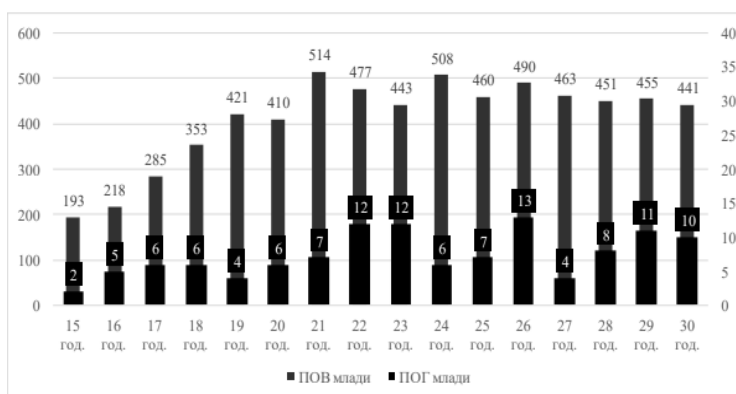
Grafikon 3. Posledice SN u 2014.



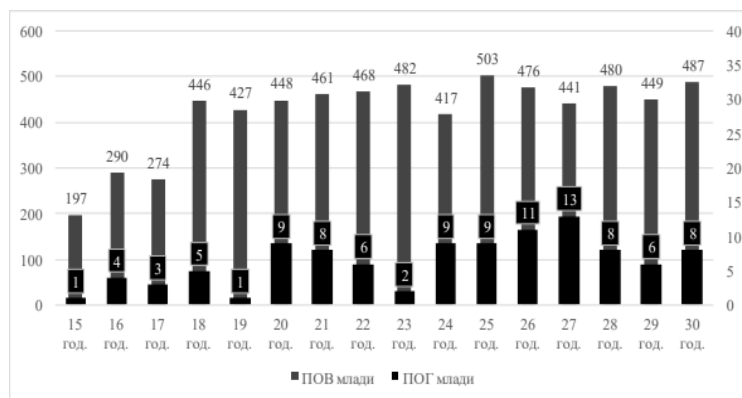
Grafikon 4. Posledice SN u 2015.



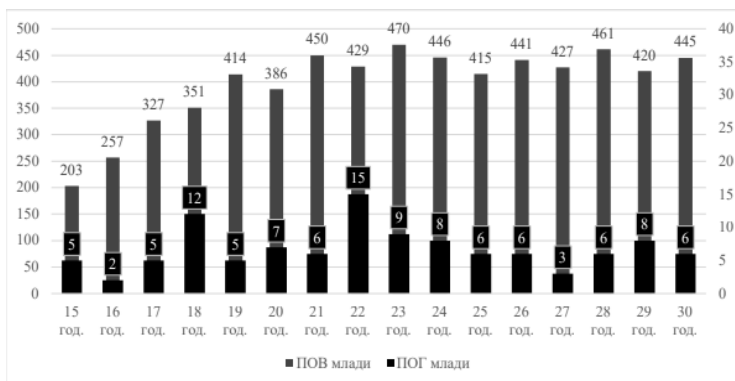
Grafikon 5. Posledice SN u 2016.



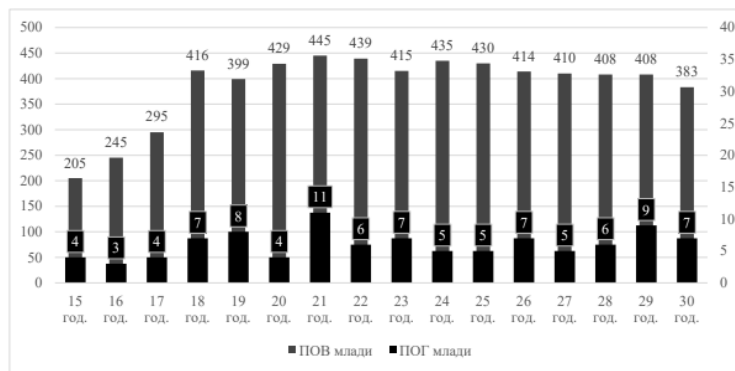
Grafikon 6. Posledice SN u 2017.



Grafikon 7. Posledice SN u 2018.



Grafikon 8. Posledice SN u 2019.



Grafikon 9. Posledice SN u 2020.

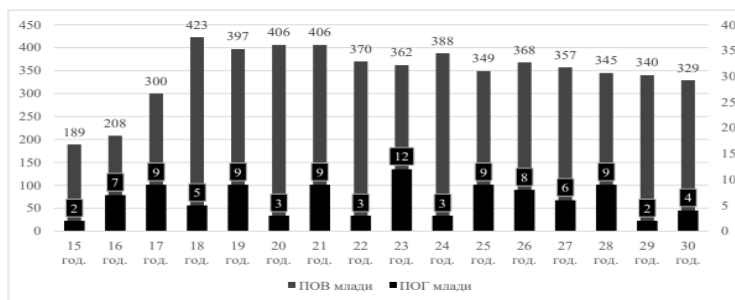
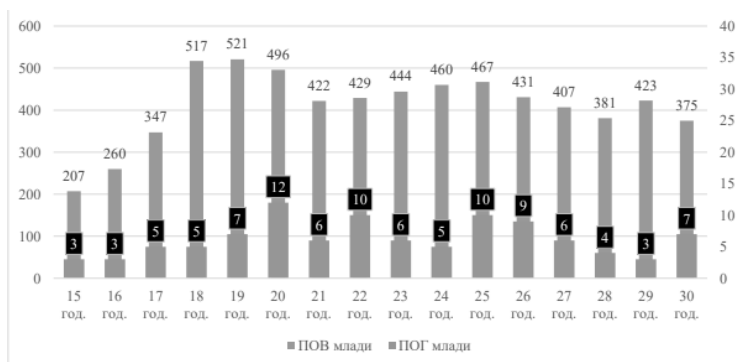


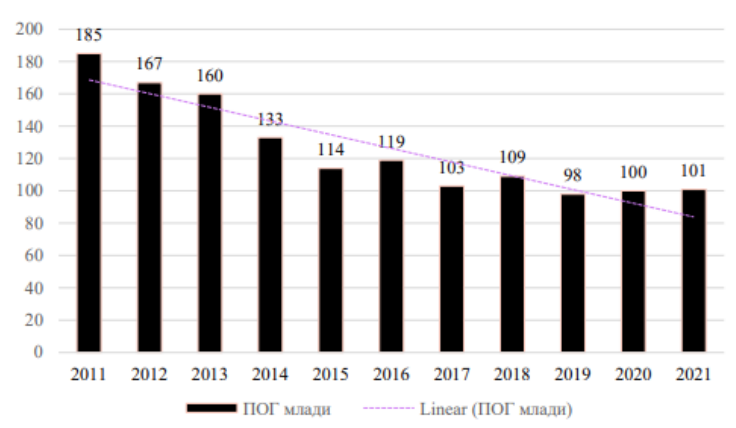
Tabela 2. Posledice SN u 2021.

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП
15 год.	3	40	167
16 год.	3	44	216
17 год.	5	56	291
18 год.	5	75	442

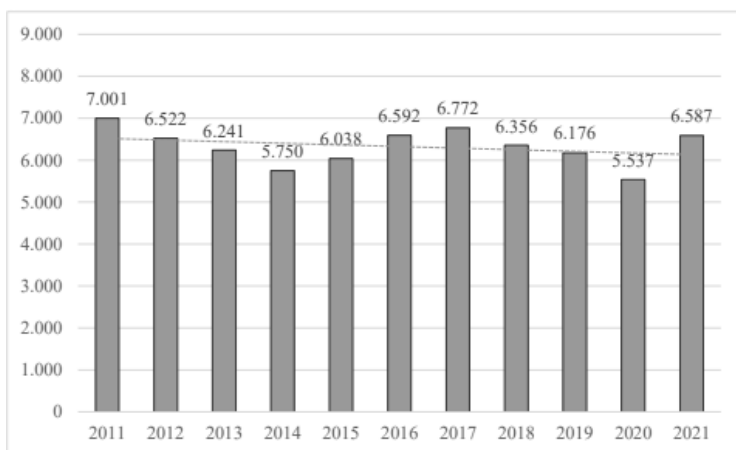
Grafikon 10. Posledice SN u 2021.



Grafikon 11. Stradali u SN, 2011.-2021.



Grafikon 12. Povređeni u SN, 2011.-2021.



Na Grafikonu 11. prikazan je broj mladih vozača stradalih u drumskom saobraćaju za desetogodišnji period od 2011. do 2021. године. Obzirom da je najviše poginulih bilo tokom 2011. godine (185), a najmanje u 2019. godini (98) možemo zaključiti da je prisutan trend opadanja broja poginulih mladih vozača u drumskom saobraćaju i da je taj trend relativno stabilan. Na Grafikonu 12. uočljiv je trend umanjena broja mladih učesnika u drumskom saobraćaju koji su povređeni u periodu posle 2011. godine (7.001) koji se nastavlja do 2014. godine (5.750), ali od 2015. godine trend povređenih raste, a 2017. godine registrovan je njihov najveći broj (6.772). Trend postaje kolebljiv jer od 2018. broj povređenih opada do 2020. godine, kada je zabeležen njegov najveći pad (5.537), da bi 2021. godine ponovo došlo do porasta broja povređenih mladih vozača (6.587).

ZAKLJUČAK

Bezbednost saobraćaja je izuzetno specifična oblast društvenog života u kojoj učesnici drumskog saobraćaja svakodnevno donose brze odluke, čine važne izbore i veoma često su izloženi rizičnim i teško predvidljivim situacijama. Njihova odgovornost prema drugim učesnicima saobraćaja, u saobraćajnim nezgodama sa smrtnom posledicom i teškim telesnim povređivanjem, ulazi u polje dejstva krivičnih odredaba. Ove norme u formi krivičnih dela utvrđuju okvire dozvoljenog ponašanja u drumskom saobraćaju sa stanovišta postojanja krivične odgovornosti, koja je kao opšti institut krivičnog prava tesno povezana sa starosnom granicom učesnika saobraćaja. Upravo u tom kontekstu valja pronaći putokaz za određivanje krivičnog položaja maloletnika u bezbednosti saobraćaja. Broj povređenih i stradalih mladih vozača u protekloj deceniji opominje nas da i pored postojećih zakonskih rešenja, koja putem vremenskog definisanja pojma, krivične odgovornosti i mogućih sankcija utvrđuju

krivičnopravni položaj maloletnika, moramo radi njihove bezbednosti u dramskom saobraćaju pojačati edukaciju maloletnika, intenzivirati medijske kampanje i biti otvoreni za razmenu dobre prakse i iskustva na međunarodnom planu.

REFERENCE

1. Ancel, M. (1991) *Društvena odbrana*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja.
2. Coleman, J. C. & Hendry L. B. (1999) *The Nature of Adolescence*. London: Routledge.
3. Ćorić, D. (2019) O sličnostima i razlikama definicija pojmova „maloletno lice“ i „dete“ u domaćem pozitivnom pravu. *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, 57(1), str. 29-43.
4. Joksić, I. (2010) Promene u krivičnopravnom statusu maloletnika sa posebnim osvrtom na krivičnu odgovornost. *Žurnal za kriminalistiku i pravo*, 15(2), str. 115-126.
5. Jovašević, D. (2009) Maloletničko krivično pravo sa posebnim osvrtom na sistem vaspitnih naloga. *Izbor sudske prakse*, (4), str. 5-12.
6. Krivični zakonik, Službeni glasnik RS, br. 85/05, 88/05 – ispr., 107/05 – ispr., 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/26 i 35/19.
7. Kurniawan Y. P., Hartwiningsih S. H., Purwadi H. & Soehartono S. (2020) Diversion urgency in traffic violations committed by minors. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 499, pp. 604-612.
8. Montesquieu, C. L. (1899) *The spirit of laws*. (Transl. by Nugent, T.) New York: The Colonial Press.
9. Nikolić, Z. (2011) Sličnosti i razlike maloletničkog kaznenog zakonodavstva u Srbiji, Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini i Crnoj Gori, *Strani pravni život*, 55(3), str. 357-364.
10. Pravilnik o načinu i uslovima primene policijskih ovlašćenja prema maloletnim licima, Službeni glasnik RS, br. 83/19.
11. Sawyer, S. M., Azzopardi P. S., Wickremarathne D. & Patton G. C. (2018) The age of adolescence. *The Lancet Child & Adolescent Health*, 2(3), pp. 223-228.
12. Statistički izveštaji o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji za period od 2012.do 2021. godine. Beograd: Agencija za bezbednost saobraćaja.
13. Suwitno, S. (2018) Legal protection of vehicle users by under age (minors) viewed from the perspective at present Act No. 22 of 2009 on traffic and transportation. *Jurnal Daulat Hukum*, 1(2), pp. 501-508.
14. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik RS, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - odluka US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - odluka US, 24/18, 41/18, 41/18 - dr. zakon, 87/18, 23/19 i 128/20 - dr. zakon.

15. Zakon o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica, Službeni glasnik RS, br. 85/05.

Doc. Sergej ULJANOV, PhD
Research Fellow, Ministry of Internal Affairs of the Republic of Serbia, Belgrade

Doc. Zlatko BELENCAN, PhD
Ministry of Internal Affairs of the Republic of Serbia, Belgrade

POSITION OF JUVENILES IN TRAFFIC SAFETY REGARDING THE CRIMINAL LAW

The author's attention is focused on the position of juveniles, as a particularly sensitive sociological and legal category, in relation to road traffic circumstances that are subject to the regulation of criminal law norms. The main phenomenon is defined as the criminal law concept of juveniles, in relation to which the authors will present the solutions of domestic and foreign legislators. The following is a consideration of the norms of the Criminal Code of the Republic of Serbia in relation to road traffic through the analysis of criminal offenses Endangering public traffic, Endangering traffic with a dangerous act and a dangerous means, Failure to provide assistance to a person injured in a traffic accident and Serious crimes against the safety of public traffic. Due to the complexity of enforcing the law in road traffic, the authors will also determine the normative position of juveniles through the provisions of the Law on Juvenile Crime Offenders and Criminal Protection of Juveniles, and the Handbook on the Manner and Conditions of Using Police Powers against Juveniles. The aforementioned will be followed by the presentation of statistical data on the participation of juveniles in traffic accidents in order to determine their position in relation to aspects of road traffic safety in the Republic of Serbia.

KEY WORDS: juvenile /criminal offense / traffic safety / road traffic / traffic accident

MALOLETNICI - IZVRŠIOCI SAOBRAĆAJNIH KRIVIČNIH DELA NA PODRUČJU APELACIONOG SUDA U NIŠU

Vesna STEVANOVIĆ*

Krivična dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja vrše ne samo punoletna lica nego i maloletnici. U radu smo na osnovu detaljne analize ukazali u kojoj meri su maloletnici sa područja pojedinih viših sudova koja su u okviru nadležnosti Apelacionog suda u Nišu vršili krivična dela iz ove grupe, na strukturu i na neke specifičnosti tih krivičnih dela. Takođe, ukazali smo i na sankcije koje su im izrečene. Dali smo i prikaz odluka Apelacionog suda u Nišu kao drugostepenog suda u postupcima po žalbi protiv odluka prvostepenih sudova izrečenih prema maloletnicima.

KLJUČNE REČI: maloletnici / saobraćaj / krivična dela / vaspitne mere

UVOD

Svakodnevno različite kategorije učesnika učestvuju u saobraćaju na putevima, u svetu i u Srbiji. I svaka od tih kategorija svakodnevno krši u manjoj ili većoj meri saobraćajne propise. Nekada su posledice kršenja saobraćajnih propisa manje a nekada više vidljive. Najčešće, u pitanju su saobraćajni prekršaji, ali zbog kršenja saobraćajnih propisa vrlo često dolazi i do saobraćajnih nezgoda u kojima učestvuju i postaju odgovorne različite kategorije učesnika. To je realnost u svetu, a takođe, u Srbiji. U svakodnevnom životu najbrojnije su saobraćajne nezgode sa materijalnom štetom. Međutim, zbog propusta učesnika u saobraćaju dolazi i do saobraćajnih nezgoda sa nastradalim – poginulim odnosno povređenim osobama. Krivična dela protiv bezbednosti saobraćaja na putevima svojevrnsni su „danak“ savremenom načinu života u kome „vladaju“ motorna vozila, te stvari koje su u današnjem modernom društvu postale važne kao ni jedna roba do sada. Ova grupa krivičnih dela je tokom XX veka postala svetska pojava i problem (Obradović, 2016: 71).

Izvršilac bilo kog saobraćajnog krivičnog dela može biti samo učesnik u saobraćaju na putevima. Kao izvršilac ovih krivičnih dela najčešće se javlja svako lice koje se na bilo

* Sudija, Apelacioni sud, Niš, glosarijum@glosarijum.com

koji način, bilo kojom svojom delatnošću ili u bilo kom svojstvu, nađe u ulozi učesnika u javnom saobraćaju (Simović i dr, 2015). Najčešće, kao izvršioци saobraćajnih krivičnih dela pojavljuju se punoletne osobe. U poslednjih više od deset godina prema zvaničnim podacima grupa krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja nalazi se uvek među četiri najzastupljenije grupe krivičnih dela po broju prijavljenih, optuženih odnosno osuđenih učinilaca krivičnih dela u strukturi svih grupa krivičnih dela kada su u pitanju punoletni učinioci krivičnih dela.

Ali sve češće na putevima u Srbiji, pojavljuju se kao izvršioци saobraćajnih krivičnih dela i maloletnici, koji upravljaju najrazličitijim kategorija vozila odnosno prevoznih sredstava. Nekada su u pitanju maloletnici koji poseduju probnu vozačku dozvolu, nekada su u pitanju maloletnici bez vozačke dozvole bilo koje kategorije. To se dešava u svim delovima Srbije. Pojedini od tih maloletnika upravljaju vozilima pod dejstvom alkohola, opojnih droga. Na to mediji stalno ukazuju, što proizilazi samo iz nekih naslova: „MALOLETNIK VOZIO DROGIRAN I BEZ DOZVOLE: Na policiju naleteo u Kaluđerici, evo šta mu sleduje!“¹ - 21.6.2022., „Komšinica je zakasnila minut po Melisu, našla ju je pregaženu“: Reči oca nastradale devoјčice iz Novog Pazara² - 13.12.2022., „NOVI DETALJI STRAVIČNE NESREĆE U KOJOJ JE POGINULA DEVOJČICA: Vozač koji je izgubio kontrolu nad vozilom bez dozvole, a to nije sve!“³ - 30.8.2021. Ovakvi i slični naslovi mogu da se pronađu skoro svakodnevno u domaćim štampanim i elektronskim medijima, ali i posledice saobraćajnih nezgoda prouzrokovanih takvom vožnjom od strane pojedinih vozača. Ove informacije o brojnim saobraćajnim nezgodama, koje su različite u pogledu učesnika u nezgodama imaju još jedan najmanji zajednički imenitelj – žrtva, mladi ljudi odnosno deca koji su budućnost svakog društva, na čije stradanje kao učesnika u saobraćaju je svako od odraslih osetljiv. Ne samo u Srbiji, nego u svakoj državi. Širom sveta.

U praksi Apelacionog suda u Nišu, shodno nadležnosti ovog suda, susretali smo se u prethodnom periodu sa različitim propustima maloletnih učesnika u saobraćajnim nezgodama. Cilj nam je bio da u radu sagledamo u kojoj meri se na ovom području događaju saobraćajne nezgode koje su prouzrokovane od strane maloletnih izvršilaca saobraćajnih krivičnih dela i pojedine karakteristike tih saobraćajnih nezgoda, kao i sankcije koje se izriču prema tim maloletnicima.

¹<https://www.espreso.co.rs/vesti/hronika/1074221/maloletnik-vozio-drogiran-i-bez-dozvole>, 21.06.2022. 19:05h, pristupljeno 1.5.2023.

² <https://www.telegraf.rs/vesti/hronika/3599931-komsinica-je-zakasnila-minut-po-melisu-nasla-ju-je-pregazenu>

13.12.2022., - Tinejdžerka Melisa Zećović (15) poginula je juče u Novom Pazaru oko 6.45 na putu do škole, kada je na nju golfo 6 naleteo tinejdžer B. H. (17) dok je prelazila pešački prelaz u naselju Mur. Nakon udara podletela je pod točkove kombija, koji se kretao suprotnim smerom, za čijim volanom je bio S. Ć. (58). On je prešao preko njenog tela i pobeгаo, ali je ubrzo uhapšen, kao i maloletni vozač, koji se sam predao policiji., pristupljeno 1.5.2023.

³ <https://www.glas-javnosti.rs/vesti/hronika/novi-detalji-stravicne-nesrece-u-kojoj-je-poginula-devojčica-vozac-izgubio-kontrolu-nad-vozilom-bez-dozvole-a-to-nije-sve> 30.08.2021 11:52:38 h - Maloletni vozač I.J. (16) upravljao je bez dozvole vozilom marke "pežo" nad kojim je izgubio kontrolu., pristupljeno 1.5.2023.

Saobraćajne nezgode sa maloletnicima kao izvršiocima krivičnih dela uočavaju se u praksi sudova na teritoriji širom Srbije, pa ni područje koje pokriva Apelacioni sud u Nišu u tom delu nije izuzetak.

1. NADLEŽNOST APELACIONOG SUDA U NIŠU

Apelacioni sud u Nišu je formiran u reformi pravosuđa krajem 2009. godine. Teritorijalna nadležnost suda definisana je odredbama Zakona o izmenama i dopunama Zakona o sedištim i područjima sudova i javnih tužilaštava iz 2013. godine.⁴ Od tada Apelacioni sud u Nišu je nadležan za područja sedam viših sudova i to: u Vranju, Zaječaru, Negotinu, Leskovcu, Nišu, Prokuplju i Pirotu, koje područje obuhvata nadležnost 16 osnovnih sudova odnosno 31 opštinu sa područja istoka i juga Republike Srbije.

Shodno odredbama Zakona o uređenju sudova, nadležnost Apelacionog suda u Nišu je da odlučuje po žalbama na odluke viših sudova. Obzirom da je odredbama ovog zakona propisana isključiva nadležnost viših sudova da sude u prvom stepenu u krivičnom postupku prema maloletnim učiniocima krivičnih dela, to je Apelacioni sud u Nišu nadležan kao drugostepeni sud da odlučuje u svim predmetima po žalbi na odluke pomenutih sedam viših sudova sa svog područja⁵.

2. VAŽEĆI KAZNENI PROPISI KOJI SE ODNOSU NA MALOLETNIKE

Prema odredbama Zakona o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica (dalje: ZM)⁶ i odredbama Zakona o prekršajima Republike Srbije (dalje: ZOP)⁷ maloletnik je lice koje je u vreme izvršenja krivičnog dela navršilo 14 godina, a nije navršilo 18 godina. Odredbama pomenutih kaznenih propisa isključuju mogućnost izricanja krivičnih – prekršajnih sankcija prema deci - licima koja u vreme izvršenja protivpravnog dela koje je u zakonu predviđeno kao krivično delo odnosno prekršaj nisu navršila 14 godina.

Oba pomenuta kaznena propisa u Republici Srbiji razlikuju mlađe i starije maloletnike. Mlađim maloletnikom smatra se lice koje je u vreme izvršenja krivičnog dela – prekršaja navršilo 14 a nije navršilo 16 godina, dok je stariji maloletnik lice koje je u vreme izvršenja krivičnog dela – prekršaja navršilo 16 a nije navršilo 18 godina.

⁴ Zakon o sedištim i područjima sudova i javnih tužilaštava, "Službeni glasnik RS", br. 101/2013 od 20.11.2013. primenjuje se od 1.1.2014.

⁵ Zakon o uređenju sudova, "Službeni glasnik RS", br. 116/2008, 104/2009, 101/2010, 31/2011, 78/2011, 101/2011, 101/2013, 40/2015, 106/2015, 13/2016, primenjuje se od 1.1.2010., videti čl.23. i 24.

⁶ Zakon o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica („Sl. glasnik RS“ br. 85/05 počeo sa primenom 1.1.2006. godine).

⁷ Zakon o prekršajima („Sl. glasnik RS“ br. 65/2013 počeo sa primenom 1.3.2014. godine).

Imajući u vidu predmet ovog rada, pažnja je usmerena na krivična dela odnosno krivične postupke prema maloletnicima.

Osim navedenih propisa značajne su i odredbe Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZBS).⁸ ZBS poznaje dve kategorije lica kojima se izdaje probna vozačka dozvola – maloletna lica – mlađa od 18 godina i punoletna lica – koja su navršila 18 godina, a koja prvi put stiču pravo na upravljanje motornim vozilima "B" kategorije. Za obe kategorije lica važe delimično identične odredbe – da im se probna vozačka dozvola izdaje sa rokom važenja od jedne godine, da se probna vozačka dozvola može koristiti samo u Republici Srbiji, da vozač koji ima probnu vozačku dozvolu ne sme da upravlja motornim vozilom u periodu od 23,00 do 5,00 sati, koristi telefon i druga sredstva za komunikaciju za vreme vožnje i da se ne sme kretati brzinom većom od 90% od brzine koja je dozvoljena na delu puta kojim se kreće, kao i da motorno vozilo, kojim upravlja vozač koji ima probnu vozačku dozvolu, mora biti označeno posebnom oznakom "P", koja mora biti na vidljivom mestu sa prednje i zadnje strane vozila. Međutim, postoji i razlika između ove dve grupe lica zbog toga što maloletno lice koje je navršilo 17 godina, a kome je izdata probna vozačka dozvola B kategorije ne sme da započne i upravlja vozilom bez nadzora lica u vozilu koje ima vozačku dozvolu B kategorije u trajanju od najmanje pet godina i što lice koje vrši nadzor dužno je da se stara da (maloletni) vozač vozilom upravlja na bezbedan način i u skladu sa propisima.

3. MALOLETNICI I SAOBRAĆAJNA KRIVIČNA DELA U SRBIJI

U Republici Srbiji u poslednjih pet godina, prema poslednjim zvanično objavljenim podacima Republičkog zavoda za statistiku za 2021.godinu (dalje: RZS) prisutan je trend stagnacije i blagog opadanja svih krivičnih dela koje vrše maloletnici. Isti trend se uočava i u pogledu krivičnih dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja. To se uočava iz sledeće tabele.

Tabela 1. Podaci o podnetim krivičnim prijavama prema maloletnicima

Godina	2017	2018	2019	2020	2021
Ukupno	3465 (100%)	2744 (100%)	2903(100%)	2524(100%)	2513(100%)
KD protiv BJS	76 (2,2%)	44 (1,6%)	43 (1,5%)	43 (1,7%)	50 (2%)

Izvor: Republički zavod za statistiku (dalje: RZS)

Prema podacima RZS u pogledu podnetih krivičnih prijava prema maloletnicima zbog izvršenih krivičnih dela iz pojedinih grupa krivičnih dela prema sistematici Krivičnog zakonika, krivična dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja učinjena od strane maloletnika su u ukupnom broju svih podnetih krivičnih prijava na šestom odnosno na sedmom mestu u periodu 2017. - 2021. godina sa udelom od maksimalno 2,2% (2017. godine) a minimalno 1,5% (2019. godine) od svih

⁸ Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima ("Sl. glasnik RS" br.41/09 od 2.6.2009. godine, stupio na snagu 10.6.2009.godine, počeo sa primenom 11.12.2009. godine).

maloletnika prijavljenih za bilo koju grupu najvažnijih krivičnih dela. Na taj način nastavlja se tendencija smanjenja krivičnih dela iz ove grupe izvršenih od strane maloletnika, kojih je 2013. godine bilo 3,2% (Ignjatović, 2015:22).

U pogledu podnetih optuženja – predloga za izricanje krivičnih sankcija prema maloletnicima od strane nadležnih javnih tužilaca i izrečenih krivičnih sankcija od strane nadležnih viših sudova prema sistematici Krivičnog zakonika u periodu 2017. – 2021. godine ova grupa krivičnih dela odnosno maloletnici kojima su izrečene dogovarajuće sankcije je na šestom odnosno na sedmom mestu. Iako je za ova krivična dela u odnosu na navedeni period tokom 2021. godine podneto najviše predloga za izricanje krivične sankcije i najviše izrečeno krivičnih sankcija prema maloletnicima – po 2,3% posmatrano od svih grupa krivičnih dela koje se odnose na maloletnike, u apsolutnim brojkama to je i dalje mali broj maloletnika prema kojim aje podnet predlog za izricanje krivične sankcije – 41 odnosno prema kojima je izrečena neka od krivičnih sankcija – 32 na području Republike Srbije.⁹

4. APELACIONI SUD U NIŠU I MALOLETNI IZVRŠIOCI SAOBRAĆAJNIH KRIVIČNIH DELA

Trend smanjenja broja krivičnih dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja koja vrše maloletnici – u pogledu broja podnetih krivičnih prijava, optuženja i osuda prisutan u Republici Srbiji, prisutan je i na području u nadležnosti Apelacionog suda u Nišu. Želeći da detaljno sagledamo stvarno stanje bezbednosti javnog saobraćaja na ovom području kada su u pitanju krivična dela iz ove grupe izvršena od strane maloletnika, napravljena je detaljna analiza za period od 2013.-2022.godine po različitim segmentima.

4.1. Opšti podaci o krivičnim delima

Rezultati pomenute analize pokazali su da postoji razlika između broja maloletnih lica koja su izvršila krivična dela iz ove grupe – 16 u odnosu na broj predmeta koji su u pomenutom periodu zavedeni kod nadležnih sudova u vezi sa pojedinim krivičnim delima iz ove grupe - 19. Posmatrano po godinama to se uočava se iz sledeće tabele.

Tabela 2. Broj maloletnih izvršilaca krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja

Godina	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Broj maloletnika	1	2	2	4	0	2	1	2	1	1

Prema broju primljenih predmeta u celokupnom posmatranom periodu najviše krivičnih dela iz ove grupe izvršeno je od strane maloletnika na području Višeg suda u

⁹ Saopštenje 188 od 14.7.2022. Statistika pravosuđa: Republički zavod za statistiku Maloletni učinioi krivičnih dela u Srbiji, 2021

Laskovcu – 8 i Vranju – 5, u Prokuplju i Pirotu po 2, u Negotinu i Nišu po 1 krivično delo. Jedino na području Višeg suda u Zaječaru maloletnici se u posmatranom periodu nisu pojavili kao izvršioци nijednog krivičnog dela iz ove grupe.

Broj krivičnih predmeta formiranih prema maloletnicima zbog saobraćajnih krivičnih dela izvršenih u posmatranom periodu razlikuje se i od ukupnog broja izvršenih krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja od strane maloletnika na ovom području i drugih krivičnih dela. Posmatrano po godinama izvršenja krivičnih dela to se uočava iz sledeće tabele.

Tabela 3. Broj forimiranih predmeta zbog KD protiv bezbednosti javnog saobraćaja izvršenih od strane maloletnika prema godini izvršenja krivičnog dela

Godina	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Broj predmeta	1	2	4	3	1	2	2	2	1	1

Broj saobraćajnih i drugih krivičnih dela izvršenih od strane ovih maloletnika je veći od broja formiranih predmeta – ukupno 25 krivičnih dela u 19 predmeta. Posmatrano po godinama to se uočava iz sledeće tabele.

Tabela 4. Broj KD protiv bezbednosti javnog saobraćaja i drugih KD izvršenih od strane maloletnika po godinama

Godina	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Broj KD	1	2	4	4	0	3	2	5	2	2

U 19 predmeta izvršioци krivičnih dela bili su maloletnici muškog pola – 15 maloletnika, a u jednom slučaju izvršilac je bila maloletnica.

Prema uzrastu u vreme izvršenja krivičnih dela maloletni izvršioци su bili u uzrastu starijeg maloletnika – 14 maloletnika, a u 2 krivična dela u uzrastu mlađeg maloletnika.

Najčešće izvršeno krivično delo od strane maloletnika je teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl. 297 st 3 u vezi sa čl. 289 st. 3 u vezi st.1 KZ – 4 krivična dela, potom krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja iz čl. 289 st.1 KZ - 3 krivična dela a po 2 krivična dela su ugrožavanje javnog saobraćaja iz čl.289 st. 3 u vezi st. 1 KZ i teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st.1. u vezi sa čl.289 st. 1 KZ. To su pojedinačno izvršena krivična dela, a bilo je i izvršenih krivičnih dela iz ove grupe u sticaju sa krivičnim delom nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi iz čl.296 st.1. KZ odnosno u sticaju sa drugim krivičnim delima, o čemu će biti reči u daljem tekstu. Jedino u celokupnom navedenom periodu nije izvršeno najteže krivično delo iz ove grupe – krivično delo teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja sa smrtnom posledicom bilo iz nehata ili sa umišljajem.

Maloletnici su vršili krivična dela iz ove grupe različitim prevoznim sredstvima. Najčešće je to bilo putničko vozilo, moped i motor, a u jednom slučaju je to bilo teretno

vozilo koje je maloletnik uzeo bez znanja oca. Od svih maloletnih izvršilaca krivičnih dela iz ove grupe samo jedan je bio sa probnom vozačkom dozvolom, a niko od ostalih maloletnika nije posedovao vozačku dozvolu bilo koje kategorije u vreme izvršenja krivičnog dela, bez obzira na prevozno sredstvo kojim su izvršili krivično delo.

Kao mesto izvršenja krivičnih dela najčešće se pojavljuju sela odnosno seoski putevi. Od gradova najviše krivičnih dela iz ove grupe izvršeno je u Leskovcu – 5, što je u skladu sa podatkom da na području Višeg suda u Leskovcu ima najviše izvršenih krivičnih dela iz ove grupe. Pojedinačni slučajevi izvršenja krivičnih dela iz ove grupe su u Kuršumliji i Bosilegradu, odnosno na javnom putu između pojedinih mesta.

Najčešći propusti koji su maloletnim izvršiocima krivičnih dela stavljeni na teret su kršenja pravila saobraćaja i to: upravljanje motornim vozilom – putničkim, teretnim, odnosno motorciklom – mopedom neprilagođenom brzinom (čl.42 st.1. ZOBS) – propusti 10 maloletnika, uključivanje vozila u saobraćaj (33 ZOBS), kretanje vozila po putu (čl.35 ZOBS), polukružno okretanje (čl.50 ZOBS), mimoilaženje (čl.51 ZOBS), neupotreba svetala u saobraćaju kod saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali dvotočkaši (čl.78 ZOBS).

4.2. Analiza prvostepenih postupaka i odluka

U toku prvostepenih postupaka maloletni izvršiocima ovih krivičnih dela najčešće su se branili priznanjem izvršenja krivičnog dela – 14 maloletnika, a samo 2 maloletnika su negirali izvršenje krivičnih dela koja su im stavljena na teret.

U dva slučaja maloletnici su izvršili krivična dela pod dejstvom alkohola. U prvom slučaju maloletnica je upravljala vozilom pod dejstvom alkohola od 0,68 promila i izvršila krivično delo teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st.1 u vezi sa čl.289 st. 1KZ. U drugom slučaju maloletnik je upravljao vozilom pod dejstvom od 1,78 promila alkohola u krvi i izvršio krivično delo teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st.1 u vezi sa čl.289 st. 1KZ u sticaju sa krivičnim delom nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi iz čl.296 st. 1 KZ i neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila iz čl. 213 st.1 KZ. U oba slučaja bilo je više povređenih lica sa teškim odnosno lakim telesnim povredama.

U Leskovcu je krajem 2021.godine maloletnik upravljao putničkim vozilom pre sticanja vozačke dozvole bilo koje kategorije i izvršio krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja iz čl.289 st 3 u vezi st 1 KZ a tom prilikom je zatečen u izvršenju krivičnog dela neovlašćeno držanje opojnih droga iz čl.246a st1 KZ – držao je kod sebe 24,7 grama opojne droge marihuane.

Tokom 2022. godine maloletnik je u Leskovcu izvršio krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja iz čl.289 st. 3 u vezi st. 1 KZ, a zajedno je sa još tri druga učestvovao kao saizvršilac u izvršenju krivičnog dela neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila iz čl.213 st.1 KZ.

Najčešći tipovi saobraćajnih nezgoda koje su prouzrokovali maloletnici bili su: samo 1 učesnik (učešće samo putničkog vozila kojim je upravljao maloletnik i povrede njegovih saputnika) – 6 saobraćajnih nezgoda, 2 učesnika (učešće putničkog vozila kojim je upravljao maloletnik i pešaka) – 3 saobraćajne nezgode; 2 učesnika (putničko vozilo/putničko vozilo i motorcicl/drugi dvotočkaš) – po 2 saobraćajne nezgode i 2 učesnika (teretno vozilo/pešak) – 1 saobraćajna nezgoda.

Kod saobraćajnih nezgoda sa učešćem dvotočkaša (motorcikli, mopedi) uočeno je da su postojali propusti i na strani oštećenih koji su se prevozili na tim dvotočkašima jer nisu nosili zaštitnu kacigu. Maloletnici koji su upravljali dvotočkašima prouzrokovali su dve saobraćajne nezgode u kojima su povređena deca – po jedno dete, koja su zadobila teške telesne povrede, na području Pirota i Leskovca. U oba slučaja u pitanju su bila krivična dela teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st3. u vezi sa čl.289 st.3. u vezi st.1 KZ. Osim toga, kod saobraćajnih nezgoda sa učešćem putničkih vozila kada su maloletnici izvršili pojedina krivična dela uočeno je da su u šest slučajeva maloletnici upravljajući putničkim vozilima pre sticanja prava na upravljanje vozilom bilo koje kategorije prouzrokovali povrede svojih saputnika u situacijama kada su izgubili kontrolu nad vozilom upravljajući neprilagođenom brzinom, a u tri slučaja maloletnici su takođe, upravljajući putničkim vozilima pre sticanja prava na upravljanje vozilom bilo koje kategorije prouzrokovali povrede pešaka – sve povređene osobe su bile žene.

U 11 saobraćajnih nezgoda koje su prouzrokovali maloletnici najčešće bilo je povređeno jedno lice, u 4 saobraćajne nezgode bila su povređena dva lica, a samo u jednoj saobraćajnoj nezgodi bila su povređena tri lica.

Ni u jednom od navedenih predmeta nije bio određen pritvor prema maloletnicima – izvršiocima bilo kog krivičnog dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.

Prvostepeni sudovi su posle sprovedenog postupka najčešće prema maloletnim izvršiocima ovih krivičnih dela izicali vaspitne mere pojačanog nadzora ukupno u 14 predmeta i to : pojačan nadzor od strane organa strateljstva (dalje: PNOS) ukupno u 13 predmeta i pojačan nadzor od strane roditelja (dalje: PNOR) – u jednom predmetu. Samo u jednom od tih predmeta pored vaspitne mere PNOS prema maloletnom učiniocu krivičnog dela je izrečana kumulativno i vaspitna mera posebna obaveza – da redovno pohađa školu. Takođe, samo u jednom predmetu prema maloletniku je pored vaspitne mere PNOS bila izrečena i mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom „A1“ i „B“ kategorije u trajanju od jedne godine. U 2 predmeta prema maloletnicima je izrečena vaspitna mera upozorenja i usmeravanja – sudski ukor. U 3 predmeta prvostepeni sud je posle sprovedenog postupka obustavio krivični postupka prema maloletnom izvršiocu krivičnog dela iz razloga necelishodnosti izricanja bilo koje vaspitne mere iz čl.78 st 2 ZM.

Značajan podatak uočen u analizi ovih predmeta je da niko od ovih maloletnika u vreme kada je pokrenut i sproveden krivični postupak prema njima zbog pojedinih

krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja prethodno nije bio u sukobu sa zakonom, odnosno niko od njih nije bio povratnik u izvršenju krivičnog dela.

4.3. Odluke Apelacionog suda u Nišu u postupku po žalbi

Podnosioci žalbe protiv rešenja prvostepenih sudova najčešće su bili branioci maloletnika – u 12 predmeta, nadležni viši javni tužioci – u 6 predmeta, a u jednom slučaju žalbu je podneo i zakonski zastupnik maloletnika.

Od strane branilaca žalbe su u svim predmetima ulagane zbog bitne povrede odredaba krivičnog postupka, a osim toga u najvećem broju slučajve zbog pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i odluke o krivičnoj sankciji, a najređe zbog povrede krivičnog zakona. Od strane nadležnih javnih tužilaca žalbe su najčešće ulagane zbog odluke o krivičnoj sankciji – vaspitnoj meri, a u dva predmeta od strane VJT u Vranju iz svih zakonskih razloga (u pitanju je predmet prema istom maloletniku o kome će biti reči u daljem tekstu).

Odlučujući po žalbama protiv rešenja prvostepenih sudova Apelacioni sud u Nišu kao drugostepeni sud je najčešće – u 14 predmeta odbio žalbe i potvrdio odluke prvostepenih sudova, u 3 predmeta je ukinuo prvostepeno rešenje i predmet vratio prvostepenom sudu na ponovno odlučivanje a u 2 predmeta je preinačio prvostepenu odluku i obustavio postupak prema maloletniku.

4.4. Pojedine specifičnosti u predmetima

Analizom predmeta uočeno je da su pripadnici policije u pojedinim predmetima podnosili prekršajne i krivične prijave prema maloletnicima. Ali uočena je i značajna razlika u pogledu podnetih prijava, pa je u jednom slučaju sadržina tih prijava identična, a u drugom slučaju postoji značajna razlika, što je bilo od uticaja na (ne)primenu načela ne bis in idem.

U pravnosnažno okončanom postupku pred Višim sudom u Vranju u predmetu Km 22/16 prema mal. A.S. bila je zbog krivičnog dela teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st. 3 KZ u vezi sa čl.289 st.1 Kz izrečena vaspitna mera PNOS i mera bezbednosti zabrane upravljanja motornim vozilom „A1“ i „B“ kategorije u trajanju od 1 godine. Ta odluka je potvrđena rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 14/17 od 1.3.2017.godine – odbijena je žalba branioca ovog maloletnika podneta iz svih zakonskih razloga. U postupku po zahtevu za zaštitu zakonitosti iniciranom od strane branioca maloletnika Vrhovni kasacioni sud je zbog povrede zakona ukinuo pomenutu odluku i predmet je vraćen na ponovni postupak da bi se utvrdilo da li je u konkretnom slučaju opravdano pozivanje branioca maloletnika u žalbi na povredu načela ne bis in idem s obzirom da je prema maloletniku povodom istog događaja vođen i prekršajni postupak.

U ponovnom postupku Viši sud u Vranju je rešenjem Km 29/17 od 13.10.2017.godine obustavio postupak prema maloletniku na osnovu čl.78 st.2 ZM ali je u postupku po žalbi VJT Vranje od strane Apelacionog suda u Nišu rešenjem Kžm1 73/17 od 6.12.2017.godine ukinuto prvostepeno rešenje i predmet vraćen na ponovni postupak.

Nakon toga je Viši sud u Vranju rešenjem Km 45/17 od 10.4.2018.godine ponovo obustavio postupak prema maloletniku na osnovu čl.78 st.2 ZM i detaljno se pozvao na pravilo ne bis in idem. Pored ostalog u tom rešenju je navedeno da je: „ ... Po ovom zahtevu vođen je prekršajni postupak pred Prekršajnim sudom u Vranju odeljenje u Bujanovcu i doneta je presuda I – 1Pr.br.8339/15 i Prim.br.147/15 od 27.7.2017.godine, kojim su A.S. i P.B. oglaseni odgovornim i osuđeni na novčane kazne u iznosima od po 20.000 dinara i izrečena im je zabrana upravljanja motornim vozilima „A“ kategorije u trajanju od po 10 meseci. Presuda je postala pravosnažna 11.8.2017. i izvršna 29.8.2017.godine“

Po žalbi VJT Vranje podnetoj iz svih zakonskih razloga Apelacioni sud u Nišu je rešenjem Kžm1 44/18 od 6.6.2018. godine potvrdio navedenu odluku prvostepenog suda i naveo: „ ... Prema stanju u spisima predmeta, pre svega na osnovu uvida u zahteve za pokretanje prekršajnog postupka PU Vranje od 14.9.2015. godine i predloga VJT u Vranju Ktm.br.125/15 od 16.6.2016.godine, utvrdio je da je protiv mal.sada pun.S.A. pokrenut prekršajni postupak pred Prekršajnim sudom u Vrawu, kao i krivični postupak pred Višim sudom u Vranju za isti životni događaj, koji se odigrao u istom prostornom i vremenskom okviru, sa istim učiniocima kao i da se radi o istom činjeničnom opisu prekršaja i krivičnog dela, te je time učinjena povreda načela „Ne bis in idem“ jer mal.sada pun. A.S. ne može biti gonjen i kažnjen za isto krivično delo“

U pravosnažno okončanom postupku pred Višim sudom u Pirotu u predmetu Km 16/16 prema mal. M.Đ. zbog krivičnog dela teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st. 3 KZ u vezi sa čl.289 st.1 KZ izrečena je vaspitna mera PNOS. Prvostepena odluka je potvrđena rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 55/16 od 23.8.2016.godine – odbijena je žalba branioca ovog maloletnika podneta zbog bitne povrede odredaba krivičnog postupka iz čl.438 st.1 tač.1 ZKP, koji je ukazao da je rešenjem Prekršajnog suda u Pirotu 4 Pr.M.br.51/15 od 2.10.2015.godine mal.M.Đ. već pravosnažno osuđen za krivično delo koje je predmet ovog krivičnog postupka, na koji način je povređeno načelo ne bis in idem propisano u čl.4 ZKP.

Apelacioni sud u Nišu je u obrazloženju naveo : „... Rešenjem Prekršajnog suda u Pirotu maloletnik je oglasen odgovornim za prekršaj iz čl.330 st.1 tač.1 ZOBS u vezi čl.268 st.1 tač.1 odnosno čl.178 st.1 istog zakona (u rešenju pogrešno označen broj 268 st.1), kojim je propisano da motornim vozilom može da upravlja vozač koji ima dozvolu za upravljanje vozilom. ... Upoređujući radnju izvršenja ovog prekršaja sa radnjom izvršenja krivičnog dela teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297 st. 3 KZ u vezi sa čl.289 st.1 KZ, ... utvrđuje se da su činjenice koje su obuhvaćene izrekom prekršaja potpuno različite od činjenica obuhvaćenih izrekom krivičnog dela. Iz njih

proizilazi da ni jedan od elemenata navedenog krivičnog dela, nepridržavanje propisa i ugrožavanje saobraćaja, dovođenje u opasnost život itelo ljudi ili imovine većeg obima i nastupanje teške telesne povrede, nije obuhvaćen elementima prekršaja, tako da je između njih jasno razgraničenje i ne može biti reči o istom delu i presuđenoj stvari – ne bis in idem u smislu odredbe čl.4 st.1 ZKP, bez obzira na prirodu i težinu zaprećene kazne“... .

ZAKLJUČAK

Prema poslednjim zvanično objavljenim podacima u Republici Srbiji za 2021. godinu, maloletnici u poslednjih pet godina generalno vrše sve manje krivična dela, pa i krivična dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Zbog toga, protiv njih se sve ređe podnose i krivične prijave, pokreće krivični postupak i sve je manji broj osuđenih maloletnika – odnosno maloletnika prema kojima je izrečena neka vaspitna mera odnosno kazna maloletničkog zatvora na nivou Republike Srbije generalno.

U radu su predstavljeni relevantni podaci za područje koje u okviru nadležnosti pokriva Apelacioni sud u Nišu u vezi sa maloletnicima - učiniocima pojedinih krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja u poslednjih deset godina, na osnovu kojih se mogu izvući određeni zaključci.

Na osnovu analize pomenutih predmeta može se zaključiti da su maloletnici muškog pola, bez vozačke dozvole bilo koje kategorije u uzrastu starijeg maloletnika skoro isključivi izvršioци pojedinih krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja, da ova krivična dela najčešće vrše putničkim vozilima u seoskim sredinama, od gradova najčešće u Leskovcu, a najčešće žrtve su njihovi drugovi koji su njihovi saputnici u vozilima, pa onda pešaci.

Analizom ovih odluka utvrdili smo da je dominantan propust na strani maloletnih izvršilaca krivičnih dela iz ove grupe identičan propustu punoletnih izvršilaca krivičnih dela u Republici Srbiji, a to je da brzinu kretanja vozila kojim su upravljali nisu prilagodili uslovima i stanju puta i svim ostalim okolnostima koje se navode u toj odredbi važećeg Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.

Prema maloletnim izvršiocima ovih krivičnih dela najčešće je posle sprovedenog postupka pravnosnažno izrečena vaspitna mera pojačan nadzor od strane organa starateljstva.

Zaključujemo da su područja Višeg suda u Leskovcu, pre svega ali i Višeg suda u Vranju najrizičnija, odnosno da su maloletnici na tim područjima prouzrokovali najveći broj krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.

Takođe, uočeno je da pripadnici policije u pojedinim situacijama posle saobraćajnih nezgoda podnose pored krivičnih prijava i prekršajne prijave prema maloletnicima. U zavisnosti od policijske uprave u pojedinim gradovima nekada se navode skoro identični opisi radnje, zbog čega dolazi do primene pravila ne bis in idem, pa su pojedini

krivični postupci prema maloletnicima, s obzirom da su im prethodno bile izrečene vaspitne mere u prekršajnim postupcima.

Ljudski život nema cenu, bez obzira da li su učesnici u saobraćaju nezavisno od kategorije vozila – prevoznih sredstava kojima upravljaju izvršioци ili su eventualno žrtve krivičnih dela, bez obzira na nastupele posledice.

Kada su u pitanju maloletnici, situacija je dodatno teža, zbog trauma koje svesno ili nesvesno ove kategorije učesnika u saobraćaju prate u periodu posle saobraćajne nezgode!

Zbog toga, pravo vreme je da se nadležni u Republici Srbiji zamisle i da što pre u školski sistem uvedu predmet saobraćajno obrazovanje i vaspitanje! Naša država nema pravo da olako prelazi preko gubitaka života ili telesnih povreda bilo kog lica, a pogotovu dece – maloletnika u saobraćaju, odnosno njihovog sankcionisanja ne samo vaspitnim merama, nego i kaznama maloletničkog zatvora u najtežim slučajevima kada su kao maloletni vozači prouzrokovali najteže saobraćajne nezgode – sa smrtnom posledicom, kakvih slučajeva je već bilo u praksi! Ne samo porodica, nego i škola ali i država uvođenjem ovog predmeta u školskim sistem mora da preuzme svoj deo odgovornosti za saobraćajno obrazovanje i vaspitanje dece – maloletnika u saobraćaju!

REFERENCE

1. Ignjatović, Đ., (2015) Kriminalitet maloletnika; stare teme i nove dileme, u: I. Stevanović, *Maloletnici kao učinioci i kao žrtve krivičnih dela*, Beograd, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, 19-37.
2. Obradović, D., (2016) Maloletni izvršioци krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja u Republici Srpskoj, Zbornik radova V *Međunarodna konferencija „Bezbednost saobraćaja u loklanoj zajednici“* (str. 71 – 74). Banja Luka: Agencija za bezbednost saobraćaja.
3. Simović, M., Jovašević, D., Simović, V., (2015) Krivično pravna zaštita javnog saobraćaja u Republici Srpskoj, Zbornik radova IV *Međunarodna konferencija „Bezbednost saobraćaja u loklanoj zajednici“* (str. 157-164). Banja Luka: Agencija za bezbednost saobraćaja.

PROPISI I IZVEŠTAJI

4. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik RS br.41/09, 53/2010, 101/2011, 32/2013 (Odluka Ustavnog suda), 55/2014, 96/2015, 9/2016, 24/2018, 41/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019, 128/2020.
5. Zakon o maloletnim učiniocima krivičnih dela i krivičnopravnoj zaštiti maloletnih lica, Službeni glasnik RS br. 85/05.
6. Zakon o prekršajima, Službeni glasnik RS br. 65/2013, 13/2016, 98/2016, 91/2019, 91/2019.

7. Zakon o sedištim i područjima sudova i javnih tužilaštava, Službeni glasnik RS br. 101/2013.
8. Zakon o uređenju sudova, Službeni glasnik RS br. 116/2008, 104/2009, 101/2010, 31/2011, 78/2011, 101/2011, 101/2013, 40/2015, 106/2015, 13/2016, 108/2016, 113/2017, 65/2018, 87/2018, 88/2018.
9. Saopštenje 188 od 14.7.2022. Statistika pravosuđa: Republički zavod za statistiku Maloletni učinioci krivičnih dela u Srbiji, 2021.

SUDSKE ODLUKE

10. REŠENJE Višeg suda u Prokuplju Km br. 25/13 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 71/13 od 27.2.2014., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
11. Rešenje Višeg suda u Negotinu Km br. 13/14 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 32/15 od 19.8.2015., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
12. Rešenje Višeg suda u Pirotu Km br. 17/15 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 74/15 od 12.1.2016., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
13. Rešenje Višeg suda u Pirotu Km br. 16/16 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 55/16 od 23.8.2016., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
14. Rešenje Višeg suda u Vranju Km br. 32/17 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 1/17 od 16.1.2017., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
15. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 22/16 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 71/13 od 27.2.2014., neobjavljeno
16. Rešenje Višeg suda u Vranju Km br. 22/16 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 14/17 od 27.2.2014., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
17. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 3/17 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 26/17 od 3.4.2017., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
18. Rešenje Višeg suda u Vranju Km br. 29/17 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 73/17 od 6.12.2017., neobjavljeno
19. Rešenje Višeg suda u Vranju Km br. 45/17 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 44/18 od 6.6.2018., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
20. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 41/18 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 83/18 od 26.11.2018., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
21. Rešenje Višeg suda u Nišu Km br. 8/19 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 28/19 od 7.5.2019., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
22. Rešenje Višeg suda u Vranju Km br. 30/19 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 71/19 od 18.9.2019., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
23. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 46/19 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 7/20 od 24.1.2020., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
24. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 5/20 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 37/20 od 26.2.2020., pravnosnažno okončano, neobjavljeno

25. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 3/21 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 11/21 od 12.4.2021., neobjavljeno
26. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 10/22 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 20/22 od 18.4.2022., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
27. Rešenje Višeg suda u Prokuplju Km br. 8/22 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 64/22 od 15.11.2022., pravnosnažno okončano, neobjavljeno
28. Rešenje Višeg suda u Leskovcu Km br. 29/22 sa rešenjem Apelacionog suda u Nišu Kžm1 63/22 od 9.11.2022., pravnosnažno okončano, neobjavljeno

INTERNET IZVORI

29. <https://www.espreso.co.rs/vesti/hronika/1074221/maloletnik-vozio-drogiran-i-bez-dozvole>, 21.06.2022. 19:05h, pristupljeno 1.5.2023.
30. <https://www.telegraf.rs/vesti/hronika/3599931-komsinica-je-zakasnila-minut-po-melisu-nasla-ju-je-pregazenu> 13.12.2022., pristupljeno 1.5.2023.
31. <https://www.glas-javnosti.rs/vesti/hronika/novi-detalji-stravicne-nesrece-u-kojoj-je-poginula-devojica-vozac-izgubio-kontrolu-nad-vozilom-bez-dozvole-a-to-nije-sve> 30.08.2021 11:52:38 h -, pristupljeno 1.5.2023.

Vesna STEVANOVIĆ
Judge, Court of Appeal, Niš

MINORS - PERPETRATORS OF TRAFFIC CRIMINAL OFFENSES IN THE AREA OF THE COURT OF APPEALS IN NIŠ

Criminal acts from the group against public traffic safety are committed not only by adults but also by minors. In the paper, based on a detailed analysis, we indicated the extent to which minors from the area of certain higher courts within the jurisdiction of the Appellate Court in Niš committed crimes from this group, the structure and some specifics of those crimes. We also pointed out the sanctions imposed on them. We also presented the decisions of the Appellate Court in Niš as a second-instance court in appeal proceedings against the decisions of first-instance courts pronounced against minors.

KEY WORDS: minors /traffic / criminal acts / educational measures

JUVENILE PERPETRATORS OF TRAFFIC OFFENSES: (IR)RESPONSIBILITY OF THE PARENTS?*

Prof. Slađana JOVANOVIĆ, PhD*
Olivera RISTANOVIĆ*

The traffic offenses of minors are in the focus of this paper (misdemeanours and crime) with special emphasis on the (ir)responsibility of parents in the context of their children's delinquency and sanctioning. Statistical data collected from the databases of the Misdemeanour Court and Higher Court in Belgrade, as well as those available in the records of the Statistical Office of the Republic of Serbia, have been presented and analyzed. A significant source of qualitative data were interviews conducted with judges of the previously mentioned courts and consultant for juvenile delinquency issues of the Higher Court in Belgrade with the aim of creating profile of a juvenile traffic offender and his/her parents. In addition to the worrying observation that traffic offenses are on the rise, there are also worrying reviews of the contribution of parents to this type of offenses, their attitude towards them and the consequent responsibility. Special attention was paid to the issue of violations of the provisions of misdemeanour procedure and sanctioning, in light of the latest judgements of the Supreme Court of Cassation that influenced the practice of misdemeanour courts. Some suggestions related to the prevention of traffic offenses committed by minors were also presented, as well as some interventions in normative framework of which the most important is – harmonization of criminal and misdemeanour law responses to juvenile delinquency.

* This paper represents the result of author's engagement in accordance with the Working Plan and Programme of the Institute of Criminological and Sociological Research for 2023 (based on the contract No. 451-03-47/2023-01) with Ministry of Science, Technological Development and Innovation of the Republic of Serbia.

* Union University Law School, Belgrade, sladjana.jovanovic@pravnofakultet.rs

* President of the Misdemeanour Court, Belgrade, orristanovic@gmail.com

KEY WORDS: juvenile offender / misdemeanour against traffic safety / endangering road traffic / grave offenses against traffic safety / responsibility of parents

INTRODUCTION

The global interest in the road traffic safety is embedded in the concept of UN Decade of Action for Road Safety 2021– 2030. Proclaimed through a UN General Assembly resolution in 2020¹, the Decade of Action was launched in October 2021, with the ambitious target of preventing at least 50% of road traffic deaths and injuries by 2030. WHO's „Global status report on road safety 2018“, launched in December 2018, highlights that the number of road traffic crashes remains unacceptably high, and that crashes represent a leading cause of death and injury around the world, killing more than 1.35 million people and injuring as many as 50 million people a year, with 90% of those casualties occurring in developing countries. It also highlights that road traffic accidents are the leading cause of death around the world for children and young people between 15 and 29 years of age (WHO, 2018).

WHO Global Report doesn't indicate the role of the minor drivers in such accidents and devastating consequences, but, Serbian Road Traffic Safety Agency (hereinafter: RTSA) does - victimization of young people (15-30 years of age) in traffic accidents is on the rise, the same category has also contributed to own victimization whether as drivers (or passengers) of motor vehicles (RTSA, 2019: 4). When it comes to victimization of children (up to 14 years of age) in road traffic accidents – 1% of injured were motor vehicle drivers (Ibid: 3). Based on these reports, we cannot draw an accurate conclusion about the participation and victimization of the category that is the subject of this paper: younger juveniles - persons who at the time of commission of the criminal offense have attained fourteen and is under sixteen years of age, and elder juveniles - persons who at the time of commission of the criminal offence have attained sixteen and is under eighteen years of age³. Nevertheless, the reports show that the most common problem is driving a vehicle without a driver's license and participation in road traffic characterized by recklessness in performing traffic actions, inexperience and /or desire to show off (Ibid: 2 and 10). It is also confirmed by our research results that will be discussed later.

Serbian decision makers have been stubbornly trying to make traffic safer by increasing restrictiveness and repressiveness of traffic regulations. The Law on Road

¹ Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020, Improving Global Road Safety, A/RES/74/299, [N2022630.pdf \(un.org\)](#)

² World Health Organization chairs the UN Road Safety Collaboration and serves as the secretariat for the Decade of Action for Road Safety 2021– 2030

³ Article 3, par. 2 and 3. of the Law on Juvenile Crime Offenders and Criminal Protection of Juveniles, Official Gazette RS (hereinafter: LJCO), No. 85/2005

Traffic Safety (hereinafter: LRTS)⁴ itself has been changed frequently in the last ten years, in 2018 even multiple times. That year is of particular importance when it comes to juveniles (and young, underexperienced drivers in general) and the need to take stricter measures to protect them, bearing in mind that the participation of young drivers in fatal traffic accidents is particularly alarming (the percentage of young drivers killed in road crashes in Serbia is about 15%)⁵.

The Road Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2015-2020 emphasizes the protection of young people. It has been pointed out (in the section „Young Drivers“) that young (inexperienced) drivers (with up to three years of experience) are far more likely to cause traffic accidents compared to those with experience, and a number of preventive measures that need to be taken are listed. The measures are primarily aimed at educating young people, but one of them is related to „improving the attitudes of parents regarding the importance of their role in the development process of young drivers“⁶. What exactly this is about and what measures should be taken is not even mentioned neither in the Strategy nor in the Action Plan for its implementation⁷ (and the new traffic safety strategy has not yet been adopted.), although it is a very important issue, which will also be discussed later.

The focus of this paper is on the misdemeanour and criminal law dimension of juvenile traffic offenses, as well as the responsibility of their parents, and for this purpose the data of the Statistical Office of the Republic of Serbia and data from the databases of the Misdemeanour Court and Higher Court in Belgrade were gathered and analyzed. Also, the interviews were conducted with judges and psychologist of the Higher Court in Belgrade in order to shed more light on the existing problems and possible responses.

1. ROAD TRAFFIC MISDEMEANOURS OF JUVENILES

The misdemeanours are usually perceived as less serious offenses, as „minor“ criminal offences (and in some legal systems there is indeed such a division), so they generally deserve less attention. It is a completely wrong approach, because offenders (especially juveniles) usually open the gate of the world of crime by committing misdemeanours. However, there are not many papers in the literature dealing with juvenile misdemeanours, no specialization of judges for this issue has been carried out until recently, and certain legal solutions and judicial practice have also recently

⁴ Law on Road Traffic Safety, Official Gazette of the RS, Nos. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – decision of the Constitutional Court, 55/2014, 96/2015, 9/2016 – decision of the Constitutional Court, 24/2018, 41/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019,128/2020

⁵ Government of the Republic of Serbia, National Strategy on Road Traffic Safety 2015-2020, Official Gazette of the RS, No. 64/15, p. 23

⁶ Ibid., pp. 36-37

⁷ Conclusion of the Government of the Republic of Serbia 05 No: 344-12121/2016, Official Gazette RS, No. 1/2017

become an issue of interest. Also, the Statistical Office of the Republic of Serbia has no data on misdemeanours, which is not the case when it comes to crime.

In the Misdemeanour Court in Belgrade, until January 1, 2023 there wasn't special department for juveniles, and only recently it is possible to comprehensively consider juvenile misdemeanour delinquency and monitor it more properly. In the case of recidivism of a minor, the same judge (there are four judges in the Juvenile Department) will act in his/her case thus being able to make better individualization of the sanction and monitoring of the perpetrator. Also, with the implementation of the Annual Work Schedule for 2023, the Court began keeping a separate record for every minor who has been sanctioned by an educational measure, in accordance with Article 80 paragraph 2 of the Law on misdemeanours⁸ (hereinafter: LM).

1.1. Traffic misdemeanours and a profile of juvenile offender

The significant frequency of traffic rules violations in the structure of juvenile misdemeanours has been determined in the data base of the Misdemeanour Court in Belgrade (there are no data in records of Statistical Office of the Republic of Serbia as has already been said).

Table 1. Traffic misdemeanours in the structure of juvenile misdemeanours 2015-2022⁹

Year	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	1474	1069	756	605	1700	2000	1001	886
Traffic m.	629	454	270	197	327	322	328	451
%	42,76	42,47	35,71	32,56	19,24	16,1	32,77	51

With the exception of two years (2019 and 2020), the percentage of traffic misdemeanours of minors is over 30%, and in the last observed year it amounts to even more than half of all juvenile cases before the Misdemeanour Court in Belgrade.

Although the data can not present an accurate picture of the structure of traffic misdemeanours, judicial experience shows that most often it is about driving without a license or traffic rules violations that include driving with a probationary driver's license (usually at night and/or without supervision). In this regard, the aforementioned amendments of the LRTS in 2018 have been related to drivers with probationary driver's license, namely minors, but as it turned out, those perpetrators are still among the most common ones. We can talk about the persistence and recklessness of juvenile offenders, but also of an inadequate approach to the problem of their parents, because they could be the persons who supervise in cases where the supervision is legally required or make minors respect the traffic regulations in other way (e.g. by not

⁸ Law on Misdemeanours, Official Gazette, Nos. 65/2013, 13/2016, 98/ 2016 – Decision of the Constitutional Court, 91/2019, 91/2019, 112/ 2022 – Decision of the Constitutional Court

⁹ Data were available since 2015 and were gathered on April 10, 2023.

allowing them to use a vehicle). Thus, the explanation of the Proposal of amendments to the LRTS outlined that solving the problem of vulnerability of young and inexperienced drivers is one of the main goals of the proposed amendments, because the inexperience of that category of drivers is the most common factor of their victimization risk, but also of the victimization of other participants in traffic accidents (Government of the Republic of Serbia, 2017: 68). The result is the tightening of the conditions for driving a motor vehicle by a driver with a probationary driver's license (extension of the validity period of the license, extension of the period of prohibition of driving a motor vehicle by drivers with a probationary driver's license - from 23.00 to 06.00 h); specified speed limit of the motor vehicle driven by the driver with a probationary driver's license, limited right to drive vehicles whose engine power does exceed 80 kW)¹⁰.

The available data could not be used to create the profile of the juvenile offender, but based on judicial experience it is: a boy, an elder minor (over 90% of cases) and most often a minor over whom parents do not perform or are not able to exercise adequate supervision. More often it is a minor from incomplete family, living with one parent, most often a mother, but as previous research on juvenile delinquency has shown, the contribution to delinquent behaviour of minors comes out from inadequate parental competences, whether the family is complete or not (Simeunović-Patić:112-115; Jovanović, Sofrenović, 2016: 65-66).

In practice, it has been noted that parents most often do not understand the importance of misdemeanour proceedings – they primarily look at the situation through the prism of punishment and minimize the importance of acts committed by their children, which is also determined by previous research on juvenile misdemeanours (Jovanović, Pašalić, 2015: 221). Judges have got the impression that parents even approve of such behaviour by justifying it vigorously. As the judge at the Juvenile Department said: „We often have parents on the opposite side, as enemies”. Parents usually use different justifications and excuses, defending children by not telling the truth. It points out to the conclusion about the parental concept of upbringing a juvenile offender, which certainly cannot be assessed as good as it inevitably leads to juvenile delinquency in future. Such attitude of parents is particularly determined in case of serious offenses, so it can be assumed that it is precisely such an attitude of parents that generally contributed to the commission of the offense, and that recidivism is to be expected. It was also noted that there are many recidivists among minors who commit serious traffic violations, which is also alarming. Usually, the parents of such offenders show the least interest in the problem, which requires thoughtful action regarding both sides – minor and his/her parents. Driving which led to the offense has been most often motivated by entertainment, fun,

¹⁰The limitations envisaged in the Article 182 of the LRTS are very often violated (and parents could be find responsible, too) and they are in focus of this paper.

showing off, not by some serious and urgent need (not including minors' serious need for entertainment, fun and showing off).

Although they rarely appear as offenders, girls are usually perceived as „more serious problem“, as in the background of an offense there is usually a complicated family situation, domestic violence, and abuse of psychoactive substances. In general, minors who commit serious offenses, including those in the field of traffic, are often users of psychoactive substances (Jovanović, Pašalić, 2015: 220).

1.2. Outcome of the misdemeanour proceedings

The data show high percentage of cases in which statute of limitations on institution and conducting misdemeanour proceedings expired. It is generally the problem in the misdemeanour law due to short periods of limitations on institution and conducting misdemeanour proceedings (for most misdemeanours, including those in question, relative time limit is one year from the commission of the offense, and two years is absolute one). Thus, it seems quite justified to extend the time limits, e.g., as it has been done in Croatian misdemeanour legislation (Jovanović, Marinović, 2017: 189). There is also a problem related to the application of the principle „ne bis in idem“ - since neither as parallel nor as successive two penal proceedings, misdemeanour or criminal proceedings, could be conducted for the same offense (on the sense of its factual set) and priority has been given to the latter (judging by the provisions of Article 8 and Article 183 of the LM). Usually, the notice of dismissal of a criminal complaint (for an offense containing the characteristics of an offense, which is precisely the case with traffic offenses) arrives too late, when such a case could no longer be handled in misdemeanour proceedings due to expiry of the statute of limitations. Longer periods of limitations on institution and conducting of misdemeanour proceedings would be particularly important in the sphere of juvenile offenses in order to provide conditions and better chances for the realization of educational influence on minors.

Table 2. Limitations on institution and conducting of misdemeanour proceedings 2015-2022

Year	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Traffic m.	629	454	270	197	327	322	328	451
Expiry of statute of limitations	265 42,13%	207 45,59%	97 35,92%	71 36,04%	88 26,91%	131 40,68%	49 14,93%	4 ¹¹ 0,89%

Different outcomes of the proceedings are shown by the data in the following table:

¹¹ This number should not be taken as final, bearing in mind that there is a large number of pending cases for the year in question.

Table 3. Decisions in the proceedings for traffic misdemeanours of minors 2015-2022

Year	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Conviction	250	166	119	97	96	101	107	65
	39,74 %	36,56 %	44,07 %	49,24 %	29,36 %	31,37 %	32,62 %	14,41 %
Educational measure	38 6,04%	28 6,17%	25 9,26%	17 8,63%	27 8,26%	30 9,32%	32 9,76%	42 9,31%
Acquittal	24 3,82%	16 3,52%	10 3,70%	7 3,55%	5 1,53%	23 7,14%	2 0,61%	2 0,44%
Discontinuation of the proceedings	52 8,27%	37 8,15%	19 7,04%	5 2,54%	111 33,94 %	37 11,28 %	52 15,85 %	54 11,97 %

It is significant that in the case of serious traffic offenses, the guardianship authority whose opinion is sought in the proceedings, usually suggests discontinuation of the proceedings, because the minor in question is already in the proceedings before the criminal court or has already been sanctioned by that court (but not for the same event). Thus, judges come into a difficult situation when the case is assessed as serious one. It even happens that the court „obey” guardianship authority, but the police file an appeal, because police officers repeatedly encountered the same minor in serious situations, and the court decision is assessed as inadequate. Perhaps, in such situations, when the aforementioned decisions on the discontinuation of proceedings are made, one can really talk about the „leniency” of the judicial system towards minors (Ignjatović, 2013: 135). So, it might be more expedient for a juvenile to be sanctioned in misdemeanour proceedings also, regardless of the fact that this reproach would remain at the declarative level. If the proceedings are pending before the criminal court, notice about the committed offense, i.e. about the discontinuation of the misdemeanour proceedings due to inexpediency, should be always presented to the criminal court (it could be done by the guardianship authority). The Misdemeanour Court in Belgrade always submits decisions made at the end of the proceedings against the juvenile offender to the guardianship authority (although there is no such explicit legal obligation, except in the case of issuing a decision on the discontinuation of the proceedings due to the inexpediency of its conduct, in accordance with Article 297 of the LM).

When it comes to educational measures imposed on minors (the database does not contain data on individual measures), the most common educational measure is the reprimand (as it is the case with other offenses (Cvjetković, 2013: 60)), but the minor is always confronted with the possibility of imposing other, more severe sanctions in case of recidivism. A fine is mandatory to be imposed on a minor who has attained 18 years of age before initiating or during misdemeanour proceedings.

1.3. Parental responsibility

When it comes to the liability of parents, which is a very important issue in this field, bearing in mind the above stated about the behaviour of parents in the misdemeanour proceedings, i.e. their attitude towards the offense and liability of their child as well as their own responsibility, the Article 72 of the LM is of great importance. As outlined above, parents often minimize the significance of the offense, even when it comes to a more serious one or joinder of offenses. It is very likely that this attitude has to do with the „traditional“ training of minors to drive long before passing the driving test, and even the benevolent attitude towards driving without a license or despite certain restrictions when it comes to minors with a probationary driver's license.

There are two different situations, depending on the age of juvenile person. When a child (juvenile under 14 years of age) has committed a misdemeanour due to an omission to supervise him/her by the parents, adoptive parents, guardians i.e. foster parents, if these persons were capable of exercising such supervision, the parent, adoptive parent, guardian i.e. foster parent of the child shall be punished for the misdemeanour as if they have committed it themselves. On the other hand, the law *may prescribe* that the parents, adoptive parent, guardian i.e. a foster parent of a minor aged from fourteen and up to eighteen years of age shall also be punished for a misdemeanour committed by a minor if the misdemeanour committed has been a consequence of an omission to exercise due supervision over the minor, where they were capable of exercising such supervision. In addition to the parent, adoptive parent, guardian i.e. foster parent, the law may prescribe that other persons for whom the obligation to exercise supervision over a minor who has committed a misdemeanour is prescribed shall also be liable for a misdemeanour by a minor. The question arises - why the responsibility of another person for whom the obligation to supervise a child (e.g. educators, teachers) has not been envisaged, while such a possibility exists when it comes to minors who attained 14 years of age (Article 72 paragraph 3 of the LM). By envisaging that possibility, the obligation to supervise and care for minors would be more comprehensively emphasized (Jovanović, Marinović, 2015: 183).

The LRTS has envisaged the responsibility and sanctioning of parents for offenses committed by their child, wheter child is under 14 years of age or older (in Article 318). However, in practice (of the Misdemeanour Court in Belgrade) there has been no motion to institute misdemeanour proceedings against parents, although (based on the circumstances of the given case) the omission to exercise due supervision over the minor was evident, and parents were capable of exercising such supervision. Whenever a minor uses a parents' vehicle - the situation could be interpreted in that sense, especially when the vehicle keys were easily accessible. Keys should be treated almost as weapons that must be secured and kept out of the reach of minors.

The parents could have responsibility on the basis of Article 182 paragraph 5 item 5 in terms of securing supervision by „family member”¹². They could be held liable for particular misdemeanour as paragraph 6 of the same article stipulates: „A driver who has a probationary driver's license to drive a category B vehicle until he attained 18 years of age must not drive a vehicle without the supervision of a person in that vehicle who has a valid driver's license to drive a category B vehicle for a period of at least five years.” The person performing supervision could be a parent who in that status (and according to paragraph 8) would be obliged to ensure that the driver drives the vehicle in a safe manner and in accordance with the regulations. In Article 344 paragraph 1 item 44 is envisaged punishment for that person.

The parents of minors are always questioned in the misdemeanour proceedings, and the opinion of the centre for social work is always respected, although the court may decide differently because Article 292 of the LM stipulates that the court is obliged to obtain an opinion of the guardianship authority before imposing an educational measure or punishment, and Article 297 of the LM stipulates that the court may decide not to conduct misdemeanour proceedings if this is not appropriate.

1.4. Problems in normative sphere and judicial practice

When it comes to punishing minors for traffic (but also other misdemeanours), it should be pointed out to the discrepancy between criminal law and misdemeanour law response to juvenile offenses. Traffic rules violations are particularly interesting, because the line between the description of the criminal offense (endangering road traffic referred to in Article 178 of the Criminal Code¹³ (hereinafter: CC)) and road traffic misdemeanours is very thin. Alternatively set objective conditions of incrimination incorporated in the description of the criminal offense referred to in Art. 178 of the CC (minor bodily injury or property damage exceeding two hundred thousand dinars) serve for demarcation. Namely, the LM has envisaged fines for elder juvenile (which is not provided by the LJCO). An unpaid fine imposed against a juvenile shall be collected through confiscation of property of the juvenile, his/her parents or another person in charge of taking care of him/her (Article 41 paragraph 7 of the LM). Thus, reproaching of parents is achieved indirectly. It is not such a bad solution considering the attitude of parents towards misdemeanours of their children in the proceedings, and non-application of other provisions on parents' liability for the offenses of their children in practice. On the other hand, it cannot be disputed that the educational benefits in that case are not that significant, unless the payment of the fine

¹² A driver with a probationary driver's license must not drive a category B vehicle whose engine power exceeds 80 kW, unless he is under the supervision of a family member, who is in that vehicle and who has a valid driver's license to drive a category B vehicle for a period of at least five years.

¹³ Criminal Code, Official Gazette, Nos. 85/2005, 88/2005 - correction, 107/2005 - correction, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/ 2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019.

force the parents to engage more adequately in the upbringing and education of their children.

It is also important to point out that if a minor has reached age of majority prior to or during the misdemeanour proceedings, provisions on minors shall apply, except for the provisions on educational measures (Article 83 paragraph 1 of the LM). Therefore, if a 17-year –old minor, who possesses a probationary driver's license for a category B vehicle, commits an offense, he/she is very likely to reach the age of majority before the end of the misdemeanour proceedings and this provision will be applied. However, the judgments of the Supreme Court of Cassation of Serbia (hereinafter: SCC), from the previous three years, have raised some questions in connection with cases of traffic misdemeanours of elder minors, regarding the judicial practice and the aforementioned provision, and the relationship between the LM (its provisions on minors) and the CC and LJCO, which has been already seen as rather problematic in other aspects, too¹⁴. All decisions (five judgments abolishing final judgments of misdemeanour courts issued upon the requests for the protection of legality submitted by the Republic Public Prosecutor) are related to cases of minors with a probationary driver's license who have reached age of majority during the misdemeanour proceedings (and the most common offenses were related to violation of the provisions of Article 182 of the LRTS (driving a motor vehicle between 23,00 and 06,00 h (paragraph 5 item 3), driving a category B vehicle without proper supervision (paragraph 6). All minors have been sanctioned in the same manner: a fine, penalty points and a safeguard measure -prohibition to drive a category B motor vehicle for a certain period of time (all but one are obliged to pay the costs of the misdemeanour proceedings). For example, a minor who committed six traffic misdemeanours was sentenced to a single fine in the amount of 73,000 dinars, 12 penalty points and a safeguard measure of banning the driving of a B category motor vehicle for six months. Those who committed only one offense were sanctioned with (minimum) fine of 10,000 dinars, six penalty points and a three-month ban on driving a motor vehicle.

The SCC has established the existence of significant procedural violations related to non-compliance with the provisions of the LJCO. Namely, minors who have reached the age of majority were not summoned through their parents, the parents were not informed about the institution of the proceedings nor they (neither the guardianship authority) were summoned to the hearing, and the public was not excluded from the hearing, nor did they have a defense attorney (chosen or ex officio), which are all the rules of procedure envisaged by the LJCO, but some are also provided for by the LM itself when it comes to the proceedings conducted against a minor. In summary - the misdemeanour courts treated a minor who has reached the age of majority before or during the proceedings as an adult and did not apply special provisions regarding

¹⁴ More about the inconsistencies of these two laws resulting in paradox – an offender could be sanctioned more seriously for a misdemeanour than for a (similar) criminal offense: Jovanović, Marinović, 2016.

minors. It was assessed by the SCC as substantive violation of the provisions of procedure. In this regard, aforementioned provision of the Article 83 of the LM, from which the SCC begins in explaining its decision, is important. Namely, the provisions on minors, except for the provisions on educational measures, will be applied to a minor offender who has reached the age of majority before or during the misdemeanour proceedings (Article 83 paragraph 1 of the LM). One could conclude that the legislator was primarily referring to substantive legal provisions, i.e. those from Chapter VI, under title „Provisions on minors“ (consisted primarily of the provisions on the liability and sanctioning of minors, not on the procedure). The provisions on the proceedings against minors are in Chapter XXXIII – „Proceedings against minors“ containing rules that essentially coincide with those envisaged in the LJCO (e.g. regarding the urgency of the procedure, exclusion of the public, summoning minors through their parents, the rights of parents and guardianship authority). In this regard, broader interpretation of the term „provisions on minors“ and acceptance of the opinion that it should be related to all provisions on minors (that will also be applied to those who have become adults before or during misdemeanour proceedings) seem justified. This opinion could also be supported by the claim that minors are a specific category of offenders, and that the same rules apply in criminal proceedings against a minor who has reached the age of majority during the proceedings.

The provision of Article 291 paragraph 2 of the LM, which refers to the appropriate implementation of the LJCO, unless otherwise stipulated by the LM is also very important. The SCC refers to it in its judgements, and in one of them has been stated: „The Law on Misdemeanours is defined as *lex specialis* in relation to LJCO which is *lex generalis* and is applied accordingly when there is no special regulation in the LM in relation to a particular issue. The primary application is the application of the LM, and when a particular issue is not regulated by it, the LJCO will be applied. In this particular case, it is a misdemeanour procedure conducted against a person who, at the time when the offense that is the subject of this procedure, was an elder minor, for whom there is an assumption that he cannot fully take care of his rights and interests due to insufficient mental development and age, in which proceedings the public, with the aim of the predominant interest of the minor, was not excluded, as follows from the transcript of his hearing, nor did he have a defense counsel in the proceedings, and the defense counsel was not appointed by the court *ex officio*“¹⁵.

Other SCC judgements are in alignment with aforementioned (when it comes to violation of the right to defense, exclusion of the public, attendance of parents at the hearing of minors, participation of guardianship authority), but there are two judgements outlining that „as the defendant was sentenced and the safety measure prescribed for adult persons, it was a violation of the provisions of Article 9 paragraphs 3 and 4 of the LJCO, given that the provision of Article 40 paragraphs 2 and 4 LJCO stipulated that an adult who committed a criminal offence as a minor, and at the time

¹⁵ Judgement of the SCC, Kzz Pr 34/2020, January 21, 2021

of the trial did not reach the age of 21, may be imposed an relevant educational measure, and for the reasons provided for in Article 28, paragraph 1 – juvenile prison sentence, while the imposition of safety measures is possible only in accordance with and under the conditions provided for by LJCO¹⁶.

It is disputable why the safety measure prescribed for adult persons imposed on a minor (who has reached 18) is mentioned, because it is not a safety measure at all, but a safeguard measure envisaged by the LM (indeed, almost identical with safety measure as criminal sanction). Nevertheless, if we were to determine what safety measures could be imposed on a minor – a safety measure „prohibition to drive a motor vehicle“ is one of them, so this argument does not stand. The same goes with a safeguard measure envisaged by the LM (Article 52 paragraph 1 item 5 of the LM). If the SCC was referring to pronounced punishment also (although the linguistic interpretation suggests that only a safety measure is emphasized) it has been also disputable what the judges meant, i.e. what the violation consisted of. Penalty points (imposed in the said case) are not even a punishment nor safety/safeguard measure, but a special sanction for road traffic misdemeanours. Namely, when it comes to sanctioning a minor who has become an adult before or during the misdemeanour proceedings, the provisions of the LM are clear – therefore, educational measures cannot be imposed, and in this sense referral to the LJCO is not justified, i.e. there could not be violations. One could argue whether such a solution is rightful, but it should be considered as a problem of the legislator who has not harmonized misdemeanour and criminal law matters timely (not only in the field of juvenile offenders).

In the field of offenses (misdemeanours and criminal ones) of juvenile offenders there is the special need to correct shortcomings and overcome gaps arising from non-compliance and/or overlap of two penal legal spheres. If the best interest of the minor is in the first place, and his/her upbringing and proper development are the main goals, the best solution would be to regulate both legal matters on the same principles, thus securing protection of the rights of minor offender and choice of the best sanction.

At this moment a juvenile offender can be sanctioned more seriously for a traffic misdemeanour than the one who committed a criminal offense (because LJCO does not envisage a fine, as well as penalty points for criminal offenses). In this regard, the judgement of the Misdemeanour Appellate Court, Department in Novi Sad¹⁷ is very interesting as the court reversed the judgement of the Misdemeanour Court in Šabac regarding the decision on punishment, and pronounced a reprimand (an educational measure) to the minor (who reached the age of majority during the proceedings). As stated in the explanation of the SCC judgement ¹⁸ the court has „removed“ penalty

¹⁶ Judgement of the SCC, Kzz Pr 7/21, March 9, 2021

¹⁷ Ruling of the Misdemeanour Appellate Court, Department in Novi Sad, III-306 Pržm 169/21, September 28, 2021

¹⁸Judgement of the SCC, Kzz Pr 43/2021, December 23, 2021

points. The safeguard measure, prohibition to drive a motor vehicle, remained. This decision of the Misdemeanour Appellate Court followed the decision of the SCC, which has opened the question about sanctions in the case of minors who become adults before or during misdemeanour proceedings. As already stated, the provisions of the LM are clear and exclude the application of educational measures in those cases, and the reprimand is one of them.

However, in the next SCC judgment¹⁹ the aforementioned violations of the procedure have been determined, but the SCC also has stated, taking into account the provisions of Article 83 paragraph 1 of the LM: „...in this case, according to the law, an educational measure cannot be imposed, but with regard to the mentioned procedural provisions, the court violated the law, because it did not apply the provisions of the LM”, which seems to be the right point of view. But, the latest judgement of the SCC²⁰ paid attention to aforementioned procedural violations (adding a new one – „...obtained evidence was not submitted to the defendant and his defense counsel for examination, and the defendant did not have an opportunity to state his position in relation to evidence against him”), but the SCC also referred to the imposed sanctions. It seems again that the „safety measure for adults” has been emphasized. The SCC outlined: „...the court also imposed a safety measure on the defendant in addition to a fine and penalty prescribed for adults, thus violated the provisions of Article 9 paragraphs 3 and 4 of the LJCO, given that the provision of Article 40 paragraphs 2 and 4 of the LJCO stipulated that an adult who committed a criminal offense as a minor, and at the time of the trial did not reach the age of 21, may be imposed an relevant educational measure, and for the reasons provided for in Article 28 paragraph 1 – juvenile prison sentence, while the imposition of safety measures is possible only in accordance with and under the conditions provided for by LJCO“.

It is worth mentioning the paragraph 2 of the Article 83 of the LM related to another effect of the legal age. Namely, if a minor has become of the legal age following handing down of the decision whereby an educational measure is imposed, the enforcement of such measure shall be discontinued. This legal solution is in alignment with the conclusion that preventive (educational) effects of misdemeanour sanctions are disputable, and that some changes are needed if „a sanction for misdemeanour must fit into the unique response to juvenile delinquency” (Stevanović, 2013).

2. CRIMINAL OFFENSES AGAINST ROAD TRAFFIC SAFETY

When it comes to traffic-related criminal offenses perpetrated by minors (endangering road traffic (Article 289 of the CC) and grave offenses against traffic safety (Article 297 of the CC), their percentage in the structure of reported juvenile

¹⁹ Judgement of the SCC, Kzz Pr 36/2021, October 21, 2021

²⁰ Judgement of the SCC, Kzz Pr 37/2022, August 30, 2022

crime is (according to the data of the Statistical Office of the Republic of Serbia for the period 2017-2021) about 2% per year (while offenses against property are most frequent - about 50%, followed by offenses against life and limb (about 14-16% per year), offenses against public order and peace (9-14%), offenses against human health (6-9%), offenses against the rights and freedoms of people and citizens (4-6%). Offenses against sexual freedom have a similar percentage as traffic offenses in the structure of reported criminal offenses, and offenses against economic interests are below 1%, as expected. Cases in which criminal sanctions were pronounced are in range of 1.5 to 2.3% per year for traffic offenses (Statistical Office of the RS, 2022: 2). Therefore, one could not say that traffic offenses perpetrated by minors are a particularly important problem (although in the last year (2021) for which statistical data were published, the highest percentage of minors sanctioned for traffic offenses has been recorded).

2.1. Criminal offenses against road traffic safety in judicial practice

If we take a look at the data of the Department for Juveniles of the Higher Court in Belgrade, we can see that offenses against traffic safety do not have primacy in Belgrade, too. The most common offenses are those against property, offenses „related to drugs" and lately, offenses related to the pornographic material shooting. The following tables show data that were available in the database of the Higher Court in Belgrade for period of ten years (2013-2022)²¹.

Table 4: Perpetrators and final court decisions - Article 289 of the CC, 2013-2022

Year	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Boys	5	2		3	1	1		5	4	3	24
Girls	1								1	1	3
Court admonition	3			1				2	2		8
Special obligations		1		1						2	4
Increased supervision by parents	1	1						1			3
Increased supervision by guardianship authority									1	1	2
Remand to correctional institution				1					1		2
Discontinuation of the proceedings	2				1	1		1	1	2	8

²¹ Data are gathered on April 3, 2023.

*Table 5: Perpetrators and final outcomes of the proceedings -
Article 297 of the CC, 2013-2022*

Year	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Boys	5	3	3		2	3	4	5	6	5	36
Girls	2								1		3
Admonition by court		1	2	1						2	4
Special obligations		1				1	1				4
Increased supervision by parents	1										1
Increased supervision by guardianship authority	3	1		1	1	1		2	3	2	14
Remand to correctional institution		1	1								2
Discontinuation of the proceedings	3	1	1	1	1	2	3	2	2	1	14

According to the data for the ten-year period (2013-2022) there were 27 proceedings for the offense of endangering road traffic (Article 289 of the CC) while there are almost 50% more of those charged with the offense under Article 297 of the CC (39). The most common perpetrators are male, while only five girls were in the proceedings (three for the offense under Article 289 of the CC and two for the offense under Article 297 of the CC). The most common outcome of the proceedings was its discontinuation - 39% (14 cases) in the case of offenses from Article 297 of the CC and 30% (8 cases) for the offense from Article 289 of the CC.

In case of the endangering road traffic (Article 289 of the CC) the most common sanction was the most lenient one – court admonition, while just in two cases institutional educational measures were imposed - remand to correctional institution (perpetrators were minors who committed joinder of criminal offences (traffic offenses and offenses against property - robbery, serious theft)).

The measure of increased supervision by the guardianship authority is more frequent when it comes to Article 297 of the CC, which has envisaged the more aggravated forms of the criminal offense referred to in Article 289 of the CC, i.e. traffic accidents resulting in serious bodily harm or death of another person or property damage to large extent.

Increased supervision by parents is pronounced just in five cases (for both offenses).

When it comes to the discontinuation of the proceedings due to inexpediency, it is most often due to the fact that it is about minors who are in the proceedings for the first time, and other circumstances also indicate no need for sanctioning. There

are rarer situations when a measure has already been imposed on a minor, the execution of which has not yet started or has only just started, so the measure could not give an effect, but in no case it has been imposed for the same or similar offense. Dilemma in practice is – what should be do with the safety measure prohibition to drive a motor vehicle, bearing in mind that perpetrators often do not have a driver's license, so it is rarely in use.

2.2. Profile of juvenile offender and parents' attitude

Since no more data could be obtained from the database of the Higher Court in Belgrade, the interviews with the president of the Department for Juveniles, the judge for juveniles, Vera Sofrenović, and the consultant for juvenile delinquency issues, Ljubinka Marković, were used to create a profile of a juvenile perpetrator of a traffic offense, but and his parents, that is, social and family circumstances. The profile does not differ from the profile of a minor perpetrator of traffic misdemeanours.

The perpetrator is usually male, an elder minor, without a driver's license or with a probationary driver's license, often under the influence of psychoactive substances (more often alcohol) at the time of offense commitment. It is not possible to draw a conclusion about the specific social milieu from which offender comes, because there are perpetrators from different social and family settings. However, one thing is certain - none of them sat behind the steering wheel for the first time, that is, they have some experience in driving a vehicle, but most often they do not have a license. Even in the cases of the criminal offense of unauthorised use of another's motor vehicle (Article 213 of the CC), the perpetrators are always minors who have some driving experience. Their parents taught them to drive or encouraged them to learn driving skill in an informal setting, and later on, they even encourage them in violating traffic rules by driving without license or in other way. Very often minors are taught to drive when they „go to grandparents' village“ or in general - where there is no traffic, i.e. where it is safer to learn to drive. Such a practice is viewed as good, especially in rural areas, even among minors under the age of 14, in order to train children timely to use agricultural machines and other motor vehicles thus helping their parents and other family members.

On the other side, (rare) female perpetrators are not from rural areas (which could also be linked to the patriarchal heritage that is more firmly rooted in rural areas), but they often present more serious cases than boys on other grounds – they abuse psychoactive substances more intensively, they are victims and/or commit domestic violence themselves (Jovanović, Sofrenović, 2016: 61). Often, when they have committed the criminal offense of endangering road traffic, there are a long history of abuse of psychoactive substances, and dramatic family situation, and more often measures of a medical nature are outcome of the proceedings (even psychiatric treatment). This observation, which coincides with the one obtained at the Misdemeanour Court, could also be explained by the fact that various restrictive and

stimulating factors encourage girls to respect social norms, and they are usually subject to stricter parental control. Cultural concepts all over the world are less tolerant of girl's deviant behaviour than boy's (UN, 2003:192).

As stated in the previously presented data (from the report of the RTSA) - in the case of juvenile perpetrators, in the background of the offense are inexperience, recklessness in the performance of actions in driving the vehicle, but also the desire to show off. An illustrative case is the group of minors who sneaked out at night, with their parents' car keys (which they secretly took) in order to have fun - driving around and racing. Due to reckless driving (while racing), another, parked vehicle was hit, and the case appeared before the court. There were both male and female minors in the racing cars. In another interesting case, the car was driven by a 16-year-old minor who, at the time of the accident (the car hit a pole, bounced, then hit a tree, then hit the pole again) had 1.62 ‰ of alcohol in his blood, which is, as the expert witness said „the state of moderate alcohol intoxication according to forensic psychiatric literature“, but according to the LTRS – it is the state of severe alcohol intoxication. Diminished mental competence was found (but not significantly diminished), without indications for the application of the safety measure of compulsory treatment of alcoholics. There were five other minors in the car, close relatives of the perpetrator, three of whom were seriously injured, one person lightly, while one person died. The minor did not have driving license, but the parents of all minors in the vehicle knew how they would have been transported to the place where a certain celebration was held and gave permission for it. The juvenile offender was sanctioned with an educational measure - increased supervision by the guardianship authority. For the first time he was in conflict with the law, he comes from an incomplete family in which the father took care of the children and in which, as stated in the report of the guardianship authority, „positive norms and values were adopted“. Is a positive norm to drive a vehicle without license with father's consent and approval, even incitement? That is the problem in general – parents often recklessly assume that accident would not occur. The guardianship authority has also determined that „the boy's intellectual capacity is diminished, his emotional and social development slow“.

In another case (of a very wealthy parents), the mother, shop-owner, asked her minor son, who does not have a driver's license, to transport some goods. After traffic accident caused by the minor who was also injured, he was treated for a long period of time due to mental health problems as the result of traumatic experience. In this case, the sanction was increased supervision of the guardianship authority, too.

Therefore, a particular problem related to traffic offenses perpetrated by minors is the attitude of parents who could be held responsible as abettors or even in some cases as perpetrators of the offense – causing of general danger. In this regard, let's mention the case in which a minor took the keys of his parents' car and gave them to his friend, also a minor, who caused the accident. The boy who took the keys and three

other minors were found in the car after the accident. They were injured as well as the man hit by the car.

When it comes to the attitude of the minors towards the criminal offenses they have committed: they are most often sincerely remorseful, some escape after the accident, some stay; some perpetrated the offense in joinder with other offenses – but there is no strict rule. However, the rule is the attitude of the parents towards the offense. Even though they themselves undoubtedly contributed to its commission - either by encouraging minor to drive a motor vehicle against the rules (it could be even said that the parents in such a case consented to the consequences caused by the minor) or by not exercising adequate supervision over him/her (and the vehicle) - they never assume responsibility, which is in alignment with their attitude in the misdemeanour procedure.

It is also noticed that the Court does not receive information about previous misdemeanour sanctioning nor about the discontinuation of the proceedings due to inexpediency (when of course it is not the same event) which could affect decision, so such practice should be change.

CONCLUDING REMARKS

Research on juvenile traffic delinquency whether it is a misdemeanour or a criminal offense (it is only a question of achieving the objective condition of incrimination in a given case) shows that special attention must be paid to this problem, especially in the field of misdemeanour law. There are few reasons for that: 1) high percentage of traffic violations in the structure of misdemeanour offenses committed by minors, and their dangerousness; 2) problem in legal sphere, and in judicial practice, emphasized by the latest judgements of the Supreme Court of Cassation as the result of the mismatch between the criminal law and the misdemeanour law response to the offenses of minors.

Undoubtedly, a unique, harmonized legal regulation of that area is necessary, with the main goal - the development and enhancement of personal responsibility of the juvenile, education, and his proper personality growth. The misdemeanour procedure, judging by state of affairs, is not among the best means to achieve those goals, but certain corrections could yield results - extension of the statute of limitations in misdemeanour proceedings, amendments to the LM provisions on minors (e.g. disputed provision that refers to punishing minors with a fine that has no special preventive effects, and is not envisaged in the provisions of the LJCO)²².

One of the specific suggestions for intervention in the normative framework (that comes from the misdemeanour judges, partly because of to the latest judgments of the

²² Disputable punishment for misdemeanours is juvenile imprisonment, too, but it is out of the scope of this paper. See: Mrvić-Petrović, 2013: 174-175.

SCC) is denying minors the right to have a driver's license before they turn 18. One of the alternative sanctioning measures (special obligation) for minor who has committed a (serious) traffic offense could be additional training at the Road Traffic Safety Agency.

Parents and their competences are perceived as serious problem. They are the ones who even directly stimulate minors to participate in traffic illegally, so the importance of programs that will be dedicated to them and to the development of their competences should be highlighted (although research shows that the involvement of parents is considered a greater challenge than the involvement of minors in prevention programs (Meško, Simeunović-Patić, 2014: 151)). The deconstruction of current attitudes about the use of vehicles by minors in a way that implies unadequate understanding of risks and possible consequences is of particular importance (it would be necessary that adults themselves possess the appropriate traffic culture, which obviously is not the case in Serbia).

Special attention should be paid to already existing provisions on the responsibility/liability of parents, when it comes to misdemeanours committed by minors that have no application in practice. It should be change as well as in case of parental liability for criminal offenses in traffic perpetrated by children due to the lack of adequate supervision.

As things now stand, it is better for parents if their children commit offenses qualified as criminal, because they could not be held liable, while the minor will be sanctioned most likely with the same sanction that would be imposed on him for a misdemeanour – by court admonition, bearing in mind the relation between the systems of sanctions for misdemeanours and criminal offenses for minors and their parents. Things change only if the sanction for the offense is a fine, because the parents will pay the fine eventually, so it can be expected that this sanction will have an educational effect on the parents, and indirectly on the minor as well. Its retention in the sphere of misdemeanor law must be reconsidered definitively by the legislator, bearing in mind the normative inconsistency within the sphere of juvenile penal law.

REFERENCES

1. Agencija za bezbednost saobraćaja (2019) Pregledni izveštaj: Bezbednost mladih učesnika u saobraćaju (15-30 godina starosti) (Report on traffic safety concerning young road users (15-30 years of age)), available at: [20190522102733-bezbednost-mladih-u-saobracaju--2016-2018.pdf](https://abs.gov.rs/20190522102733-bezbednost-mladih-u-saobracaju--2016-2018.pdf) (abs.gov.rs), accessed on: 4. 4. 2023.
2. Agencija za bezbednost saobraćaja (2019) Pregledni izveštaj: Analiza stradanja dece u periodu 2016-2018. godine na teritoriji Republike Srbije (Report on casualties concerning children 2016-2018), available at: [20190522102712-bezbednost-dece-u-saobracaju--2016-2018.pdf](https://abs.gov.rs/20190522102712-bezbednost-dece-u-saobracaju--2016-2018.pdf) (abs.gov.rs), accessed on: 4. 4. 2023.

3. Cvjetković, V. (2013) Procesno-pravne odredbe o maloletnicima u novom Zakonu o prekršajima (Procedural provisions on minors of the new Law on Misdemeanours). In: *Postupanje sa maloletnicima u prekršajnom postupku*. Beograd: Pravosudna akademija, USAID, pp. 35-64.
4. Ignjatović, Đ. (2013) *Komparacija kriminaliteta i kaznene reakcije: Srbija – Evropa (Comparison of crime and punitive reactions: Serbia – Europe)*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.
5. Jovanović, S., Sofrenović, V. (2016) Maloletni učinioci nasilja u porodici: žrtve disfunkcionalne porodice i nedovoljne brige društva (Juvenile offenders of domestic violence: victims of dysfunctional family and insufficient social care). In: S. Gajin (ed.) *Položaj deteta u krivično-pravnom sistemu: I Deca kao počinioci krivičnih dela; II Deca kao žrtve krivičnih dela* (Biblioteka Suočavanja, 61). Beograd: Centar za unapređivanje pravnih studija, pp. 57-82.
6. Jovanović, S., Sofrenović, V., Marković, Lj. (2020) Maloletni učinioci krivičnih dela i droga: Gde smo danas? (Juvenile crime offenders and drugs: Where are we now?). In: M. Milićević, I. Stevanović (eds.) *Droga i narkomanija: pravni, kriminološki, sociološki i medicinski problem*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, pp. 259-276.
7. Jovanović, S. Marinović, M. (2016) Odnos pojedinih sankcija i mera u prekršajnom i krivičnom pravu (Relations between some sanctions and measures in misdemeanour and criminal law). In: I. Stevanović, A. Batrićević (eds.) *Krivične i prekršajne sankcije i mere: izricanje, izvršenje i uslovni otpust*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, pp. 179-191.
8. Jovanović, S., Marinović, M. (2017) Prekršajna odgovornost medija: dobar primer hedonističkog proračuna (Misdemeanour liability of media: good example of hedonistic calculus). In: I. Stevanović, O. Pavićević (eds.) *Pravosuđe i mediji*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, pp. 183-194.
9. Jovanović, S, Pašalić, Z. (2015) Maloletni učinioci prekršaja sa elementima nasilja (Juvenile offenders of misdemeanours with elements of violence). In: I. Stevanović (ed.) *Maloletnici kao učinioci i žrtve krivičnih dela i prekršaja*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, pp. 217-226.
10. Meško, G., Simeunović-Patić, B. (2014) Prevencija nasilja mladih: rezultati evropskih istraživanja i pouke za Srbiju (Youth violence prevention: results from european research and lessons for Serbia). In: Kolarić, D. (ed.) *Nasilje u Srbiji: uzroci, oblici, posledice i društvene reakcije*, tom 1, Beograd: Kriminalističko-policijska akademija, Fondacija „Hans Zajdel“, pp. 142-152.
11. Mrvić-Petrović, N. (2015) Materijalno-pravni aspekt prekršajnog prava u odnosu na maloletnike (Materially-legal aspect of the Misdemeanour Law in relation to juveniles). In: I. Stevanović (ed.) *Maloletnici kao učinioci i žrtve krivičnih dela i prekršaja*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, pp. 167-177

12. Prekršajni apelacioni sud (2019) Izveštaj o radu prekršajnih sudova u Republici Srbiji za period od 1.1. do 31.12. 2018. godine (Report on work of misdemeanour courts in the Republic of Serbia), available at: [Прекршајни апелациони суд - Извештај о раду прекршајних судова у РС за период јануар-децембар 2018. године \(sud.rs\)](#), accessed on: 5. 5. 2023.
13. Republički zavod za statistiku (2022) Maloletni učinioci krivičnih dela u Republici Srbiji, 2021. (Juvenile crime offenders in the Republic of Serbia, 2021). *Bilten*, br. 690
14. Simeunović-Patić, B. (2009) *Kriminalitet maloletnika u Srbiji i savremena društvena reakcija* (Juvenile crime and contemporary social reaction), doktorska disertacija odbranjena na Pravnom fakultet Univerziteta u Kragujevcu.
15. Stevanović, I. (2013) Zaštita prava maloletnika u prekršajnom postupku (Juvenile rights protection in the misdemeanour proceeding). In: *Postupanje sa maloletnicima u prekršajnom postupku*. Beograd: Pravosudna akademija i USAID, pp. 89-126.
16. United Nations, *Juvenile delinquency: world youth report, 2003*, available at: <http://www.un.org/esa/socdev/unyin/documents/ch07.pdf>, accessed on: 5. 5. 2023.
17. United Nations, Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020, Improving Global Road Safety, A/RES/74/299, available at: [N2022630.pdf \(un.org\)](#), accessed on: 5. 5c 2023.
18. Vlada RS, Predlog Zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima od 7. novembra 2017 (Draft Law on amendments to the Law on road traffic safety), available at: [ПРЕДЛОГ \(parlament.gov.rs\)](#), accessed on: 5. 5. 2023.
19. Criminal Code, Official Gazette of the RS, Nos. 85/2005, 88/2005 - correction, 107/2005 - correction, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/ 2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019.
20. Law on Juvenile Crime Offenders and Criminal Protection of Juveniles, Official Gazette RS, No. 85/2005.
21. Law on Road Traffic Safety, Official Gazette RS, Nos. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – decision of the Constitutional Court, 55/2014, 96/2015, 9/2016 – decision of the Constitutional Court, 24/2018, 41/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019,128/2020.
22. Law on Misdemeanors, Official Gazette of the RS, Nos. 65/2013, 13/2016, 98/ 2016 – Decision of the Constitutional Court, 91/2019, 91/2019, 112/ 2022 – Decision of the Constitutional Court.

Prof. dr Slađana JOVANOVIĆ
Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd

Olivera RISTANOVIĆ
Predsednica Prekršajnog suda, Beograd

MALOLETNI UČNIOCI SAOBRAĆAJNIH DELIKATA: (NE)ODGOVORNOST RODITELJA?

Saobraćajni delikti maloletnika (prekršaji i krivična dela) su predmet ovog rada, sa posebnim naglaskom na (ne)odgovornost roditelja u kontekstu prestupništva njihove dece. Statistički podaci iz baza Prekršajnog suda i Višeg suda u Beogradu, kao i oni iz izveštaja Republičkog zavoda za statistiku su analizirani. Značajan izvor kvalitativnih podataka bili su intervjui sa sudijama pomenutih sudova i konsultantkinjom za pitanja maloletničke delinkvencije Višeg suda u Beogradu, sa ciljem da se kreira profil maloletnog saobraćajnog prestupnika i njegovih roditelja. Uz zabrinjavajući podatak da su ovi delikti u porastu, zabrinjavajući je i osvrt na doprinos roditelja ovoj vrsti delikata, njihov odnos prema prestupništvu dece i sopstvenoj odgovornosti. Posebna pažnja je posvećena povredama pravila prekršajnog postupka i u vezi sa sankcionisanjem učinilaca u svetlu najnovijih presuda Vrhovnog kasacionog suda Srbije koje su od uticaja na praksu sudova za prekršaje u sferi maloletničkog prestupništva. Date su i sugestije u vezi sa preventivnim postupanjem i intervencijama u normativnoj sferi, od kojih je najvažnija – usklađivanje dva postojeća odgovora na prestupništvo maloletnika, krivičnogopravnog i prekršajnogopravnog.

KLJUČNE REČI: maloletni učinilac / saobraćajni prekršaj / ugrožavanje javnog saobraćaja / teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja / odgovornost roditelja

TRAFFIC POLLUTION IN THE CITIES: ECOLOGICAL ASPECT OF URBAN SAFETY*

Ana BATRIĆEVIĆ, PhD*
Ivana STEVANOVIĆ, PhD*

Urban safety represents a complex and multifaceted term, and its ecological aspect is becoming increasingly important due to constant increase in pollution level, particularly in rapidly expanding urban areas. Traffic is recognized as one of the most significant sources of the emissions of pollutants in urban zones across the world, including the cities in Serbia as well. That is the reason why the authors of this paper explain the link between environment quality and protection on the one hand and urban safety, on the other, with special focus on traffic as the source of pollution in urban areas. Moreover, the authors explore actual reaction of the society to this problem, through the analysis of reports and legal and strategic framework relevant to the prevention and minimization of pollution in urban areas caused by traffic. On the grounds of experiences from other countries, the authors also make recommendations for decision and public policy makers in the sphere of traffic and ecology, with the aim to improve this aspect of urban safety in Serbia.

KEY WORDS: *traffic pollution / urban safety / ecological safety / environment*

* This paper represents the result of authors' engagement in accordance with the Working Plan and Program of the Institute of Criminological and Sociological Research for 2023 (based on the contract No. 451-03-47/2023-01) with Ministry of Science, Technological Development and Innovation of the Republic of Serbia.

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, a.batricevic@yahoo.com,
<https://orcid.org/0000-0002-1727-4222>

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, ivanacpd@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-4588-3447>

INTRODUCTION

The topic of this paper is focused on the issue of urban safety and security in the context of increasing traffic and its negative impacts on environmental pollution and human health. The authors approach this topic from a legal, environmental and security standpoint. Through the analysis of the most important problems related to traffic generated pollution in urban areas and current legislative and strategic documents dealing with this issue, the authors highlight key challenges in this field in Serbia and attempt to offer suggestions and recommendations for their overcoming in the future in accordance with international standards. When discussing the reactions of the society to the problems of environmental pollution in urban areas caused by traffic, the authors of this paper start from reports on the condition of environment in urban areas in Serbia in order to recognize key sources and consequences of traffic pollution. After that, the authors critically analyze Sustainable Urban Mobility Plan for the City of Belgrade, as a framework for sustainable and safe organization of traffic, since it is the largest city in Serbia and in the region. However, the authors question the sustainability and the applicability of this strategic document because the practice confirms that there are numerous obstacles for its appropriate and full implementation in accordance with international environmental and safety standards.

1. ECOLOGICAL SAFETY AS AN ASPECT OF URBAN SAFETY

Today, more than one half of the world's population is inhabited in urban areas, and it is estimated that this number might exceed 70% of the population by 2050 (Krefis et al., 2018: 1). Rapid population growth and the process of urbanization, which are causing worldwide increase in urban population, are making urban quality of life an increasingly relevant topic (Mouratidis, 2021: 1). It is therefore not surprising that a multitude of research papers discuss the issues of well-being and health in urban areas from the aspects of various disciplines such as: public health, urban planning, meteorology, epidemiology etc. (Krefis et al., 2018: 1). In this paper, the authors also discuss the topic of well-being and health in urban areas from the aspect of ecology, law, safety, and security.

The multi-faceted nature of the term "well-being" implies that it can be assessed and approached from various perspectives (Dodge *et al.*, 2012: 224 according to Krefis *et al.*, 2018: 2). However, there is no doubt that the well-being of persons inhabited in urban areas is closely related to their individual physical and mental health in the context of urban specific environment, including a variety of factors: such as level of income, crime rates, but also ecological factors such as air pollution and noise in the cities (Krefis *et al.*, 2018: 2). The planning, design, development and management of urban settlements directly affect human health, well-being and opportunities, but also

the safety and security of urban population (McMichael, 2000: 1117-1126 according to Siri, Capon, 2015: 2).

Nevertheless, facing all the security challenges in urban areas cannot be appropriately addressed without taking into consideration several links between the cities and the environment. Namely, it is estimated that the environment has a direct impact on the cities and their population, as well as that approximately one third of the population inhabits the cities that are at risk of cyclones, floods, droughts, earthquakes, landslides, or volcanic eruptions (UN DESA, 2018). Extreme weather conditions such as very high or very low temperatures, can also be added to the list of these factors (UN Habitat, 2007). At the same time, cities are considered as key drivers of environmental change because spreading of urban areas transforms landscapes, which affects ecosystems and biodiversity, as well as because they are responsible for almost three quarters of global greenhouse gas emissions (UNEP). Also, urban areas tend to generate significant amounts of waste (which is often inappropriately disposed and managed) and they also represent “hot spots” of air pollution due to transportation and production patterns (Ritchie, Roster, 2017). Close links between urban areas and environment suggest that cities depend on the environment on the one hand, whereas the environment is susceptible to negative environmental impacts of cities, on the other. This refers to numerous aspects of life, including safety in urban areas as well.

There are several aspects of urban safety, and ecological or environmental aspect, which is in the focus of this paper is one of them. Namely, urban safety represents a complex term, derived from a series of factors, and related to a specific territory of an inhabited area (Rastyapina, Korosteleva, 2016: 2043). According to Vilner, urban safety refers to the safety of environmental resources of a settlement in urban territory (Vilner, 2013: 25-27, according to Rastyapina, Korosteleva, 2016: 2043). Olenkov describes urban safety as the state in which population feels safe and in which the facilities that form the environment and other inhabited areas are not exposed to environmental impacts (Olenkov, 2007, according to Rastyapina, Korosteleva, 2016: 2043).

When defining urban safety, the accent is placed on the synergy of several factors (including urbanization, architecture, and ecology) creating a living environment that can be considered favorable and safe (Rastyapina, Korosteleva, 2016: 2043). The term “*favorable*” is used to describe the environment that manages to meet all contemporary standards of engineering and ecology without producing negative consequences on the following: 1) people, 2) buildings, 3) facilities and 4) nature-made objects, whereas the term “*safe*” implies that urbanized environment has got the capacity to sustain and resist the factors that affect its architecture and ecology (Rastyapina, Korosteleva, 2016: 2043). The aforementioned suggests that urban safety is closely interrelated with the quality of the environment (Rastyapina, Korosteleva, 2016: 2043). In urban areas, this particularly refers to the quality of air, as an important aspect of the environment, since the state of air quality in cities across the world is far

below acceptable standards (Joldžić, Batrićević, Stanković, 2017: 43). The reason for that is air pollution coming from various sources, including traffic, which is in the focus of this paper, as both – the source of pollution as well as the potential cause of environmental hazards in urban areas. Nevertheless, it should be noted that traffic is also considered as one of the factors that contribute to the pollution of soil in urban areas, although it has a much larger share in the pollution of air (compare with: Batrićević, 2016: 78).

2. TRAFFIC POLLUTION AS A FACTOR CONTRIBUTING TO URBAN UNSAFETY

In urban areas, the exposure to air pollutants causes particular concern due to the density of populations exposed to it, as well as because of the co-existence of various emission sources with multifaceted chemical patterns (Reche, Tobias, Viana, 2022). A series of negative health impacts such as: chronic obstructive pulmonary disease, acute lower respiratory illness, cerebrovascular disease, ischemic heart disease, lung cancer, respiratory tuberculosis and diabetes mellitus are related to air pollution (Reche, Tobias, Viana, 2022). In urban areas across the world, vehicular traffic is considered one of the greatest sources of air pollution and it is becoming the predominant source of the following air pollutants: 1) carbon monoxide (CO), 2) carbon dioxide (CO₂), 3) volatile organic compounds (VOCs) or hydrocarbons (HCs), 4) nitrogen oxides (NO_x), and particulate matter (PM), especially carbonaceous particles, contributing with approximately 11% to PM_{2.5} concentrations in European countries and 28% to Black Carbon (Reche, Tobias, Viana, 2022).

Various environmental and safety issues that are related to traffic air pollution are also present in larger cities in Serbia: the number of registered vehicles in Serbia is increasing and car traffic (especially parking) is taking more and more public space, often from the spaces that are used by pedestrians and cyclers (Danilović, Đorić, 2020: 5). For example, according to Sustainable Urban Mobility Plan for Belgrade, adopted in 2020 (hereinafter: SUMP) in Belgrade, the number of registered cars per inhabitant in 2017 was around 300 cars per 1000 inhabitants, which is approximately 60% more than in 2000 (SUMP, 2020: 44). The predictions are that this number will grow and achieve the number of 440 cars per 1000 inhabitants in the next 15 years (Danilović, Đorić, 2020: 5). In 2020, there were around 650 000 cars in Belgrade, which is considered too much for the city of this size¹.

Although traffic does not represent the most predominant source of pollution in urban areas in Serbia, latest reports on the condition of the environment (published by Environmental Protection Agency of the Republic of Serbia²) confirm that traffic does

¹ Energetski portal, 21.12.2020., Beograd dobio plan održive urbane mobilnosti, <https://energetskiportal.rs/beograd-dobio-plan-odrzive-urbane-mobilnosti/>, accessed on 31.03.2023.

² Environmental Protection Agency, Ministry of Environmental Protection of the Republic of Serbia,

produce a significant number of pollutants, especially in urban areas. In urban areas in Serbia, traffic is responsible for around 40% of all emissions of Carbon Dioxide in the atmosphere, as well as for the emission of other pollutants produced by car engines, all of which have negative impacts on human health (Danilović, Đorić, 2020: 4). Noise coming from urban traffic and traffic congestions additionally contributes to the negative effects of traffic in urban areas (Danilović, Đorić, 2020: 4).

Road traffic contributes to the emission of several types of pollutants, including Nitrogen Oxides (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 14). Reports also confirm that the emission of Sulphur and Nitrogen Oxides are primarily caused by the processes of fuel combustion for the purpose of production of electricity and heating, but they also show that road traffic also contributes to the emission of these pollutants) (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 72). For example, in 2021 Nitrogen Dioxide, a pollutant that most frequently emerges from traffic, exceeded its annual limit value (40 µg/m³) in Belgrade on two measuring spots – Mostar and Despota Stefana Street, whereas it exceeded its daily limit (85 µg/m³) in Belgrade – Despota Stefana (for 33 days) and Mostar (for 5 days) Bor (for 4 days), Smederevo (for 10 days) and Valjevo (for 1 day) (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 16).

Traffic and activities related to the reconstruction of roads also represent the sources of suspended particles PM₁₀ and PM_{2.5} - complex pollutants with significant negative impacts on human health that may contain a certain amount of cancerogenic heavy metals and persistent organic compounds (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 28). What makes these particles especially harmful is their capacity of resuspension, i.e., the fact that, after being released and then deposited on the ground, they can be returned to the atmosphere through wind but also through the activities such as traffic (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 28).

The results of measuring conducted in the Republic Serbia in 2021 show that average annual concentrations of suspended particles PM₁₀ exceeded acceptable level (which is 40 µg/m³) on 14% of measuring spots, whereas the overpass of acceptable number of days (which is 35) with concentrations exceeding 50 µg/m³ was detected on 80% of measuring spots (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 28). The highest number of days during which the acceptable limit was exceeded were noted in Valjevo (174 days), Novi Pazar (151 days), Smederevo (146 days), Zaječar (140 days) and Popovac (128 days). When it comes to suspended particles PM_{2.5}, the results of measuring show that their annual limit (which is 25 µg/m³) was surpassed in 2021 on 7 measuring spots, which is 29% of all valid measuring spots. The highest levels of these particles were detected in Novi Pazar (48 µg/m³), Valjevo (37 µg/m³), Pančevo (33 µg/m³), Subotica (29 µg/m³), Smederevo (29 µg/m³) and Niš (29 µg/m³) (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 28).

Zones with high traffic frequency in larger cities such as Belgrade, Kruševac and Čačak are also detected as the sources of the following elements: Zinc, Copper, Nickel, Chromium, Mercury, and Arsenic) (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 53-54). Moreover, increased road traffic is also the source of emission of acid gasses that are responsible for the shift in chemical balance of the environment (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 75). In 2020, the most significant contribution to the overall quantity of acid gases in Serbia came from the production and distribution of energy, but also from road traffic (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 75).

Traffic is also the second largest consumer of fossil fuels in Serbia, straight after households (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 136). In addition, traffic contributes to the increase of oil derivatives consumption, which appears as the direct consequence of the increase of the number of vehicles and the population mobility (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 139).

Another set of pollutants produced by traffic are nitrogen oxides and volatile organic compounds, the reactions of which generate a secondary contaminant known as ground-level Ozone. High concentrations of ground-level Ozone have harmful effects on human health and environment and most frequently emerge during the summer in the cities with high intensity of traffic (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 33-34). Evaluations from 2021 confirm that the highest number of days when the acceptable levels of these pollutants were exceeded occurred in July on the following locations: Pančevo (18 days), Kikinda (14), Belgrade (13 days), Novi Sad (12 days) etc. (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 33-34).

In larger cities, inhabitants are exposed to both – industrial and traffic components that pollute the air and, what is also specific is the fact that microscopic particles of allergenic pollen bond to these air pollutants, causing chemical reactions that have negative impacts on medical condition of sensitive persons (Knežević *et al.*, 2022: 82). That is the reason why there is a larger number of persons suffering from allergies in urban environments, where there are less plants (and, hence, less pollen) in comparison to rural environments (Knežević *et al.*, 2022: 82).

Apart from the pollution caused by traffic, there is another type of risks for the environment and human health that can be caused by traffic – the risk of environmental and health disasters due to accidents in which hazardous substances may be spilt inside of or near to urban settlements. For example, in Serbia there have been two serious accidents from the end of 2022 and the beginning of 2023, where ammonia was split from train near Piro³ and tank near Pančevo⁴, causing severe negative consequences on the health of the inhabitants of these cities and the environment in these entire areas. These examples are of particular importance since

³Izlivanje amonijaka i Piro: Kako otrovni gas utiče na zdravlje ljudi, BBC News na srpskom, 26.12.2022. <https://www.bbc.com/serbian/lat/svet-64094739>, accessed on 05.04.2023.

⁴Srbija i nesreće: Iscurio amonijak kod Pančeva, nema opasnosti - kaže gradonačelnik, BBC News na srpskom, 13.01.2023. <https://www.bbc.com/serbian/lat/svet-64259838>, accessed on 05.04.2023.

the global impact of disasters seems to be especially severe in urban surroundings because of higher density of the population, complexity of infrastructure and frequent location of cities in coastal areas (DCAF, 2019: 3).

3. CRIMINAL AND/OR JUST ECOLOGICALLY UNACCEPTABLE BEHAVIOR?

In Article 3, Paragraph 1, Point 1, Law on Environmental Protection (Official Gazette of the Republic of Serbia, No. 135/2004, 36/2009, 36/2009, 72/2009, 43/2011, 14/2016, 76/2018, 95/2018 and 95/2018) defines environment as the totality of natural and human-made values, the complex relations of which comprise the surrounding, i.e., the space and conditions for human life. Various human activities and behaviors that represent actual or potential harm for the environment and, as such, are considered the violations of environmental regulations are known as ecological delicts (see also: Marinković, 2015: 219). Ecological delicts are a segment of the entire delinquency in one society and their specific characteristic is the fact that they are directed against healthy living environment, i.e., the fundamental human right to healthy living conditions (Jovašević, 2009: 131; see also: Batrićević, 2013: 115). Three types of ecological or environmental delicts can be distinguished: 1) criminal offences, 2) economic offences and 3) administrative offences and environmental criminal offences are classified as the most serious ecological delicts for which the strictest punishments are prescribed (Joldžić, Jovašević, 2012: 181).

There are three types of environmental criminal offences: 1) genuine environmental criminal offences (in the narrow sense), 2) environmental criminal offences in the broader sense and 3) additional environmental criminal offences (Joldžić, Jovašević, 2012: 181). Genuine (or environmental criminal offences in the narrow sense) are prescribed within Chapter 24 of Criminal Code of the Republic of Serbia (*Official Gazette of the Republic of Serbia* No. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 and 35/2019) (hereinafter: CCRS), which is dedicated to environmental protection (compare with: Rakočević, 2014: 43-65). They are designed to protect either the environment as a whole or its essential elements such as: water, air, soil, flora, fauna etc. (Joldžić, Jovašević, 2012: 181). On the other hand, environmental criminal offences in the broader sense are classified within other chapters of the Criminal Code and their aim is to protect some other values alongside with environment, such as, for example the safety of persons and property, safety of public traffic, constitutional order and safety, state bodies, humanity and other values protected by international law (Joldžić, Jovašević, 2012: 273-274; see also: Batrićević, 2013: 116). Additional environmental criminal offences are not prescribed by the Criminal Code but are systematized within special or additional criminal legislation, i.e., penal provisions of some environmental laws (Jovašević, 2009: 132; see also: Batrićević, 2013: 116).

When genuine environmental criminal offences are concerned, it seems that some of them can be committed in the context of traffic, especially in urban areas, causing serious negative consequences on the health of humans, flora, fauna and the pollution of air, soil, and water. This primarily refers to: Environmental Pollution (Article 260, CCRS), Failure to undertake Environmental Protection Measures (Article 261, CCRS), and Damaging the Environment (Article 264). The descriptions of these environmental criminal offences suggest that various vehicles that are used in road traffic can actually be the sources of pollution and represent potential or actual harm for the environment (See also: Joldžić, Stanković, 2016: 60-61). However, what causes equal amount of concern as occasional accidents, is the fact that most activities related to traffic cause environmental pollution and serious environmental damage gradually, over time, without fulfilling the conditions to be considered as and, hence, prosecuted as criminal offences.

4. RESPONSES TO THE CHALLENGES OF TRAFFIC POLLUTION IN URBAN ENVIRONMENT

The combination of various factors and problems that modern cities are facing makes a difference between urban areas on the one hand and rural, national or international environment, on the other (Paraušić, 2020: 95). That is the reason why providing safety and reacting to security threats in the cities requires responses and reactions designed specifically for urban areas, as well as cooperation and coordination of relevant stakeholders acting in urban environment (Paraušić, 2020: 95). The aforementioned also refers to the issue of unsafety in urban areas caused by traffic pollution.

The way in which the society responds to the problems related to traffic pollution primarily depends on the policy regulating the means of traffic as well as the shift from private to public transport (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 150). Nevertheless, it should be highlighted that the issue of air pollution of urban areas that is caused by traffic has to be observed and addressed from a holistic perspective (Reche, Tobias, Viana, 2022). Policies that are designed to reduce traffic emissions include the following measures: 1) reducing the number of vehicles (which is achieved either by congestion charges or parking restrictions), 2) the progressive intensification of so-called active transport (such as cycling and walking), 3) the use of electric vehicles, 4) the establishment of low emission zones and/or special limit reduction (Reche, Tobias, Viana, 2022). The question is whether these local policies are effective when it comes to the reduction of pollution, but, despite the scarcity and diversity of studies dedicated to this issue, their results seem to be encouraging (Reche, Tobias, Viana, 2022). Namely, there is no doubt that traffic primary emissions are well explained and studied and that, due to technological advancement in vehicle engines and fuels, their contribution to PM_{2.5} concentration is efficiently decreasing (Reche, Tobias, Viana, 2022). However, there seem to be other organic and inorganic fractions of secondary

aerosol that need to be understood in a more detailed and quantitative manner to further improve the situation in this area (Reche, Tobias, Viana, 2022).

Furthermore, it should be mentioned that there are studies suggesting the shape of a city as well as the land use distribution can determine not only the location of the sources of emission but also the pattern of urban traffic that is affecting the quality of air in a particular urban area (Reche, Tobias, Viana, 2022). Namely, urban configuration has long been known as the most important cause of poor air quality and previous research has also confirmed the link between sprawl indicators, including street network and density, and the quality of air (Reche, Tobias, Viana, 2022). Nevertheless, it should be underlined that the precise relationship between the development patterns of urban areas and the quality of air is considered rather elusive, as well as that demographic factors and the level of urbanization also represent relevant factors determining the level of pollutants and air quality (Reche, Tobias, Viana, 2022).

Another approach when it comes to the response of the society to the pressure coming from the emissions of pollutants in the air is reflected in the prescription of a maximum acceptable level of Nitrogen Oxides in gases generated from internal combustion engine (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 150). The progress in the field of energetic efficiency depends on the final energy consumption as well as on the consumption of energy in separate sectors such as: industry, traffic, households, and public and commercial sector (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 182). Energetic efficiency and energy consumption are linked in the sense that the minimization of energy consumption as the result of progress in the area of energy efficiency and changes in behavior can significantly minimize the pressures on the environment emerging from the energy sector (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 182). What is encouraging is the fact that in the Republic of Serbia, the best results in the field of energy saving in the period between 2010 and 2018 were achieved in the area of traffic (Parunović, Redžić, Veljković, 2022: 182).

European cities have been facing negative impacts of traffic on the quality of life and environment much before than the cities in the Republic of Serbia and started resolving traffic related issues in a strategic manner (Danilović, Đorić, 2020: 4). As the result, the general conclusion has been made – that the change in the attitudes and habits of their inhabitants represents the genuine solution when it comes to the exaggerated use of private vehicles for transportation in urban areas (Danilović, Đorić, 2020: 4). Alternative ways of mobility have been systematically encouraged in European cities for years, and they predominantly rely on the use of non-motorized vehicles, by which they minimize the use of fossil fuels and environment pollution (Danilović, Đorić, 2020: 4). The results that European cities have achieved in the field of sustainable urban mobility are visible for both – their inhabitants as well as their visitors and they include: decrease in the level of air pollution, minimization of noise in city centers, increase in the general appeal of urban complexes and other benefits that they provide for local economy and citizens (Danilović, Đorić, 2020: 5).

In Europe, in the past 15 years, relevant stakeholders have been working on the intensive change in the planning of traffic in the cities through the concept of Sustainable Urban Mobility Plans (Danilović, Đorić, 2020: 13). Some of the best examples of the application of these plans are the cities of Ljubljana, Slovenia and Vienna, Austria, that have managed to improve the quality of life of their inhabitants and to adjust the infrastructure and traffic to relevant environmental standards (Danilović, Đorić, 2020: 14)

Sustainable Urban Mobility Plan of the City of Belgrade, adopted in 2020, recognizes traffic and traffic infrastructure on the territory of Belgrade as an important issue due to the fact that the infrastructure is not sufficiently developed and does not have the capacities that are required for the future development of the capital city (SUMP, 2020: 40). SUMP highlights several flaws of current traffic infrastructure of the city of Belgrade, including: the lack of subway, insufficiently developed railway traffic, minimum use of river traffic, as well as the disbalance between the increasing degree of motorization and the limited capacities of traffic infrastructure, especially when it comes to parking (SUMP, 2020: 44-45). This document also recognizes the pollution in the capital city as one of its most important ecological issues, particularly when it comes to the emissions of pollutants that come from traffic, such as Nitrogen Dioxide and ground-level Ozone (SUMP, 2020: 83). Moreover, it also draws attention to the issue of excessive noise, the most important source of which is traffic, which is detected at several measuring points in the city of Belgrade (SUMP, 2020: 83).

To resolve these issues, SUMP provides a set of goals and measures that are designed for their achievement in the upcoming period. It is important to mention that some of the goals, enumerated by SUMP, include: the increase of pedestrian's mobility, the increase of the use of alternative and ecologically acceptable vehicles such as bicycles, improvement and more frequent use of public transport, minimization of the use of cars, minimization of harmful emissions and the promotion of the use of electronic vehicles, i.e., eco-mobility and electro-mobility (SUMP, 2020: 137-138). The measures for the achievement of these goals are also prescribed by the SUMP, and some of them, particularly those referring to the increase in the use of bicycles as alternative and ecologically accepted means of transport, are highlighted as the most urgent ones (SUMP, 2020: 140). These measures include: the improvement of existing pedestrian and cycling infrastructure, the development of cycling network, the improvement of public transport network, the development of e-mobility services, the improvement of pedestrian and bicycle paths within existing green areas, parks, forests, and protected areas etc. When green areas are concerned, it should be mentioned here that greening of urban areas can play an important role not only in the prevention of environmental harm, but also in crime prevention in general, but only if it is applied in cooperation with city authorities, architects, urbanists, police and citizens (Pavićević, 2019: 60).

Other measures that are relevant to the minimization of negative environmental impacts of transport in Belgrade, which are not classified as urgent, include the implementation of public bicycles system (bike sharing), the facilitation of transportation of bicycles in public transport vehicles, the introduction of electronic vehicles in the communal traffic system and the promotion of the use of electronic vehicles by taxi services providers (SUMP: 2020: 140-142).

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

The concept of urban safety encompasses ecological safety as well. Therefore, it should be emphasized that the issues of environmental protection are often interpreted only as issues of ecological importance. Unfortunately, this approach leads to the situation in which ecological safety is treated as less significant and pushed to the “green margin” instead of being considered as the issue of key importance for safe and healthy life in urban zones. This particularly refers to traffic, as one of the more important factors with the impact on environmental pollution and, through that, on ecological safety.

Traffic is recognized as one of the key sources of emissions of pollutants in urban zones across the world, including cities in Serbia. Traffic organization and management at the local level should be designed in the way that is the least harmful for the preservation of human life and health, as well as the environment. Therefore, certain priorities in this area should be highlighted since all goals and tasks cannot be fulfilled at the same time. That is the reason why it is so important to understand the connection between air quality and environmental protection, on the one hand, and urban safety, on the other, with special focus on traffic as the source of pollution in urban areas. Finally, having in mind the experiences of other countries, it can be concluded that decision makers and public policy creators in the fields of traffic and ecology should apply holistic approach when determining the priorities in the aforementioned areas to improve this aspect of urban safety in Serbia.

The consequences of ecological delicts are so harmful for human health and the environment that the punishment of their perpetrators is not the only solution to this problem. Namely, in these cases, prevention is far more important because the punishment cannot repair the long-term damage caused to human health and nature. For that reason, the focus should be on prevention, particularly in the area such as traffic that can be controlled and organized in accordance with ecological principles if there is the will of relevant stakeholders.

REFERENCES

1. Batrićević, A. (2013) Environmental criminal offences - victimless crimes? *Temida*, 16(1), pp. 113-132. <https://doi.org/10.2298/TEM1301113B>

2. Batrićević, A. (2016) Nacionalni pravni okviri za zaštitu zemljišta u urbanism zonama u Srbiji. *Zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja*, 2(35), pp. 75-91.
3. Criminal Code of the Republic of Serbia, *Official Gazette of the Republic of Serbia* No. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 and 35/2019.
4. DCAF - Geneva Centre for Security Sector Governance (2019) Urban Safety and Security. SSR Backgrounder Series. Geneva: DCAF.
https://www.files.ethz.ch/isn/195671/DCAF_BG_2_Security%20Sector%20Reform.11.15.pdf, accessed on 14.03.2023.
5. Dodge, R., Daly, A., Huyton, J., & Sanders, L. (2012) The challenge of defining wellbeing. *International Journal of Wellbeing*, 2(3), pp. 222-235.
<https://doi.org/10.5502/ijw.v2i3.4>
6. Energetski portal, 21.12.2020., Beograd dobio plan održive urbane mobilnosti, <https://energetskiportal.rs/beograd-dobio-plan-odrzive-urbane-mobilnosti/>, accessed on 31.03.2023.
7. Izlivanje amonijaka i Piro: Kako otrovni gas utiče na zdravlje ljudi, BBC News na srpskom, 26.12.2022. <https://www.bbc.com/serbian/lat/svet-64094739>, accessed on 05.04.2023.
8. Joldžić, V., Batrićević, A. & Stanković, V. (2017) *Pravna zaštita životne sredine od negativnih tehnogenih uticaja*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja.
9. Joldžić, V., Jovašević, D. (2012) *Ekološko krivično pravo, međunarodni i ustavni osnovi, stvarnost i mogućnosti*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja.
10. Joldžić, V., Stanković, V. (2016) O uspostavljanju, te potrebama i mogućnostima daljeg razvoja kazneno-pravne zaštite životne sredine. *Zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja*, 35(3), pp. 55-69.
11. Jovašević, D. (2009) *Sistem ekoloških delikata – ekološko kazneno pravo*. Niš: Pravni fakultet Univerziteta u Nišu.
12. Knežević, J., Jović, B., Marić Tanasković, L., Mitrović-Josipović, M., Ljubičić, A., Stamenković, D., Veljković, N. & Dimić, B. (2022) *Godišnji izveštaj o stanju kvaliteta vazduha u Republici Srbiji za 2021. godinu*. Beograd: Ministarstvo zaštite životne sredine Republike Srbije: Agencija za zaštitu životne sredine.
http://www.sepa.gov.rs/download/Vazduh_2021.pdf, accessed on 28.03.2023.
13. Law on Environmental Protection, *Official Gazette of the Republic of Serbia* No. 135/2004, 36/2009, 36/2009, 72/2009, 43/2011, 14/2016, 76/2018, 95/2018 and 95/2018.
14. Krefis, A.C., Augustin, M., Schlünzen, K.H., Oßenbrügge, J. & Augustin, J. (2018) How Does the Urban Environment Affect Health and Well-Being? A Systematic Review. *Urban Science*, 2(1), pp. 1-21. <https://doi.org/10.3390/urbansci2010021>

15. Marinković, N. (2015) Ekološki kriminalitet. *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, 53(2-3), pp. 217-229.
16. McMichael, A. J. (2000) The urban environment and health in a world of increasing globalization: issues for developing countries. *Bulletin of the World Health Organization*, 78(9), pp. 1117-1126.
17. Mouratidis, K. (2021) Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being. *Cities*, 115, 103229, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>
18. Olenkov, V.D. (2007) *Urban Planning Security*. Moscow: LCI Publisher.
19. Paraušić, A. (2020) Prevencija kriminala kao pristup unapređenju urbane bezbednosti. *Zbornik instituta za kriminološka i sociološka istraživanja*, 39(2-3), pp. 93-107. <https://doi.org/10.47152/ziksi2020236>
20. Pavićević, O. (2019) Zelene urbane površine i kriminalitet. *Zbornik instituta za kriminološka i sociološka istraživanja*, 37(1), pp. 51-63.
21. Perunović, T., Redžić, N., Veljković, N. (2022) *Izveštaj o stanju životne sredine u Republici Srbiji za 2021. godinu*. Beograd: Ministarstvo zaštite životne sredine Republike Srbije - Agencija za zaštitu životne sredine, http://www.sepa.gov.rs/download/IZVESTAJ_2021.pdf, accessed on 27.03.2023.
22. Rakočević, V. (2014) Krivična djela protiv životne sredine i uređenja prostora u crnogorskom krivičnom zakonodavstvu (novi oblici). *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, 52(2), pp. 43-65.
23. Rastyapina, O.A. & Korosteleva, N.V. (2016) Urban Safety Development Methods. *Procedia Engineering*, 150, pp. 2042-2048. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.07.292>
24. Reche, C., Tobias, A. & Viana, M. (2022) Vehicular Traffic in Urban Areas: Health Burden and Influence of Sustainable Urban Planning and Mobility. *Atmosphere*, 13(4), 598. <https://doi.org/10.3390/atmos13040598>
25. Ritchie, H. & Roser, M. (2017) "Air Pollution", <https://ourworldindata.org/air-pollution>, accessed on 24.03.2023.
26. Siri, J. & Capon, A. (2015) Health and wellbeing in sustainable urban development, GSDR 2015 Brief, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/632481-Siri-Health%20and%20Wellbeing%20in%20Sustainable%20Urban%20Development.pdf>, accessed on 24.03.2023.
27. Srbija i nesreće: Iscurio amonijak kod Pančeva, nema opasnosti - kaže gradonačelnik, BBC News na srpskom, 13.01.2023. <https://www.bbc.com/serbian/lat/svet-64259838>, accessed on 05.04.2023.
28. UN DESA (United Nations Department on Economic and social Affairs) (2018) *Majority of the world's cities highly exposed to disasters, UN DESA warns on World Cities Day*, <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/world-cities-day-2018.html>, accessed on 24.03.2023.

29. UNEP, Cities and Climate Change, <https://www.unep.org/explore-topics/resource-efficiency/what-we-do/cities/cities-and-climate-change>, accessed on 24.03.2023.
30. Un Habitat (2007) Enhancing urban safety and security : global report on human settlements 2007 / United Nations Human Settlements Programme. London: UN Habitat, <https://unhabitat.org/enhancing-urban-safety-and-security-global-report-on-human-settlements-2007>, accessed on 05.04.2023.
31. Vilner, M.Y. (2013) On urban security problems. *Town planning*, 31, pp. 25-27.

Dr Ana BATRIĆEVIĆ

Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

Dr Ivana STEVANOVIĆ

Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

ZAGAĐENJE OD SAOBRAĆAJA U GRADOVIMA: EKOLOŠKI ASPEKT URBANE BEZBEDNOSTI

Urbana bezbednost predstavlja složen i višeslojan pojam, a njen ekološki aspekt postaje sve značajniji zahvaljujući konstantom porastu stepena zagađenja, naročito u urbanim oblastima koje se ubrzano šire. Saobraćaj je prepoznat kao jedan od najvažnijih izvora emisije zagađujućih materija u urbanim zonama širom sveta, uključujući tu i gradove u Srbiji. Zbog toga autori u ovom radu objašnjavaju vezu između kvaliteta i zaštite životne sredine, sa jedne strane, i urbane bezbednosti sa druge, sa posebnim fokusom na saobraćaj kao izvor zagađenja u urbanim oblastima. Potom, autori istražuju postojeću društvenu reakciju na ovaj problem, analizirajući izveštaje, kao i pravne i strateške okvire relevantne za prevenciju i smanjenje zagađenja izazvanog saobraćajem u urbanim oblastima. Na osnovu iskustava drugih zemalja, autori takođe iznose preporuke za donosiocima odluka i kreatore javnih politika u sferi saobraćaja i ekologije, sa namerom da unaprede ovaj aspekt urbane bezbednosti u Srbiji.

KLJUČNE REČI: zagađenje od saobraćaja / urbana bezbednost / ekološka bezbednost / životna sredina

POSSIBILITY OF TRAFFIC CRIME PREVENTION*

Jelena KOSTIĆ, PhD*

Recently, there is often talk about the need to tighten the penal policy when it comes to the protection of road traffic safety. However, it seems that the imposition of a penalty by itself isn't sufficient means of deterring potential perpetrators of traffic offences. It's necessary to strengthen the certainty of the application of prescribed sanctions, and in addition to improve and apply preventive measures in a timely manner. Those measures can't replace the threat of sanctions as a means of prevention, but their application should be more frequent and adapted to different social groups, with the aim of improving their awareness of both their own safety and safety of other road users. In this paper, we are focused exclusively on the prevention of crime in road traffic, bearing in mind that the factors that threaten the safety of its participants are numerous and that it's constantly necessary to adapt to modern conditions, considering the increasing density of traffic, the speed of the vehicles being driven, as well as increasing number of road users. In the paper, we point out the factors that affect traffic safety, and then by analysing the proposed and realized activities from the previous Action Plan with the Road Traffic Safety Strategy, as well as by analysing the report of the Road Traffic Safety Agency of the Republic of Serbia, we want to point out the need for improvement and timely application of preventive measures.

That is why the content analysis method dominates the paper. Besides, in this paper we point out the importance of predictive activities of the police in order to effectively prevent traffic crime. However, one should keep in mind the specifics of both the perpetrators of traffic offences and the all traffic participants. Therefore, the possibilities of prevention should be considered in more detail and measures of preventive action should be

* This paper is a result of the research conducted by the Institute of Comparative Law financed by the Ministry of Science, Technological Development and Innovation of the Republic of Serbia under the Contract on realisation and financing of scientific research of SRO in 2023 registered under no. 451-03-47/2023-01/200049.

* Institute of Comparative Law, Belgrade, j.kostic@iup.rs

adapted depending on the characteristics of road users. Research results from various fields (psychology, sociology, law and technical sciences) could contribute to this to a large extent. They should represent the basis for the creation of national strategies, and later the implementation of relevant measures aimed at combating traffic offences.

KEY WORDS: safety / road traffic / prevention / opportunities

INTRODUCTION

Traffic crime refers to various behaviours that violate traffic safety and which, due to their characteristics, are prescribed as criminal offenses by national legislation. Bearing in mind that they endanger both - life and physical integrity, as well as property, they carry a greater degree of social danger than misdemeanors. Common to both mentioned categories of traffic offenses is the violation of regulations regulating the safety of public traffic. Traffic offenses are mostly committed out of negligence, while there are also those committed with intent (Ignjatović, 2016: 129; Vujičić, 2018: 299).

Bearing in mind that difference between criminal offenses and misdemeanors against traffic safety is mainly based on consequences, it should be borne in mind that by preventing offenses that have a lower degree of social danger, the occurrence of more serious offenses (criminal offenses) that have more serious consequences is prevented. Preventive measures don't mean only sanctioning, but also different types of social prevention (Radulović, 1999: 38). Although recently the media often talks about the need to tighten the penal policy in order to suppress traffic crime, it seems that its prevention first of all requires improving the efficiency both in detecting and prosecuting offenders, and in the application of preventive measures (*Ibid.* 39). Such an approach contributes to establishing a balance between criminal law repression and social prevention. This doesn't mean the weakening of criminal protection, but the improvement of its effectiveness (Radulović: 35). Punishment can't be the only means of combating crime, but it should be an important means of prevention (Mrvić-Petrović and Đorđević, 1998: 127).

The authors believe that the main factors that influence the increase in the number of traffic accidents are: a large number of motor vehicles, traffic density, driving and meteorological conditions, lack of well-organized roads, insufficient application of traffic regulations, lack of traffic culture (Vujičić: 299). However, today some of them are quite dominant. Traffic density is increasing, traffic regulations are not respected, while the level of traffic culture is extremely low. Apart from the mentioned factors, the psychological properties and characteristics of road users, especially drivers, are also important for the occurrence of traffic accidents. Thus, the authors highlight the lack of self-regulation of drivers in order to adapt to risky situations and reduce te

possibility of negative consequences as a significant factor contributing to the occurrence of traffic accidents (Lazuras *et al.* 2022: 466 and 477). This is precisely why, when developing national strategies aimed at improving the safety of public transport, it should be taken into account in addition to research in the field of legal and technical sciences and research concerning the safety of road users from other scientific fields, such as psychology and sociology.

In this paper, we start from the assumption that in order to improve the safety of public traffic in the coming period, it's necessary to invest additional efforts that don't only mean tightening the traffic policy, but also the implementation of other preventive activities. That is why we are analysing the content of both the Action Plan and the Road Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period from 2015-2020¹, as well as by analysing the draft of the new Strategy for the period 2023-2030, as well as the draft of the Law on Amendments to the Law on Road Traffic Safety. The goal of such an approach is not to criticize unrealized activities, but to give recommendations for the improvement of preventive measures in the field of road traffic safety.

1. OBLIGATIONS OF ROAD USERS AND THE CURRENT SITUATION

According to the Constitution of the Republic of Serbia, every person is guaranteed the right to life, physical integrity and personal security (article 25). It is necessary to ensure these rights when it comes to participation in traffic. That is why both the obligations for traffic participants and the sanctions for violating regulations in the field of traffic safety are prescribed. Traffic participants are obliged not to disturb, endanger or injure other participants with their behaviour, as well as to take all necessary measures to avoid or eliminate dangerous situations caused by other traffic participants, if they don't put themselves or others in danger (article 3, paragraph 1 of the Law on road traffic safety, *Official Gazette of the Republic of Serbia*, no. 41/2009...128/2020 – another law). The law prescribes obligations for a legal entity and an entrepreneur who performs the activity of manufacturing, maintaining, putting into circulation, repairing or modifying vehicles or devices, spare parts and equipment for vehicles. This obligation consists in performing tasks in the prescribed manner and in accordance with the rules of the profession, with the aim of safe participation of the vehicle in traffic (article 4.). In addition, the obligation of legal entities and entrepreneurs who are owners or users of vehicles to ensure that their vehicles in road traffic are technically correct and meet other conditions, as well as that the drivers of their vehicles meet prescribed health and other conditions for safe driving of vehicles (article 5. paragraph 2) According to the Law, the obligation of every natural person who is the owner or user of a vehicle is to ensure that his vehicle is technically correct in

¹ Conclusion on the adoption of the Action Plan for the implementation of traffic safety of the roads of the Republic of Serbia for the period from 2015 to 2020, *Official Gazette of the Republic of Serbia*, no. 1/2017.

traffic (article 5, paragraph 3). Therefore, obligations are not prescribed only for drivers, but also for pedestrians participating in traffic. Therefore, it's of particular importance to improve safety and continuous education at all levels. When it comes to urban environments, non-compliance with traffic regulations and a low level of traffic culture represent a special threat to safety. Activities undertaken at the local level are of great importance in the prevention of traffic crime. Therefore, local authorities are obliged to implement adequate measures in order to eliminate any type of danger to the safety of citizens (item 4.6, paragraphs 2 and 3 of the European Urban Charter).² Those measures should be based on up-to-date and comprehensive statistics and information. In order to act on them, the data contained in them must be precise and based on the research of experts who possess specialized knowledge in various fields. In addition, it should be borne in mind that the effectiveness of the measures undertaken to improve every type of security depends primarily not only of the close cooperation of formal social control authorities, but also on the activities of the entire local community (security principles, items 1-4 of the European Urban Charter).

According to the data from the Traffic Safety Strategy on the Roads of the Republic of Serbia for the period 2015-2020, the number of fatalities decreased after the passing of the Law from 2009. Media campaigns about a stricter penal policy also contributed to this. However, that number increased over time as a result of inconsistent application of the law and adequate measures to combat traffic crime (Strategy, 21 and 22). Based on the data stated in the Strategy, the largest number of traffic accidents were recorded on local roads and streets in the settlement, while young drivers dominate among those injured. The largest number of victims are passengers in passenger cars, while in the period before the adoption of the Strategy a large number of pedestrians were also recorded (Strategy, 23 and 24).

Along with the Strategy, an Action Plan was adopted. It defines five pillars in the framework of which measures are contained that should contribute to the prevention of traffic offences. In the framework of the first pillar, measures are defined regarding the improvement of the efficiency of traffic safety management. The second pillar consists of measures concerning the improvement of road safety. Within the framework of the third pillar, activities related to improving the safety of road users are defined, while the fourth pillar contains activities related to action after a traffic accident.

Bearing in mind the above mentioned, in order to improve the efficiency of traffic management in the following period, it was necessary to improve strategic management in the mentioned area, which also entailed the adoption of traffic safety strategies at the level of local self-government units. Other activities that were supposed to contribute to the realization of the same goal were the establishment of a modern and accessible database on traffic safety features, the improvement of the quality of data collection on traffic accidents and their consequences, the improvement

² Text in english is available at: <https://rm.coe.int/168071923d>, accessed on 13.5.2023.

of traffic control by the traffic police and inspections, and the establishment of a research system in the field of traffic safety and application of their results. Some of the mentioned activities in the following period were realized through reporting by the Road Traffic Safety Agency.

In order to improve the safety of road users, the Action Plan defined activities that should contribute to the realization of that goal, such as: improving the level of knowledge and skills of motor vehicle drivers, improving the safety of road users, improving the safety of vulnerable categories of road users and improving traffic education and education in traffic. In order to improve the safety of vulnerable categories of road users, the Traffic Safety Agency has established a reporting system on the state of their safety, which, like other reports, is available on its website.

According to the latest report of the Agency for Traffic Safety, the largest number of traffic accidents are caused by the participation of two or more cars, and the largest number of victims in accidents are drivers and passengers in cars. However, among the victims there is also a large number of people over 65 years of age, which points to a special need to protect older road users. When it comes to the days of the week, the fewest fatal traffic accidents occurred on Thursdays, while the largest number of such accidents occurred on Saturdays. The reason for this may be the increase in traffic density due to frequent trips during the weekend, which may affect the increased stress of the driver or the possible consumption of alcohol during the weekend. According to the available data from the report, the most common types of traffic accidents with one vehicle, and then traffic accidents involving at least two vehicles without turning (Traffic Safety Agency, Statistical Report on the state of traffic safety in the Republic of Serbia in 2021: 129).³ The above may indicate the need to increase the attention and traffic culture of drivers and other traffic participants, bearing in mind the fact that pedestrians can often contribute to their own victimization by their careless behaviour.

The most common cause of traffic accidents with fatalities in 2021 is reckless action by drivers in 64% of cases, followed by incorrect actions in traffic by drivers in 43% of cases (Traffic Safety Agency, Statistical Report on the state of traffic safety in the Republic of Serbia in 2021: 100). This indicates the need to raise the awareness of drivers both about their own safety and the safety of other road users. In addition, it can also indicate a lack of self-regulation drivers in order to control and adapt their behaviour to risky situations and reduce the possibility of harmful consequences.

According to the months, the highest number of traffic accidents in which young people died is the period from June to August. The least number of young people died in the month of March. Young drivers and passengers were mostly killed during the evening, night and morning hours. It is possible that the reason for this is the density of

³ Text is available: https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20220915105252-statisticki_konacno_2021.pdf, accessed on 13.5.2023.

traffic during the summer period due to annual vacations and more frequent stays away from home, while fatalities at night, evening and early hours could be related to the influence of fatigue or possible use of alcohol or psychoactive substances. Similar conclusions could be connected with the fact that a large number of young people died in the period from 10 pm to 2 am (Traffic Safety Agency, Statistical Report on the state of traffic safety in the Republic of Serbia in 2021: 101).

However, although the previous Road Traffic Safety Strategy was adopted for the period 2015-2020, the new one has not yet been adopted. The draft of the new Road Traffic Safety Strategy for the period 2023-2030 is currently before the Government. Bearing in mind that traffic safety is an area that is of great importance for the protection of basic human rights, such as the right to life and physical and bodily integrity, it seems that this area is not considered one of the priorities. It should be mentioned that in the Action Plan, in addition to the previous Strategy, the adoption of a new Public Traffic Safety Strategy for the period from 2020-2025 was foreseen. Therefore, it can be concluded that the work on its preparation and adoption is very late, because the new one for the period from 2023-2030 is still not in the parliamentary procedure.

2. PROPOSAL FOR NEW MEASURES TO PREVENT TRAFFIC CRIME

The draft of the Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period from 2023 to 2030 has been prepared and submitted to the Government of the Republic of Serbia. The document lists shortcomings in the implementation of the previous strategy, which should be overcome by implementing the measures proposed in the new one.⁴ They are reflected in the lack of organization and management of traffic safety, insufficient awareness of the need to invest in traffic safety, insufficient commitment, lack of regular expert analyzes and reporting on traffic safety, unwillingness to monitor and implement measures and activities aimed at assessing the goals achieved, weak communication and coordination of important entities (Draft of the Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2023-2030, March 2023: 13). The goals of the previous strategy weren't achieved at a satisfactory level, and as one of the priorities, the goal concerning the reduction of the number of dead and injured persons was not achieved either. Little use of seat belts on the back seat was observed, and the desired goal of reducing driving under the influence of alcohol, as well as the percentage of speeding, was not achieved. Likewise, there is still a very low percentage of use of child protection systems. Instead of the planned goal of 96% the use of such protection was recorded in only 48,7% of cases (Draft of the Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2023-2030: 14).

⁴ Text is available at: https://ekonsultacije.gov.rs/topicOfDiscussionPage/152/1#_Toc100211922, accessed on 13.5.2023.

When it comes to the attitude of citizens towards traffic safety, a very negative attitude was recorded towards the use of seat belts by drivers, the use of cell phones while driving, as well as the use of helmets. However, a positive attitude towards the speed limit was recorded (Draft of the Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2023-2030: 15). That was probably positively influenced by the use of technical means to detect speeding, as well as the sanctioning of drivers who violate regulations.

Although one of the important activities in addition to the previous Traffic Safety Strategy was the adoption of strategic documents at the level of local self-government units, according to the available data, only 20% of local self-government units have adopted such documents. In the reporting period, the adoption of some was still in progress. In addition, the implementation of such activities wasn't systematically monitored, nor was a competent institution clearly identified that would monitor the adoption of strategic documents and regularly monitor their implementation, as well as the harmonization of national and local documents and regularly analyze the achieved results and inform the public about it. According to the draft of the Strategy, the implementation of the previous activities was negatively affected by the lack of motivation, expertise, responsibility and support. Lack of interests at the local level was mentioned as one of the problems. In the previous period, the municipalities didn't conduct an independent assessment of the road's impact on traffic accidents with fatalities, which additionally reflected on the impossibility of improving traffic safety from the aspect of road safety (Draft of the Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2023-2030: 22-24).

During 2023, a draft law on amendments to the Law on Road Traffic Safety was prepared. This was due to both economic and security reasons. In this paper, we will focus exclusively on the changes concerning the improvement of the safety of road users. The new provisions of the Law on Traffic Safety should improve the way of crossing railway tracks, given that they propose the introduction of two-color traffic lights for the regulation of crossing, bearing in mind that they have proven to be a more efficient and cheaper solution for the maintenance and regulation of railway tracks crossing. As a part of the draft law on amendments to the Law on Road Traffic Safety, the introduction of a new signal was proposed as a novelty in order to inform road users that the devices at the railway crossing are broken and that their increased attention is needed (articles 11 and 14-16 of the draft law on amendments to the Law on Road Traffic Safety).⁵

In the previous period, electric tricycles were used in traffic, and their use wasn't regulated by law. The new draft proposes a way of using electric vehicles (light electric vehicles) with the introduction of sanctions for non-compliance with those rules and

⁵ Text is available at: <http://www.mup.gov.rs/>, accessed on 13.5.2023.

define the term „light electric vehicle“.⁶ According to the proposal, a person under the age of 18 must wear a bicycle helmet while driving a light electric vehicle.

According to the new proposal, the driver of a light electric vehicle is obliged to use a bicycle path, a pedestrian-bicycle path or bicycle lane for movement, provided that he doesn't obstruct the movement of pedestrians and that he moves at the speed of a pedestrian, a maximum of 5 km/h. The possibility of moving on the road on a road where the speed of movement is limited to 30 km/h is also exceptionally prescribed, provided that there is no possibility of moving on a pedestrian path, pedestrian zone or sidewalk. In that case, the driver of a light electric vehicle must wear a luminous vest or be illuminated or marked with reflective material at night and in conditions of reduced visibility. Apart from the above, according to the proposed regulations, a person under the age of 14 will not be able to drive a light electric vehicle on public roads (articles 4-10 of the draft law on amendments to the Law on Road Traffic Safety). However, the proposed measures haven't yet been adopted, and their prescription will have no effect, unless there is an increase in controls by the competent authorities, which will check whether these measures are actually implemented in practice.

The draft also emphasized the importance of preventive police activities, so it was proposed that, in addition to the Agency for Traffic Safety, preventive activities should also be carried out by the traffic police (article 1 of the draft law on amendments to the Law on Road Traffic Safety): However, these prevention measures must be well thought out and timely planned and implemented.

In addition to prescribing sanctions and tightening the criminal policy, the so-called predictive police work can also be important for the prevention of traffic crime. It means the development of a police strategy or tactic that develops and uses information and advanced analysis for the purpose of informing and, above all, a proactive approach to crime prevention. Such an approach implies taking into account data on previous crimes, perpetrators and victims in order to predict the probability of committing traffic offenses in the following period and take preventive measures. The authors believe that it is possible to use information about predictable patterns of traffic accidents through proactive crime mapping. This can be done on the basis of a risk assessment based on events that occurred in the previous period. On the basis of such an analysis, it's possible to establish the presence of the police in places that represent the greatest danger for the occurrence of traffic crime. The authors believe that the presence of the police affects the reduction of aggressive driving behavior, which at the same time reduces the risk for traffic safety. At the same time, the point is to a smaller number of studies on the appropriateness of using the method, based on a limited number of studies in order to better predict the predictability of traffic crime

⁶ Article 2 of the draft of law on amendments to the Law on Road Traffic Safety defines a "light electric vehicle" as a vehicle with at least two wheels with a mechanical steering wheel, without a seat, whose continuous rated power doesn't exceed 0,6 kW, whose maximum design speed doesn't exceed 25 km/h and whose empty weight doesn't exceed 35 kg.

(Sieveneck and Sutter, 2021: 9). Predicting the possibility of committing traffic offenses and assessing the increased risk of accidents isn't an easy and simple task at all. This involves the use of various information, such as: geographic information, weather forecast, terrain information analysis, risk assessment information, as well as location analysis. Today, such an approach based on retrospective analysis is a modern approach to traffic accident prevention. The so-called „hot spots“ are identified according to the density and severity of traffic accidents from the previous period. However, according to the author, it's still not possible to draw a conclusion about the effectiveness of measures based on that method (*Ibid.*).

As already stated in this paper, the research of experts from different fields is very important for the implementation of preventive measures. According to research in the field of psychology, traffic safety risks are also related to personality structure and aggressiveness. In addition to the condition of roads, vehicles and weather, traffic safety is also affected by the behavior of drivers. Even the last component has a dominant influence on the occurrence of traffic accidents. According to the results of the researchers, the driver's anger while driving is a way of reacting to provocation or frustration (Failde-Garrido *et al*, 2021: 1 and 3). Based on the research on a sample of 245 men convicted of crimes against public traffic safety in the territory of Galicia (Spain) authors conclude that it's necessary to identify the profiles of different drivers and, based on that, apply both prevention measures, as well as punishment and rehabilitation of perpetrators of crimes against public traffic safety (*Ibid.* 8-11). Therefore, the results of similar research should be an integral part of both national and strategic documents of local-self government units.

CONCLUSION

Considering the complexity of traffic crime, it can be concluded that its prevention requires the application of various measures. These measures require the cooperation of various institutions as well as individuals. The prevention of traffic crime can't be contributed solely by a strict criminal policy. Of course, it's certainly an important tool that can be used to influence traffic participants to comply with legal obligations.

Traffic safety is affected by a large number of factors such as traffic density, condition of roads and motor vehicles, weather conditions, but to the greatest extent the behavior of the participants. They are obliged to adapt both to road conditions and weather conditions, as well as to the behavior of other road users. There is no doubt that driving aggression increases the risk of traffic accidents. According to the authors, anger caused by traffic conditions or the behavior of other participants contributes to it. For this reason, perhaps mandatory psychological workshops should be organized for drivers who have been involved in traffic accidents due to aggression, and alternatively for other interested drivers and road users. However, it requires an

adequate and timely strategic approach. This is precisely why, when developing national strategies, the research of not only experts in the field of legal and technical sciences, but also other scientific disciplines, especially psychology and sociology, is of particular importance.

Although a strategic approach is important for the further shaping of preventive action measures in the field of traffic safety, it seems that it should be much more serious. Thus, in the Republic of Serbia, the Road Traffic Safety Strategy was adopted for the period 2015-2020, and the new one has not yet been adopted. Some of the activities that were proposed with the stated strategy were not implemented. According to the reports of the Agency for Traffic Safety, a large number of traffic accidents occur on local roads. However, although one of the activities for the implementation of the aforementioned Traffic Safety Strategy was the adoption of road traffic safety strategies by local self-government units, very few local authorities have adopted such a strategy. That's why the activities from the Strategy, the draft of which was prepared, should be considered not as a formal obligation, but as a need for everyone to improve the safety of road users with their own contribution. Bearing in mind the low level of traffic culture, workshops should be organized during schooling, starting from the youngest age, the topic of which is the safety of road users. In addition, preventive action could be adapted to road users according to their characteristics, and the results of both scientific research and statistical data from the Agency for Traffic Safety and other relevant institutions would significantly contribute to the conception of those preventive measures.

REFERENCES

1. Action Plan for the implementation of traffic safety of the roads of the Republic of Serbia for the period from 2015 to 2020, *Official Gazette of the Republic of Serbia*, no. 1/2017.
2. Draft of the Traffic Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2023-2030, https://ekonsultacije.gov.rs/topicOfDiscussionPage/152/1#_Toc100211922, accessed on 13.5.2023.
3. Draft of the law on amendments to the Law on Road Traffic Safety <http://www.mup.gov.rs/>, accessed on 13.5.2023.
4. European Urban Charter, <https://rm.coe.int/168071923d>, accessed on 13.5.2023.
5. Failde-Garrido, M., Rodriguez-Castro, Y., González, A. and Garzia-Rodriguez, A.M. (2021), Traffic Crimes and risky driving: The role of personality and driving anger, in: *Current Psychology*, <https://doi.org/10.1007/s12144-021-02634-2>.
6. Ignjatović, Đ. (2016) *Kriminologija*, Belgrade: Faculty of Law of the University of Belgrade.
7. Law on road traffic safety, *Official Gazette of the Republic of Serbia*, no. 41/2009...128/2020 – another law.

8. Lazuras, L, Rowe, R., Ypsilanti, A. and Smythe, I. (2022) Driving Self-Regulation and Risky Driving Outcomes, *Transportation research Part F: Psychology and Behaviour*, 461-471, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.10.027>.
9. Mrvić-Petrović, N, Đorđević, Đ. (1998) *Moć i nemoć kazne*, Belgrade: Vojnoizdavački zavod, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja.
10. Radulović, LJ. (1999) *Kriminalna politika (Politika suzbijanja kriminaliteta)*, Belgrade: Council of the project "Konstituisanje Srbije kao pravne države", Center for publications of the Faculty of Law.
11. Sieveneck, S. and Sutter, C. (2021) Predictive policing in the context of road traffic safety: A systematic review and theoretical considerations, in: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, no. 11, 1-12, doi: [10.1016/J.TRIP.2021.100429](https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2021.100429)
12. Vujičić, N. (2018) Saobraćajni kriminalitet – kriminološki aspekti, in: *Identitetski preobražaj Srbije; prilozi Projektu 2017 – kolektivna monografija*, Belgrade: Faculty of Law of the University of Belgrade, 297-313.

Dr Jelena KOSTIĆ

Institut za uporedno pravo, Beograd

MOGUĆNOST PREVENCIJE SAOBRAĆAJNOG KRIMINALITETA

U poslednje vreme, često se govori o potrebi zaoštavanja kaznene politike kada je u pitanju zaštita bezbednosti drumskog saobraćaja. Međutim, čini se da samo propisivanje kazne nije dovoljno sredstvo za odvratanje potencijalnih izvršilaca saobraćajnih delikata. Potrebno je pojačati izvesnost primene propisanih sankcija, a osim toga unaprediti i blagovremeno primenjivati preventivne mere. Te mere svakako ne mogu da zamene pretnju sankcijom kao sredstvo prevncije, ali bi njihova primena trebala da bude učestalija i prilagođena različitim društvenim grupama, a u cilju unapređenja njihove svesti kako o vlastitoj, tako i o bezbednosti drugih učesnika u saobraćaju.

U ovom radu smo fokusisani isključivo na prevenciju kriminaliteta u drumskom saobraćaju, imajući u vidu da su faktori koji ugrožavaju bezbednost učesnika u njemu brojni i da je konstantno neophodno prilagođavanje savremenim uslovima s obzirom na sve veću gustinu saobraćaja, brzinu vozila kojima se upravlja, kao i sve veći broj učesnika u saobraćaju. U radu ukazujemo na faktore koji utiču na bezbednost saobraćaja, a zatim analizom predloženih i realizovanih aktivnosti iz

prethodnog Akcionog plana uz Strategiju bezbednosti saobraćaja na putevima, kao i analizom izveštaja Agencije za bezbednost saobraćaja Republike Srbije želimo da ukažemo na potrebu unapređenja i blagovremene primene preventivnih mera. Zbog toga u radu dominira metod analize sadržaja. Osim toga, u ovom radu ukazujemo i na značaj prediktivnih aktivnosti policije u cilju efikasne prevencije saobraćajnog kriminaliteta. Međutim, treba imati u vidu specifičnosti kako izvršilaca saobraćajnih delikata, tako i učesnika u njemu. Zbog toga bi trebalo detaljnije razmotriti mogućnosti prevencije i mere preventivnog delovanja prilagoditi u zavisnosti od karakteristika učesnika u saobraćaju. Tome bi u velikoj meri mogli da doprinesu rezultati istraživanja iz različitih oblasti (psihologije, sociologije, prava i tehničkih nauka). Ona bi trebala da predstavljaju osnov za kreiranje nacionalnih strategija, a kasnije i primenu relevantnih mera u cilju suzbijanja saobraćajnih delikata.

KLJUČNE REČI: bezbednost / drumski saobraćaj / prevencija / mogućnost

ELECTRIC SCOOTERS AS AN URBAN SECURITY ISSUE: PUBLIC DISCOURSE ON THE NEW LAW ON TRAFFIC SAFETY*

Milica KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ, PhD*
Ana PARAUŠIĆ MARINKOVIĆ, MA*

How to balance the need to ensure responsiveness in addressing present challenges in the field of traffic safety and urban security challenges, and to do that following the evidence-based policy making? This question appears to be relevant for the policy makers in Serbia, after the extensive use of e-scooters on the streets has become a real issue while remaining unregulated. Their attempts to do that have attracted a great attention of professional and general public. In this paper, authors analysed the public discourse on the draft Law on the traffic safety on the roads, in order to identify the main attitudes of citizens towards the conditions for use of e-scooters. Applying the content analyses of the news on media portals and Twitter posts, authors have also taken the opportunity to compare their 2023 findings with 2019 results of the initial research and to provide for a clear picture not only on the current public discourse on e-scooters, but also to identify the main trends describing how these attitudes are evolving through the time. The authors also identified the need to change the way on how this issue is communicated by the decision makers with the citizens affected by the planned legislative amendments.

KEY WORDS: e-scooter / trottinette / light electric vehicle (LEV) / urban security / traffic safety

* This paper represents the result of authors' engagement in accordance with the Working Plan and Program of the Institute of Criminological and Sociological Research for 2023 (based on the contract No. 451-03-47/2023-01) with Ministry of Science, Technological Development and Innovation of the Republic of Serbia.

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, kolakius@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3130-5128>

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, parausicana@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7880-7379>

1. AN EXTENSIVE USE AND LEGAL REGIME OF E-SCOOTERS' USE

Increased development of various light electric vehicles, increased costs of fuel due to the global economic and security crisis, the challenges of COVID 19 pandemic, but also a need to ensure an easy mobility in urban areas and reduce the air pollution, have resulted, among others, in extensive use of those vehicles, especially e-scooters across the World. (Kolaković-Bojović & Paraušić, 2019)

This trend has also comprehensively affected Western Balkans Region, where decision makers have attempted to do both- further support the use of these, alternative means of transportation in urban areas, but also to develop a legal regime applicable to them in order to avoid security risks and legal uncertainties towards their use.

1.1. E-Scooters in comparative legislation

With above mentioned in mind, in Croatia, during 2022, amended its Law on Road Traffic Safety¹, which defines electric scooters in the same way as the Draft Law on Road Traffic Safety in Serbia (hereinafter: DLRTS), except the drivers of electric scooters have almost identical rights and obligations as cyclists. The only difference is that drivers of light electric vehicles (e-scooters being one of them) must always wear a helmet, while cyclists only have this obligation if they are younger than 16.

In Slovenia regulation of the use of electric scooters was developed through legislative amendments in July 2021. In that country, drivers of e-scooters are prohibited to drive on the sidewalks; they can use bicycle lanes and roads with a speed limit of up to 50 kilometres per hour. Underage drivers must wear helmets. (Danas, 2023)

In Montenegro the use of electric scooters has not yet been regulated, although the Montenegrin Police Administration has asked the Ministry of Interior to form a working group for amendments to the Law on Road Traffic Safety. Despite the fact that the law does not recognize these light electric vehicles, the Montenegrin capital launched the campaign "Podgorica on two wheels", which subsidizes the purchase of e-scooters and other green alternatives of transportation. (Danas, 2023)

In Skopje, the capital of North Macedonia, actions were also taken to introduce these vehicles into public transportation, since the Minister of Foreign Affairs, Bujar Osmani, announced in July 2021 that employees of that ministry would use this form of transportation to get to and from work. Such practice of public officials is "an example of responsible behaviour towards the environment protection and the reduction of pollution", he stated. (N1, 2021)

¹ Law on Road Traffic safety, Official Gazette, 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22

In the Republika Srpska, an entity of Bosnia and Herzegovina, a regulation was adopted in April 2021 that stipulates that electric scooter drivers must wear a helmet, be older than 14 years, and also have a certificate of knowledge of traffic regulations.² However, due to the complex constitutional organisation of the State, the rules in Bosnia and Herzegovina are not the same in all parts of the country. In the Canton of Sarajevo, e-scooter drivers have been banned from driving on the sidewalks with fines ranging from 50 to 250 convertible marks. (Danas, 2023) In that canton, the driving of light electric vehicles is allowed on bicycle lanes, as well as on the roads. Such legal regimes are especially interesting, since despite their differences, it is sometimes difficult to implement them in practice because a switch from one to the other legal regime may occur in the same street.

1.2. E-Scooters in Serbian legislation

After a several years of an intensive debate among experts and professionals³, the working group established by the Ministry of Interior has developed the draft amendments to the Law on the Road Traffic Safety, published in early 2023 (Paragraf, 2023).⁴ Followed by high level concerns in terms of the compliance of the process, but also the content of the draft law with the evidence-based policy making principles, the draft has affected the existing text of LRTS comprehensively. Among others, for the first time, the Law has addressed the legal status/categorisation of e-scooters, including the conditions where, when, how and by whom these vehicles could be driven.

In the article 31a) of DLRTS an e-scooter is defined as a light electric vehicle is a vehicle with at least two wheels, with mechanical steering, without a place to sit, whose permanent nominal power of the electric motor does not exceed 0.6 kW, whose maximum design speed does not exceed 25 km/h and whose empty weight does not exceed 35 kg.

According to the draft Law, the drivers of e-scooters are allowed to use these vehicles on the roadways, the bike lanes, sidewalks, and pedestrian zones, but under the different conditions, in terms of the route, speed, protective equipment and the age of a driver. Namely, "the driver of a light electric vehicle, when moving on the roadway, may use the roadway with a width of no more than 1m from the right edge

² Law on Road Traffic safety in Bosnia and Herzegovina ("Official Gazette of BiH", br. 6/2006, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018.

³ See more in: Kolaković-Bojović, Milica and Paraušić, Ana (2020) *Hate Speech on Twitter: Attitudes Toward the Drivers of Electric Scooters*. In: International Scientific Conference "Hate Speech and the Concept of Hate Crimes: Acts of Perception and Compulsory Social Conformism": conference proceedings. Faculty of Law - Kicevo, University "St. Kliment Ohridski", Bitola, pp. 35-51. ISBN 978-608-4670-12-4; Kolaković-Bojović, Milica and Paraušić, Ana (2019) *Electric Scooters: Urban Security Challenge or Moral Panic Issue*. Teme: časopis za društvenu teoriju i praksu, XLIII (4). pp. 1045-1061. ISSN 0353-7919

⁴ Law on the Traffic Safety on Roads, "Official Gazette of the Republic of Serbia", No. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – CC, 55/14, 96/15 – other law, 9/16 – CC, 24/18, 41/18, 41/18 - other.

of the roadway, except on the part of the road in front of the intersection or another place where the vehicle turns left, i.e. when overtaking or going around."

The draft Law also provided that "a person under the age of 14 may not drive a light electric vehicle on public roads." "A person who has not reached the age of 18, while driving a light electric vehicle, must wear a buckled protective bicycle helmet on his head."

In the Article 92a of a Draft Law, it is prescribed that the driver of a light electric vehicle is obliged to use a bicycle path, a pedestrian-bicycle path, or a bicycle lane. Exceptionally, the driver of a light electric vehicle may use a pedestrian path, pedestrian zone or sidewalk for movement, if there is no possibility of movement on a bicycle path, pedestrian-bicycle path or bicycle lane, provided that it does not obstruct the movement of pedestrians and moves at the speed of a pedestrian, at most 5 km/h (the slow traffic zone). Exceptionally from this (already) exception, the driver of a light electric vehicle may move on the roadway where the speed limit is 30 km/h, if there is no possibility of moving on a footpath, pedestrian zone, or sidewalk.

The driver may not transport another person on a light electric vehicle. The driver of a light electric vehicle must wear a reflective vest when moving on the roadway, except in the slow traffic zone. The driver of a light electric vehicle must wear a reflective vest or be illuminated or marked with reflective material at night and in conditions of reduced visibility when moving on a bicycle path, pedestrian-bicycle path, pedestrian zone, and slow traffic zone. (Article 92b) The driver must not also drive a light electric vehicle when crossing the roadway, except when crossing the bicycle path over the roadway. (Article 92v)

When driving a light electric vehicle in traffic on the road, the driver must have with him technical documentation about the vehicle he is driving, from which the power of the electric motor, the design speed and the weight of the empty vehicle can be determined, and he is obliged to make it available for inspection at the request of an authorized person." (Article 92g)

2. THE OBJECTIVES AND METHODOLOGY

2.1. The objectives

The overall objective of this paper is to explore the public discourse towards the DLRTS in part dealing with the legal regime applicable to the use of e-scooters in Serbia.

In addition to this, this research strives to build on the 2019 findings of the research conducted by same authors and to identify trends in public perception of the subject issue, as seen by the mainstream media portals, as well as the lens of the Twitter community in Serbia.

Considering this, we aim to answer three basic research questions:

- What were the main discussions on Twitter and news media since the DLRTS was published?
- What similarities and differences could emerge by contrasting the thematic findings from Twitter and media portals?
- What are the main trends in evolving both the thematic findings from Twitter and media portals comparing 2023 against 2019 findings.

2.2. Methodology

This research was divided in several research phases:

Research phase I: Analysis of the contents of media portals in terms of their reporting on the electric scooters' articles in draft Law on Traffic Safety. At this stage, we examined media coverage of the e-scooters in leading agenda-setting newspapers and media outlets regarding in January 14- February 14 period, which matches one month period since the DLRTS has been publicly issued. The following sources were selected: *Novosti, Blic, Politika, Danas, ALo, Kurir, Informer, Srpski Telegraf, Mondo, Nova S* and *B92*. Considering the wide audience they gather, we found them relevant for framing the public discourse on the main research problem. In-depth qualitative analysis was conducted for 24 articles. Beside the articles, comments on the web sites and comments on Facebook pages of media outlets and newspapers were also analysed in order to gain a comprehensive insight into the media narrative and public response regarding the regulations of e-scooters in urban transportation. The decision to include the comments into this analysis was also triggered by the unexpected homogeneity of media content, which will be further elaborated in this paper.

Research phase II: Analysis of Twitter posts on the use of electric scooters. We analysed posts made on Twitter in the five weeks long period, namely, 116 Twitter posts published in the January 14th – February 14th 2023 period. The subject of the analyses were posts published in ex-Yugoslav languages, searchable using the key word "trotinet" (e-scooter in Serbian). However, since a many of posts had complex structure and included more than one message, at the final stage 209 of posted messages were analysed.

In terms of the coding procedure applied in both research stages, after extracting every single news, twit and comment had been analysed and individual messages from them were extracted based on the after-coding process aimed at identification of the main topic(s) it addresses and the main arguments (if any) it provides to support an attitude publicly expressed. The coding process was based on the main topics identified in the initial research conducted by the same authors in 2019 (Kolaković-Bojović & Paraušić, 2019)

Thematic category I: Electric scooters' use and impact on health.

Thematic category II: Electric scooters as an alternative means of transportation and/or ecology and financial benefit.

Thematic category III: Electric scooters as an urban security challenge.

Thematic category IV: Electric scooters as a fashion trend and/or status symbol.

Thematic category V: Hate and/or negative attitudes toward electric scooters without providing arguments or reasons in support of this attitude.

Thematic category VI: Affirmative posts about electric scooters without providing arguments or reasons in support of this attitude.

However, the analysis/coding process itself showed that two additional categories appeared to be of the great importance when it comes to the Twitter posts and comments on web and Facebook pages of media outlets:

Thematic category VII: Urban infrastructure as prerequisite of e-scooters use.

Thematic category VIII: Regulation of e-scooter use and discrimination of traffic participants.

3. THE ATTITUDES OF THE TWITTER USERS TOWARDS E-SCOOTERS - FINDINGS -

3.1. Media portals

The media discourse on the electric scooters is predominantly shaped by the topic of urban security and road safety, which has been mentioned around 86% of cases. Other topics regarding electric scooters as alternative means of transportation or electric scooters as a fashion trend are mentioned seldom.

Table 1. Topic 1 - Electric scooters as an urban security challenge

	Subtopic/media	No.	Percentage
1	Electric scooters and legislation (New Law on Traffic Safety)	30	41%
2	Safety of other traffic participants, especially pedestrians	21	30%
3	Safety of drivers of electric scooters	11	15%

Regarding the first subtopic (electric scooters and legislation), every media outlet presented parts of the new draft of the Law on Road Safety regarding electric scooters. For the first time, use of electric scooters, as well as other similar means of

transportation that fall into the micro mobility category will be regulated. The media reported about where these means of transportation can be driven, what are the speed limits, what is the age limit, prescribed penalties, what equipment and documentation drivers must have with them ect. It is also mentioned that this Law is a compromise between comfort and security and that the adoption of this law is urgent and necessary. However, there are notions of negative aspects of the new law – mainly that propositions regarding the e-scooters are inadequate, the lack of bicycle lanes makes the idea that e-scooter drivers should use them inappropriate, and that overall, the law caused confusion among the citizens. Around 40% of all mentions is devoted to this subtopic.

Second subtopic, safety of other traffic participants, especially pedestrians, comprise around 30% of analysed data. In these articles, drivers of e-scooters are framed as primarily danger to pedestrians as they can be at risk of injury due to inappropriate and irresponsible behaviour of the drivers. Especially dangerous for urban traffic safety are the propositions of the draft of Law on Traffic Safety regarding the possibility that drivers could drive electric scooter on sidewalks, which is contrary to the experiences of other European countries. Moreover, media outlets reported that these propositions could lead to possible conflicts between drivers of e-scooters and pedestrians, which could further complicate the situations on urban streets. Besides pedestrians in general, one specific group of population is framed as especially vulnerable – people with disabilities. Media also mentioned the number of accidents in which drivers of e-scooters participated as an indication of them being the security risk in urban environment. Moreover, one of the problematic questions regarding the electric scooters on urban streets is the control and monitoring of these types of vehicles.

Media in Serbia also reported on drivers of electric scooters as endangered participants in the urban traffic. Around 15% of analysed data could be related to this subtopic. Media outlets mention that propositions of the draft of Law on Road Safety actually put drivers of electric scooters in danger, and that they do not feel secure because their safety is threatened on the city streets. Moreover, with the new law drivers of e-scooters are discriminated against the bicycle drivers and the optimal solution is that they should have all the rights as bicycle drivers. Media also mention that e-scooter drivers should be especially cautious on urban streets and that they are safest on sidewalks. The data also indicate that negligent behaviour of pedestrians is what threatens the e-scooter drivers' safety in urban traffic.

To a lesser extent (13.5%) Serbian media reported on other topics surrounding the e-scooters in urban traffic. We found mentions of number of these micro mobility vehicles on Serbian street - it is estimated that there are around 200,000 electric scooters in Serbia. This is framed as one of the main reasons for introducing the e-scooters in DLTSR. Media also report on the situation regarding the regulation of electric scooters in the traffic in neighbouring countries and what are the main

solutions regarding this type of vehicles. Our data indicate several mentions about the foreign companies which activities are related to e-scooters renting that are expected to open business in Serbian cities. We found only one mention about the electric scooters that frame their positive traits – reduction of traffic jams and promotion of eco-friendly alternatives.

3.2. Comment analysis

In addition to the analysis of media articles regarding the introduction of electric scooters in the DLTSR, we also analysed the comments that users left either on media outlet web page or their Facebook page in order to capture the public response regarding the issue. Overall, 170 comments from media webpages and 36 comments from Facebook pages met the criteria for analysis. Contrary to media reporting, comment analysis indicated much greater diversity regarding the distribution of thematic categories.

Table 2. Comments on media portals

	Topic/ Thematic category	No of comments	Percentage of comments
1	Electric scooters' use and impact on health	0	0
2	Electric scooters as an alternative means of transportation and/or ecology and financial benefit	27	13,36
3	Electric scooters as an urban security challenge	85	42,07
4	Electric scooters as a fashion trend and/or status symbol	22	10,89
5	Hate and/or negative attitudes toward electric scooters without providing arguments or reasons in support of this attitude.	10	4,95
6	Affirmative posts about electric scooters without providing arguments or reasons in support of this attitude.	10	4,95
7	Urban infrastructure as prerequisite of e-scooters use.	9	4,45
8	Regulation of e-scooter use and discrimination of traffic participants	39	19,3
	Total number of comments	202	

In our analysis of user comments on media outlets and Facebook pages we did not identified comments related to the topic of electric scooters and their impact on health.

Around 14% of comments are supportive towards e-scooters on urban streets. 16 comments address benefits of driving this means of transportation regarding the

pollution, reduction of traffic jam, alternative to inefficient public transportation, convenience for short distance travel, but also stress that other vehicles, even pedestrians are the same or greater danger to security than e-scooter drivers. Moreover, 6 comment rise concern over safety of electric scooter drivers. In the number of accidents involving electric scooters is negligible when compared to traffic accidents involving cars or other motorized vehicles.

Regarding the topic 3, 85 comments (42%) related to topic of urban security. Majority of these comments reflect on danger that drivers of electric scooters present for pedestrians, especially children. Commentators also raise questions about technical characteristics of e-scooters from different manufacturers and distributors, as well as the inappropriate speed limitation proposed by Draft Law, which basically discouraging drivers to obey the law and drive slower on sidewalks. In some comments the question of control of these vehicles is being raised, as well as possibility of damage collection if driver of electric scooter causes accident or damage. Some commentators reacted suspiciously on provisions of the Draft Law stressing that it is an opportunity for distributor companies to earn profit, and state to increase number of traffic tickets. We found 5 comments that are plain insulting and approve or call for violence against the e-scooter drivers.

Regarding the category 4 the e-scooter drivers are described as having certain characteristics which can loosely put them in specific subgroup. Users of these comment usually use insulting vocabulary to describe drivers of electric scooters, sometimes even hate speech. Around 11% of all comment (22) reflect e-scooter drivers in particularly negative and stereotypical manner. The commentators used rather insulting slurs when referring to the users and/or this alternative means of transportation (“fools”, “stupid”, “trash”, “maniacs”, “freaks”), that they behave irresponsible and even use drugs and/or alcohol. Drivers of e-scooters are described as immature, negligent and bullies (“If you are older than 16 and still driving e-scooter something is wrong with you”).

In our analysis we identified 10 comments that are affirmative, without providing any particular reason for this attitude. Users simply state that these alternative means of transportation should not be banned from streets, or that propositions in Draft Law are good.

Negative comments without providing reason or explanation for this attitude were identified 10 times. Commentators usually only wrote that e-scooters should be banned from urban transportation.

In the second round of research about public discourse on electric scooters in urban traffic, a topic related to urban infrastructure suitable for driving these alternative means of transportation was recognized. 9 comments reacted negatively on provisions of the Draft Law describing where e-scooters could be driven. Users made remarks about lack of bicycle lanes in Belgrade, but especially grim situation regarding this issue

in other cities in Serbia. Moreover, commentators also addressed the unkept sidewalks as reasons why electric scooters should not be driven on them.

The question of prioritization and/or discrimination of the traffic participant, the subtopic emerged in the 2023 round of research, was recognized in 39 (19,3%) comments of analysed media outlets. Reflecting on new draft law provisions, users in revolt stressed that mothers, parents with small children and all pedestrians must pay particular attention just by using the sidewalk. They call for absolute ban of e-scooters from pedestrian zones, stating that e-scooter and their drivers have no place on sidewalks. Commentators are concerned that new draft law provisions will eventually lead to usurpation of sidewalks by electric scooters from pedestrians.

In our analysis we also registered 4 comment that could not be attributed to any of the categories, since they mentioned only that regulation of electric scooters is “side topic”, but not explaining what the main problem is covered by the issue of e-scooters in urban traffic.

3.3. Twitter posts

86 posts (74.14%) directly address the provisions of the new draft Law, while other posts comment or discuss various issues associated to use of e-scooters in general which, of course, does not exclude a possible influence of the proposed piece of legislation on their development.

Table 3. Comments on Twitter

	Topic/ Thematic category	Number of posts	Percentage of posts
1	Electric scooters' use and impact on health	10	4.78%
2	Electric scooters as an alternative means of transportation and/or ecology and financial benefit	5	2.39%
3	Electric scooters as an urban security challenge	36	17.22%
4	Electric scooters as a fashion trend and/or status symbol	29	13.87%
5	Hate and/or negative attitudes toward electric scooters without providing arguments or reasons in support of this attitude.	0	0%
6	Affirmative posts about electric scooters without providing arguments or reasons in support of this attitude.	7	3.35%
7	Urban infrastructure as prerequisite of e-scooters use.	43	20.57%
8	Regulation of e-scooter use and discrimination of traffic participants	79	37.79%
	Total number of posts	209	

As it has been previewed in the Table 2, only 10 posts (4,78%) address the impact of e-scooters on health. 8 of them deals with the negative impact of e-scooters on health explaining that people (especially kids) should walk instead of driving e-scooters. They usually provide examples of overweighted people from their environment who drive e scooters and explain that these vehicles have negative impact on the motoric development of children “who don’t run anymore”. It is important to notice that there were not at all post explaining possible health benefits of e-scooter use comparing to cars or the overcrowded public transportation.

Only 5 posts (2,39%) were dedicated to capacities of e-scooters in addressing or decreasing the traffic jam in big cities, primarily in Belgrade. Their authors see e-scooters as an optimal solution for short distance ride in the city, without paying a parking space or staying stuck in the traffic jam. This finding is of the great importance to be analysed together with the earlier mentioned infrastructural challenges. Namely, it is obvious that, even aware of the e-scooter benefits, citizens simply want to stay safe until an adequate infrastructure is built.

As previewed in the Table 2, 36 of 209 posts (17.22%) recognized electric scooters as an urban security challenge. Namely, most of the authors of the tweets from this group raised the issue of the e-scooters’ speed. Despite the legal constrains contained in the Draft Law which provides for the limitation of the e-scooters to up to 5km/h while moving on the pedestrian paths, most of the Twitter users who addressed this issue claimed that, in reality, the speed of e-scooters is much higher. They raised an issue of the ineffective speed control in the city, but also insufficient product specifications provided by producers, where some of the official product declarations simply do not include a precise information of the maximum e-scooter speed. The Twitter users claimed that the maximum speed of e-scooters could be 45km/h or even higher if some additional upgrades of the e-engine have been made. They elaborate that such upgrades are usually made out of the authorized services and therefore unevicenced and invisible to the police during the regular control. In addition to that, all of them agree that none of e-scooter drivers will be ready to reduce their speed in order to comply with the legal provisions, since it makes them as slow as pedestrians and therefore minimize of neutralize all the benefits of e-scooters’ use. To make the long story short- no one would sacrifice the benefit of staying safe while use pedestrian zone in order to drive faster out of them. Instead of that, they would simply drive fast through the pedestrians. What is also important to mention is that 12 posts approves/promotes or even invites on violence against drivers of e-scooters.

In terms of the Category 4, where in 2019 research (Kolaković-Bojović & Paraušić, 2019) the e-sooter drivers have been recognised as a specific subgroup which belongs even to the certain subculture, which also included some negative attitudes or even a hate speech (Kolaković-Bojović & Paraušić, 2020). The 2023 results showed that 29 (13.87%) posts describe e-scooter drivers in negative or even insulting or offensive manner. They are usually perceived as male gay population, insufficiently masculine,

immature, and incapable to be functional spouses or parents. The drivers of e-scooters are also described as young IT professionals and/or hipsters, project or marketing managers, “who wear a skinny jeans, backpacks and e-watch while drink a milkshake in their forties”.

7 of 209 posts (3.35%) were just affirmative, without tackling any particular benefit of e-scooters, mostly labelling them as “cool” or useful, but frequently followed by the conclusion that they are still not affordable to all, especially to the young people who would be happy to use them.

None of Twitter posts were just negative without providing reasons/explanation for that.

It important to underline that 43 posts (20.57%) address the issue of infrastructure, namely, whether e scooters should be allowed in pedestrian zones or should be driven on the streets or bike paths/corridors. 34 (79,1%) of them were in negative tone arguing that the current infrastructure in Belgrade (with the exception of the Novi Beograd and the Belgrade Waterfront) does not allow for the safe drive of e-scooters. They are elaborating the insufficient width of the sidewalks, frequently overcrowded with parked cars. They also raise the hilly landscape of Belgrade which does not allow an equal use of e-scooters in all parts of the city. A lot of twits are followed by photos to illustrate to complicated/dangerous (or impossible) conditions to drive e-scooters on the sidewalks and/or pedestrian zones.

The second large group of posts in addition to the 2019 categories brings 79 of 209 posts (37.79%), that concern the issue of prioritization and/or discrimination of the traffic participants.

Such a revolted reaction of the twitter users is directly associated to the set of a new draft law provisions which, among others, obliges the pedestrians to doble check a situation in the pedestrian zone looking to all the sides prior to go out of the buildings, or to keep their kids and pets next to their legs/body while walking. In the same manner, the pedestrians are forbidden to walk with their arms/elbows distanced from the body, or to or to hug friends they meet on the street.

For most of the Twitter users who posted on this, such an approach of the legislator is about to overtake the pedestrian zones from pedestrians and to tuned them into the e-scooter paths. These users especially criticize the new provisions from the angle of the needs of parents with small children (including babies), but also taking into account specific needs of elder people, who might be forced not to use their usual pedestrian paths in order not to be in dangerous or hurt by e-scooters. Some of the Twitter users say that such provisions suppress the natural interpersonal and family relations, forcing people to behave artificially. Therefore, the buzzwords of this group of twits were “prioritization” and “discrimination”.

Finally, 3 posts (1.43%) cannot be affiliated to any of the abovementioned categories, since they belong to the promoted posts of e-scooter producers or to the prize games where players can win e-scooters.

DISCUSSION AND CONCLUSIONS

The above presented results shows that the citizens recognise an importance of adopting regulations of e-scooters use, but also proves the necessity to do that in transparent and inclusive manner, since the public opinion on the possible modalities to do so varies to the great extent, which also indicates a lack of the evidence-based or at least evidence-informed approach in developing public policies in that regard. (Kolaković-Bojović, 2022)

The reason for additional concern could also be found in the fact that there is a great discrepancy between public attitudes present in the news published on media portals, comments accompanying those news and posts published on Twitter. Namely, while journalists are mostly concerned by safety aspect, twitter users raise their voice to prevent any discrimination or favouritism of the certain categories of traffic participants. They also urge for further development of urban infrastructure prior to foster use of e-scooters and other light electric vehicles. It is important to mention that an influence of e-scooters of LEVs on the urban traffic, prevention of air pollution and the protection of the urban environment in general has been completely marginalised in both media and Twitter discourse. The same goes for the direct impact on health where, even in a small percentage of posts/comments where this topic appears, the impact of e-scooters on health is perceived exclusively in the negative context. This shows that e-scooters are rather perceived as an alternative to walk/cycling than to use of cars or old fashion public transportation means, like buses or trams.

In terms of the trends in public discourse on e-scooters in 2019-2023 period, in terms of media, if we compare the thematization of main topics of media discourse on electric scooters some important observations could be made. Although the topic of electric scooters as urban security challenge is dominant in previous as in current research, data indicate that this topic overtook all other topics by far. In 2019 electric scooters were pictured as urban security issue in around 70% of the cases, while this share is over 85% in 2023. Topic of electric scooters as alternative eco-friendly means of transportation has been mentioned only once in current research, while the topic of electric scooters as a fashion trend or a status symbol could not be recognized.

In parallel, when it comes to the attitudes of Twitter users, the most significant difference is visible in decreasing perception of e-scooters as an alternative mean of transportation. Namely, while 16% of Twitter posts were dedicated to this issue in 2019 research, in 2023 this percentage has been decreased to 2.39%. As previously mentioned, the best explanation for this change can be found in the increased use of e-scooters paired with the insufficiently developed infrastructure.

The second greatest change can be seen in fact that compared with 11.2% in 2019, in 2023 there was no posts expressing hate/negative emotions towards the e-scooters without providing reasons for such position. This change can be explained by the fact that this four-year period has allowed citizens to get more experience with use of e-scooters in their urban communities and to realise what they actually don't like about them. Additional reason can be also found in fact that 2023 research has been conducted in the period when there was the peak of the discussion on the DLRTS, therefore, as we previously said 86% of Twitter posts were dedicated to its provisions, namely, based on the concrete, proposed legal provisions. The percentage of these kind of comments on web and Facebook pages are rather small, which is in accordance with the results of Twitter post analysis. According to the previously presented results, it is obvious that a lack of proper infrastructure and the fear of discrimination/unequal treatment of urban traffic participants are the most represented arguments in elaborating negative attitudes on e-scooters and the proposed legal provisions.

The third important change is increased perception of e-scooters like a fashion trend (29% compared with 21% in 2019). However, in addition to the increased share, it is important to mention a visible change within this group of posts in a meaning that in 2023 there were no Twitter users who see e-scooter as a status symbol, while, at the same time, the perception of their drivers as persons who belongs to the specific subgroups or even subculture is much represented. In parallel, the wording and the tone of such post is much harsher and stronger, with a frequent use of insulting approach or even a hate speech. The comment analysis also indicated similar finding regarding the description of e-scooter driver in rather offensive tone, although in lesser share (11%)

Differently from the media discourse, the share of posts that address e-scooters as urban security challenge has been decreased from 44% to 36%, but this change is obviously triggered by the transition from a bit abstract discussion in 2019 to 2023 debate on the DLRTS, that has brought a clear input in terms of the speed, required/allowed paths, etc. However, the web and Facebook page comment analysis is supportive of Twitter post analysis.

Finally, the same, a minor (5%) share of Twitter users addressed e-scooters from the perspective of their impact on health, providing the more or less same arguments.

Considering all the presented findings as well as analysed trends in 2019-2023 period, it is obvious that a growing concerns of Serbian citizens on the use of e-scooters are based on the clear arguments that needs to be taken into account in the process of the further development of public policies in the field, including finalisation of DLRTS.

In addition to this, the presented change in public discourse speaks in a favour of the need to inform citizens on the potential benefits and risks associated to the increase use of e-scooters, as well as on the individual or joint actions planned in order not only to rule the use of e-scooters, but also to make this use safe for all traffic participants, without discrimination of any category of them.

REFERENCES

1. Danas, 2023. "Saobraćaj i Srbija: šta novi zakon donosi vozačima trotineta i po čemu će se razlikovati od biciklista", s.l.: s.n., <https://www.danas.rs/bbc-news-serbian/saobracaj-i-srbija-sta-novi-zakon-donosi-vozacima-trotineta-i-po-cemu-ce-se-razlikovati-od-biciklista/> last accessed 29.03.2023.
2. Kolaković-Bojović, M., 2022. Human Rights Protection: From Populism to the Evidence - Based Policy Making. *Yearbook. No. 5, Human rights protection : from childhood to the right to a dignified old age : human rights and institutions*, pp. 63-80.
3. Kolaković-Bojović, M. & Paraušić, A., 2019. Electric Scooters: Urban Security Challenge or Moral Panic Issue. *Teme: časopis za društvenu teoriju i praksu*, XLIII(4), pp. 1045-1061.
4. Kolaković-Bojović, M. & Paraušić, A., 2020. *Hate Speech on Twitter: Attitudes Toward the Drivers of Electric Scooters*. Bitola, Faculty of Law - Kicevo, University "St. Kliment Ohridski", pp. 35-51.
5. N1, 2021. *Zaposleni u MSP Severne Makedonije na poslu će koristiti električne trotinete*, Belgrade: N1., <https://n1info.rs/auto/zaposleni-u-msp-severne-makedonije-na-poslu-ce-koristiti-elektricne-trotinete/> last accessed 29.03.2023.
6. *Draft Amendments to the Law on the Traffic Safety on Roads*, s.l.: s.n.
7. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, pročišćeni tekst zakona, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22
8. Zakon o osnovima bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini ("Sl. glasnik BiH", br. 6/2006, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018)

Dr Milica KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ
Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

MA Ana PARAUŠIĆ
Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

ELEKTRIČNI TROTINETI KAO PROBLEM URBANE BEZBEDNOSTI: JAVNI DISKURS O NOVOM ZAKONU O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Kako napraviti balans između potrebe da se obezbedi odgovor na sadašnje izazove u oblasti bezbednosti saobraćaja i izazove urbane bezbednosti, i to u skladu sa kreiranjem politike zasnovane na dokazima? Kreatori politika u Srbiji zainteresovani su za ovaj fenomen imajući u vidu da su ekstenzivna upotreba električnih trotineta na ulicama i nepostojanje regulative za ovaj tip vozila postali stvarni problemi. Pokušaji da se ovo pitanje uredi izazvali su veliku pažnju stručne i šire javnosti. U radu je analiziran javni diskurs o nacrtu Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, kako bi se identifikovali glavni stavovi građana prema uslovima korišćenja e-trotineta. Primjenjujući analizu sadržaja vesti na medijskim portalima i objavama na Tviteru, autori su takođe iskoristili priliku da uporede svoje nalaze iz 2023. godine sa rezultatima inicijalnog istraživanja iz 2019. godine kako bi predstavili trenutni javni diskursu o električnim trotinetima, ali i identifikovali glavne trendove koji opisuju kako se ovi stavovi menjaju tokom vremena. Autori su takođe identifikovali potrebu da se promeni način na koji donosioci odluka o ovom pitanju komuniciraju sa građanima na koje se planirane zakonske izmene odnose.

KLJUČNE REČI: električni trotinet / trotinet / lako električno vozilo (LEV) / urbana bezbednost / bezbednost saobraćaja na putevima

THE INFLUENCE OF PSYCHOLOGICAL FACTORS ON THE RISK OF TRAFFIC ACCIDENTS CAUSED BY USING MOBILE PHONES WHILE DRIVING*

Hajdana GLOMAZIĆ, PhD*
Andrijana MIKIĆ, MA*

In this study, we looked at the relationship between psychological traits including stress, anxiety, and depression and the probability of car accidents brought on by using mobile phones while driving. The purpose of the study is to ascertain whether there is a statistically significant relationship between these psychological characteristics and the likelihood of traffic accidents brought on by using a mobile device while driving. A total of 1550 people made up the sample of respondents, some of them experienced traffic accidents brought on by the usage of mobile phones while others did not. The results showed that stress is a statistically significant predictor of traffic accidents. The likelihood that a driver will cause a traffic collision rises as stress levels rise, but the likelihood falls as respondents age and gain more driving experience. The study also revealed that respondents who caused traffic accidents while using a mobile phone were, on average, younger, used medicine more frequently, had less experience behind the wheel, and used the mobile phones more frequently overall than respondents who did not cause accidents. The findings show how important psychological aspects are in determining the likelihood of traffic accidents brought on by using a mobile phone while driving.

KEY WORDS: *stress / anxiety / depression / traffic accidents / mobile phones*

* This paper represents the result of author's engagement in accordance with the Working Plan and Program of the Institute of Criminological and Sociological Research for 2023 (based on the contract No. 451-03-47/2023-01) with Ministry of Science, Technological Development and Innovation of the Republic of Serbia.

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, hajdana.ng@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-5716-1054>

* College of Social Work, Belgrade, andrijana.mikic@asp.edu.rs

INTRODUCTION

One of the reasons for traffic accidents is using a cell phone while driving. Despite the numerous legal restrictions against using a mobile device while driving, many drivers continue to be oblivious of the risks associated with this behaviour. The article will examine how psychological elements, such as depression, anxiety, and stress, are associated to the likelihood of accidents caused by using mobile phones while driving in order to better understand the psychological nature of this activity.

Expectations, beliefs, and psychological states often play a significant part in shaping a person's conduct. Therefore, drivers' risk assessments may be skewed when they experience stress, anxiety, or depression. This may result in careless driving practices, such as using a phone while driving. Additionally, sustained exposure to stress may impair attention, which raises the danger of traffic accidents.

The relationship between psychological characteristics such as stress, anxiety, and depression and the usage of mobile phones while driving is the focus of the research in this paper.

The goal of the study is to ascertain whether psychological elements such as stress, anxiety, and depression are statistically significant predictors of the likelihood of traffic accidents brought on by using a mobile phone while driving.

In our study, a "traffic accident" is defined as an incident involving at least one car, one or more people were hurt, and there was property damage. It can also refer to an incident that originated in a site that is open to traffic (Lipovac, Jovanović & Nešić, 2019). We refer to the unsafe usage of mobile phones while driving as the use of mobile phones without Bluetooth.

Depression is a psychological condition marked by depressed moods, loss of interest and enjoyment, less energy, and disturbances to eating and sleep (Alonso et al. & WHO, 2018); Anxiety is a condition of worry, fear, and restlessness that can be brought on by various circumstances and frequently results in physical symptoms including sweating, shaking, and racing heart (Alonso et al. & WHO, 2018); and by "stress" we mean the body's physical and mental response to external pressures or challenges, which can cause emotional and physical diseases and symptoms (Simmons, Winsky, Zehr & Gordon, 2021).

The presence of a traffic accident brought on by the usage of a mobile phone while driving is the dependent variable in the study. Stress, anxiety, and other psychological problems are the independent variable. Gender, age, education, self-report of health status, years of driving experience, involvement in a prior traffic accident, use of medication, and frequency of using a mobile phone while operating a motor vehicle—including receiving calls, making calls, writing messages, and reading messages—were also used as control variables in the study.

We begin with the general hypothesis that psychological characteristics such as stress, anxiety, and depression are predictors of traffic accidents brought on by using a phone while driving.

A special hypothesis is that a higher level of stress increases the risk of traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving.

1. THEORETICAL FRAMEWORK - PSYCHOLOGICAL FACTORS AND BEHAVIOR IN TRAFFIC

The use of mobile technologies has significantly increased during the past several years. Mobile phone use while driving has emerged as a unique issue, particularly among young people. Young drivers are especially at danger while using cell phones while driving due to inexperience and other factors, and this poses a serious risk to public safety. Some studies have shown that the use of mobile phones while driving is one of the main causes of fatal accidents (Hudecek et al., 2023). Two studies (Kuss et al., 2018; Bucsuházy et al., 2019) have explored the psychological factors that contribute to this problem and proposed strategies to prevent this risky behaviour.

Stress was a strong predictor of compulsive mobile phone use, according to Kuss et al.'s (2018) research. In contrast to expectations, it was discovered that depression and anxiety were not significant predictors of problematic cell phone use. A link between age group and anxiety was discovered as an indirect effect. Additionally, it was determined that different generations use mobile devices differently. So, for the younger generation, social networks and anxiety turned out to be important predictors.

On the other hand, Bucsuházy et al. (2019) discovered that age showed a significant association with mobile phone use while driving, while aggressiveness and inattention were predictors of more frequent use of a phone while driving. The authors also include sensation seeking, self-efficacy, and risk perception as contributing reasons to this behaviour.

Other studies (Hudecek et al., 2023; Cazzulino et al., 2014) have confirmed the prevalence of mobile phone use while driving among young drivers as well as the psychological factors (such as the fear of missing out, the "dark triad traits," and risk perception) that contribute to this behaviour. Additionally, these studies have demonstrated that psychological factors frequently play a significant role in determining young drivers' propensity to use mobile phones and drive.

It should be mentioned that these findings have some limitations even though they are crucial for understanding the connection between psychological elements like stress, anxiety, and the use of mobile phones while driving. In particular, because a sample of young drivers was included in the study, the findings cannot be applied to the total driving population. Also, the studies mainly focused on using mobile devices

while driving, leaving out substances like alcohol and medicine that can increase the risk of traffic accidents.

The use of mobile phones while driving can also be explained by bad habits. Habits are established, in accordance with habit theory (Lally et al., 2010), when a particular activity is repeated under circumstances that are similar. As a result, conduct becomes automated, requiring less thought, and, in the worst-case scenario, results in reckless behaviour. Learning linkages between a certain environmental stimulus and a response to that stimulus leads to the development of habits. Once a behaviour becomes habitual, it is carried out automatically and subconsciously.

Even when a person is aware that using a cell phone while driving is dangerous, it can nevertheless become a habit that is difficult to break (Lally et al., 2010). Drivers who routinely use their cell phones while driving may discover that the behaviour becomes automatic and ingrained in their routine, which can make it much harder for them to see potential hazards on the road and pay attention for long periods of time. Accident and traffic accident risk is increased as a result of this.

Breaking the links between external factors and behaviour is required to lower the likelihood of road accidents, which calls for awareness and effort. This might be accomplished by altering the surroundings or forming new routines.

On the other side, there is an additional explanation for unsafe traffic conduct. According to self-determination theory, people require a sense of freedom and control over their lives (Deci & Ryan, 2000). Stressful circumstances, however, can undermine this sense of control, which might result in reckless behaviour. This could have implications for the usage of mobile phones while driving since persons who are anxious, stressed out, or depressed may have a stronger urge to connect with others and may use their phones more frequently to feel more connected.

According to stress theory, when drivers are under stress from traffic, they may turn to their cell phones as a way to regulate their emotions. For instance, environmental stressors like demanding work environments may lead to cell phone use while driving (Ching-Fu Chen, 2023). One of the most well-known and extensively studied psychological theories, stress theory explains how people respond to stressful events and what occurs in the body at those moments (Selye, 1956). This theory is frequently used in studies on traffic behaviour.

However, this theory also suggests that using a phone while driving can make you more stressed. Drivers who use their phones may therefore feel unqualified (Ching-Fu Chen, 2023). Additionally, using a phone while driving diverts the focus and concentration that drivers should be putting into driving, raising the risk of collisions (Bucsuházy et al., 2019).

It is clear from these studies and hypotheses that using a phone while driving is a complex behaviour brought on by a variety of reasons, including psychological ones. Further study is required to better understand the psychological factors that influence

this behaviour and to develop successful methods of preventing the use of mobile phones while driving, given the high rate of traffic accidents caused by such behaviour.

2. METHODOLOGY

Sample: In the study, a random sample of 1552 participants was employed; 40.6% of that is made up of women. The respondents' average age is 41.0 (SD: 11.3). The respondents are of legal age and are licensed drivers. One part of the sample included drivers who had traffic accidents, while the other was composed of drivers who had no accidents.

Data collection instruments: The Depression, Anxiety and Stress Scale (DASS-21: Lovibond& Lovibond, 1995) was used to assess the mental health of the adult population in Serbia.

Data collection procedure: The study was conducted via Online Panel, where the participants anonymously filled out a questionnaire over a period of thirty days (14.03.2023 – 14.4.2023, 2023).

Statistical techniques:

Frequencies and percentages were calculated for sociodemographic variables. The normality of the distribution of numerical variables was examined by the Kolmogorov–Smirnov test, and Skewness and Kurtosis were also presented. Cronbach's alpha was used to examine the internal consistency. As a descriptive indicator, Mean \pm Standard Deviation (SD) was reported. Statistical analysis in the study included the analysis of the respondent's differences (Chi-square test, t-test). All tests set at significance level $p < 0.05$. Logistic regression modelling (Odds Ratio – OR, and 95% Confidence Interval – CI) was used to identify a significant multivariate association between the outcome variable (traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving: yes vs. no) and explanatory variables. All analysis was performed with IBM SPSS ver. 25.

3. RESEARCH RESULTS

The overall traits of the respondents from the sample are shown in Table No. 1.

The study included $N=1552$ respondents with an average age of 41.0 (SD=11.3), 40.6% of whom were female. Six percent of the total number of respondents were responsible for traffic accidents brought on by cell phone use. The majority (75.0%) have a high school diploma. Self-reported health status is rated at 3.7 (SD=2.2) on a 5-Point Likert Scale, while 7.6% of respondents report using medicine. Younger respondents (38.4 [SD=9.6]) on average cause traffic accidents involving the use of mobile phones than older respondents (43.2 [SD=8.7]), with a p-value of 0.034. and subsequently cause an accident use medicine more frequently (9.7%) than other respondents (7.5%).

Table 1. General characteristics of the respondents

General characteristics of the respondents	Traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving			Test
	[ALL]	Yes	No	p
	N=1552	N=93	N=1459	
Gender:				0.186 ^a
Male	921 (59.3%)	72 (77.4%)	849 (58.2%)	
Female	631 (40.6%)	21 (22.6%)	610 (41.8%)	
Age (years), Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	41.0±11.3 (19-69)	38.4±9.6 (29-62)	43.2±8.7 (19-69)	0.034 ^b
Education (years)				0.212 ^a
≤ 8	141 (9.1%)	8 (8.6%)	133 (9.1%)	
8 – 12	1164 (75.0%)	71 (76.3%)	1093 (74.9%)	
≥12	247 (15.9%)	14 (15.1%)	233 (16.0%)	
Assessment of health status, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	3.7±2.2 (1-5)	3.4±1.3 (1-5)	2.6±2.0 (1-5)	0.067 ^b
Use of medicines:				<0.00 ^a
Yes	118 (7.6%)	9 (9.7%)	109 (7.5%)	
No	1434 (92.4%)	84 (90.3%)	1350 (92.5%)	

^a Chi-square test. ^b T test.

The findings on respondents' behaviour in traffic are shown in Table 2:

Table 2. Behaviour in traffic

Behaviour in traffic	Traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving			Test
	[ALL]	Yes	No	p
	N=1552	N=93	N=1459	
Years of driving experience, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	15.3±11.4 (1- 44)	13.6±6.5 (1-28)	16.2±7.4 (7- 44)	<0.00 ^b
Prior involvement in a traffic accident:				0.552 ^a
Yes	512 (33.0%)	29 (31.3%)	483 (33.1%)	
No	1040 (67.0%)	64 (68.7%)	976 (66.9%)	
Using mobile phones while driving:				
Receiving calls while driving, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	3.2±1.6 (1-5)	3.9±2.4 (1-5)	2.8±1.1 (1-5)	<0.001 ^b
Making calls while driving, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	2.6±1.8 (1-5)	3.3±1.2 (1-5)	2.1±2.0 (1-5)	<0.001 ^b
Texting while driving, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	2.4±1.7 (1-5)	2.9±1.8 (1-5)	2.3±1.2 (1-5)	<0.001 ^b
Reading messages while driving, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	3.6±2.3 (1-5)	4.3±3.7 (1-5)	3.2±2.8 (1-5)	<0.001 ^b
Using mobile phones while driving, Total Score, Mean ± Std. Deviation (Min-Max)	2.9±2.1 (1-5)	3.7±2.6 (1-5)	2.4±2.1 (1-5)	<0.001 ^b

^a Chi-square test. ^b T test.

The average length of driving experience for those who caused an accident while texting or talking on their phones was 13.6 (SD=6.5). When compared to the first category, drivers who have not been in a traffic accident have a longer driving experience, that is, 16.2 (SD=7.43). A total of 33.0% of all respondents have a history of participating in traffic accidents. The frequency of using a cell phone while operating a vehicle was evaluated by respondents on a five-point scale (1 = never, 2 = extremely rarely, 3 = occasionally, 4 = frequently, and 5 = very frequently). The composite score indicates the overall frequency of mobile phone use while driving. Drivers who have caused a traffic accident while using a mobile phone use them more frequently overall. Frequent use of mobile phones was recorded among these respondents (3.7 [SD=2.6]), while those who did not commit a traffic violation using a mobile phone on average rarely use it while driving (2.47 [SD=2.1]), $p < 0.001$. The data are shown in Table 2.

We presented the descriptive statistics for the stress, anxiety, and depression scales in table number 3

Table 3. Descriptive Statistics of Depression, Anxiety and Stress Scale (DASS-21)

DASS-21 domains	Min–Max	Me	IQR	M	SD	Skewness	Kurtosis	K-S	α
Stress	0 - 21	8.00	6.00	8.1	2.6	0.462	-2.611	0.962**	0.821
*Yes				9.2	2.7				
*No				7.4	3.1				
P				<0.001					
Anxiety	0 - 21	4.00	6.00	4.9	2.3	0.978	0.502	0.905**	0.803
*Yes				5.3	1.8				
*No				4.7	2.4				
P				0.043					
Depression	0 - 21	3.00	5.00	4.4	3.1	1.432	2.326	0.867**	0.798
*Yes				4.8	3.6				
*No				3.7	3.0				
p				0.031					

Note. ** $p < .01$. Me = Median. IQR = Inter-quartile range. M = Mean. SD = Std. Deviation. K-S = Kolmogorov-Smirnov test. α = Cronbach's alpha.

*Yes=traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving, *No=no traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving.

Table 3 shows descriptive statistics for all measures, as well as Shapiro-Wilk test and Cronbach's alpha coefficient. The depression, anxiety and stress scale (DASS-21) was used to assess the mental health of the adult population in Serbia. In this study, the reliability of the stress, anxiety and depression subscales was 0.821, 0.803, and 0.798, respectively. The respondents' average attained score on the subscales of stress is (8.1 [SD=2.6]; anxiety is (4.9 [SD=2.3]); and depression is (4.4 [SD=3.1]).

Table 4. Psychological factors and general characteristics as determinants of traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving

	Traffic accidents caused by the use of mobile phones while driving (yes=1, no=0)	
	Mental Health Model Odds Ratio (95% Confidence Interval)	Full model Odds Ratio (95% Confidence Interval)
Stress (continuous)	1.136 (1.048-1.231) **	2.282 (0.495-1.231) **
Anxiety (continuous)	0.974 (0.918-1.034)	0.831 (0.801-1.055)
Depression (continuous)	0.935 (0.874-1.002)	0.904 (0.881-1.213)
Gender:		
Male		1.633 (0.891 – 2.993)
Female		reference
Age, years (continuous)		0.641 (0.417-0.985) *
Education:		
≤ 8		reference
8 – 12		1.281 (0.624 – 2.629)
≥12		0.865 (0.390 – 1.916)
Assessment of health status (continuous)		0.790 (0.577 - 1.082)
Use of medicines:		
Yes		1.012 (0.259-4.001)
No		reference
Years of driving experience (continuous)		0.760 (0.573-1.007)*
Prior involvement in a traffic accident:		
Yes		0.912 (0.509 – 1.634)
No		reference

*p < 0.05, **p < 0.01.

Note: Multivariate logistic regression analysis was performed. Reference category = 0.

The multivariate logistic regression models are shown in Table 4 with the presence of a traffic accident brought on by using a phone while driving serving as the dependent variable. In the Mental Health Model, stress is a statistically significant predictor of traffic accidents (OR= 1.136; 95% CI: 1.048-1.231; p < 0.01). In addition to stress, anxiety and depression, the full model also includes general data on the respondents, as well as data on behaviour in traffic. In this model, stress (OR= 2.282; 95% CI: 0.495-1.231; p < 0.01), age (OR= 0.641; 95% CI: 0.417-0.985; p < 0.05) and length of driving experience (OR= 0.760; 95% CI: 0.573-1.007; p < 0.05) were shown to be statistically significant predictors of traffic accidents caused by the use of mobile

phones. In conclusion, the likelihood that a driver will cause a traffic accident rises as stress levels rise, whereas the likelihood declines as respondents get older and accumulate more driving experience.

4. DISCUSSION

In this study, we looked at how using a mobile phone affects traffic accidents as well as how psychological characteristics like depression, anxiety, and stress affect the likelihood of these mishaps.

According to the findings, stress, age, and the amount of driving experience a person has are statistically significant predictors of traffic accidents (Przybylski, Weinstein, & Ryan, 2012; Sheldon & Kasser, 2008). The likelihood that a driver will cause a traffic collision rises as stress levels rise, but the likelihood falls as respondents age and gain more driving experience. However, there is no connection between the risk of traffic accidents brought on by using a phone while driving and depression or anxiety. Although the literature (Bener, Štetić and Vukelić, 2017, 2017) suggests a link between these two psychological factors and the risky use of a mobile device while driving, we were unable to determine this connection to be statistically significant in our study. It's likely that the subject's personal appraisal of their own health was somewhat more positive than the actual status.

However, the DASS-21 analysis revealed that respondents who caused traffic accidents while using a mobile phone had higher scores on anxiety and depression than those who did not. According to our general hypothesis, we may state that psychological elements (depression, anxiety, and stress) are related to the probability of traffic accidents brought on by using a phone while driving. However, only stress emerged as a significant predictor, while depression and anxiety did not. The results confirmed our hypotheses.

According to the study, younger respondents had traffic accidents due to the usage of mobile phones on average more frequently than respondents who did not experience traffic incidents. Therefore, younger generations who "grow up" with mobile phones and are accustomed to using them in everyday situations exhibit this type of behaviour in traffic as well. This is consistent with the habit theory (Lally et al., 2010), as younger people have developed potentially addictive routines with regard to mobile devices. The discovery that respondents who use mobile phones and subsequently cause an accident in driving take medicine more frequently than other respondents is noteworthy. As the subject of this research was not behaviour related to the use of medicine, we did not obtain more in-depth information. It is advised to investigate this question using additional, detailed, and more in-depth investigations on this occurrence.

The results also showed that drivers who have not had a traffic accident have a longer driving experience compared to drivers who have had a traffic accident.

Experience clearly matters in traffic behaviour. All modalities of using mobile phones are more frequent among drivers who caused a traffic accident using this device. In contrast to individuals who did not use a mobile phone to cause a traffic accident, these respondents reported using their phones frequently while driving. This has also been proven in some earlier studies (Bener, Štetić and Vukelić, 2017).

CONCLUSION

The study we conducted made clear how crucial it is to comprehend psychological aspects of driving, particularly in light of mobile phone use. Our findings indicate a connection between the probability of traffic accidents and the usage of mobile phones while driving as well as psychological elements including stress, depression, and anxiety.

This paper emphasizes the significance of being aware of the risks associated with using a phone while driving and the necessity of taking precautions to lower the likelihood of traffic accidents. Further research is required in order to identify the precise mechanisms causing this impact and develop strategies to reduce road traffic risk.

REFERENCES

1. Alonso, J., Liu, Z., Evans-Lacko, S., Sadikova, E., Sampson, N., Chatterji, S., ... & WHO World Mental Health Survey Collaborators. (2018) Treatment gap for anxiety disorders is global: Results of the World Mental Health Surveys in 21 countries. *Depression and anxiety*, 35(3), 195-208.
2. Bener, A., Štetić, V., & Vukelić, S. (2017) The relationship between anxiety and depression with the use of mobile phones while driving. *Alcoholism and Psychiatry Research*, 53(2), 111-116.
3. Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2000) The “what” and “why” of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior. *Psychological Inquiry*, 11(4), 227-268.
4. Evans, L. (1991) Risky Business: Psychological, Social and Technological Dimensions of Risk Taking. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 25(3), 183-194.
5. Gardner, B., de Bruijn, G. J., & Lally, P. (2012) A systematic review and meta-analysis of the effectiveness of habit-based interventions in changing physical activity and dietary behaviours. *Health Psychology Review*, 6(1), 1-24.
6. Janine M. Simmons, Lois Winsky, Julia L. Zehr & Joshua A. Gordon (2021) Priorities in stress research: a view from the U.S. National Institute of Mental Health, *Stress*, 24:2, 123-129, DOI: [10.1080/10253890.2020.1781084](https://doi.org/10.1080/10253890.2020.1781084)

7. Lally, P., Van Jaarsveld, C. H. M., Potts, H. W. W., & Wardle, J. (2010) How are habits formed: Modelling habit formation in the real world. *European Journal of Social Psychology*, 40(6), 998-1009.
8. Lipovac, K., Jovanović, D., & Nešić, M. (2019) *Osnove bezbednosti saobraćaja*. Beograd: Saobraćajni fakultet.
9. Lovibond, S. H., & Lovibond, P. F. (1995) *Manual for the depression anxiety stress scales*. Sydney: Psychology Foundation.
10. Przybylski, A. K., Weinstein, N., & Ryan, R. M. (2012) The motivating role of violence in video games. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 38(5), 620-632.
11. Sheldon, K. M., & Kasser, T. (2008) Psychological threat and extrinsic goal striving. *Motivation and Emotion*, 32(1), 37-45.
12. Selye, H. (1956) *The Stress of Life*. New York: McGraw-Hill.
13. Thompson, S. C., & Prottas, D. J. (2006) Relationships among social support, perceived control, and use of communication technologies while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 964-975.

Dr Hajdana GLOMAZIĆ
Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

MA Andrijana MIKIĆ
Visoka škola socijalnog rada, Beograd

UTICAJ PSIHOLOŠKIH FAKTORA NA RIZIK OD SAOBRAĆAJNIH NEZGODA UZROKOVANIH KORIŠĆENJEM MOBILNIH TELEFONA U VOŽNJI

U ovom istraživanju ispitivali smo povezanost psiholoških faktora (depresija, anksioznost i stres) sa rizikom od saobraćajnih nezgoda uzrokovanih korišćenjem mobilnih telefona u vožnji. Cilj istraživanja je da se utvrdi da li postoji statistički značajana povezanost ovih psiholoških faktora, i rizika od saobraćajnih nezgoda koje su uzrokovane korišćenjem mobilnih telefona u vožnji. Uzorak ispitanika sastojao se od 1550 osoba, od kojih su neki pretrpeli saobraćajne nezgode usled korišćenja mobilnog telefona, dok drugi nisu imali ovakve incidente. Rezultati su pokazali da je stres statistički značajan prediktor saobraćajnih nezgoda. Sa povećanjem stresa raste verovatnoća da vozač izazove saobraćajnu nezgodu, dok verovatnoća pada što je ispitanik stariji i što je duži vozački staž iza njega. Takođe, istraživanje je pokazalo da su ispitanici koji su izazvali saobraćajne nezgode usled korišćenja mobilnog telefona bili mlađi u proseku, koristili su lekove češće, imali su kraći vozački staž i češće koristili sve modalitete korišćenja mobilnog telefona tokom vožnje u poređenju sa onima koji nisu izazvali saobraćajnu nezgodu koristeći ovaj uređaj. Rezultati ukazuju na važnost psiholoških faktora u riziku od saobraćajnih nezgoda uzrokovanih korišćenjem mobilnih telefona u vožnji.

KLJUČNE REČI: stres / anksioznost / depresija / saobraćajne nezgode / mobilni telefoni

RIZIČNO PONAŠANJE U SAOBRAĆAJU: NEPODUDARANJA IZMEĐU KULTURE SAOBRAĆAJA I KULTURE ZABAVE U TRETIRANJU ALKOHOLA *

Dr Olivera PAVIĆEVIĆ*

U radu se analizira odnos saobraćajne kulture bezbednosti i kulture zabave. Polazna pretpostavka je da postoji indirektan i negativan uticaj specifičnih, sa alkoholom povezanih, kulturnih sadržaja na centralnu vrednost saobraćajne kulture - bezbednost. Jedan od najčešćih uzročnika saobraćajnih udesa je vožnja pod dejstvom alkohola. Kultura bezbednosti uspostavljena u odnosu na rizike, povrede i opasnosti u saobraćaju, konzumiranje alkohola svrstava u rizično ponašanje koje podleže vrednosnoj osudi i sankcionisanju. Kao otvoreni sistem, kultura saobraćaja trpi uticaje koji dolaze u koliziju sa njenim osnovnim vrednostima. Jedan od takvih uticaja je medijsko promovisanje alkohola. Popularna kultura i industrija zabave globalizuju kulturu alkohola (wet culture) menjajući prakse pijenja, posebno kod populacije mladih. Na osnovu analize sadržaja, se pokazalo da muzička industrija u tekstovima popularnih pesama odomaćuje upotrebu alkohola u vožnji indirektnim ili direktnim promovisanjem rizičnog ponašanja te vrste. Simbolička vrednost alkoholom „izmeštene“ realnosti u kojoj pravila ne važe kada se prenese na odnos prema vožnji predstavlja neospornu opasnost. Cilj rada je podsticaj za identifikovanje i praćenje ove interakcije kao i kreiranje društvenih kampanja koje će alkohol učiniti vrednosno neprihvatljivim u kontekstu saobraćaja.

KLJUČNE REČI: alkohol / vožnja / mediji / mladi / bezbednost

* Ovaj rad predstavlja rezultat angažovanja autorke u skladu sa Planom i programom rada Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja za 2023. godinu (na osnovu ugovora br. 451-03-47/2023-01) sa Ministarstvom nauke, tehnološkog razvoja i inovacija Republike Srbije.

* Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd, oliverapavicevic4@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-4455-7236>

UVOD

Saobraćajna kultura predstavlja skup vrednosti i normi koji je uspostavljen i funkcioniše u okviru saobraćajnog sistema kreirajući pravila ponašanja u svim njegovim segmentima. Usaglašenost saobraćajne kulture sa opštom kulturom i specifičnim podkulturama može biti narušena uticajima koji su u koliziji sa njenom osnovnom vrednošću, a to je bezbednost. U radu će biti reči o odnosu između kulturnih vrednosti na najširem nivou i vrednostima bezbednosne kulture saobraćaja na različitim nivoima.

Predmet rada predstavljaju specifični kulturni sadržaji koji indirektno mogu remetiti vrednost bezbednosti saobraćaja u procesu mešanja različitih kulturnih uticaja. U tom cilju, je vožnja pod uticajem alkohola izdvojena kao jedan od čestih tipova rizičnog ponašanja u saobraćaju, pogotovo kod mlađe populacije, a uticaj industrije zabave ili popularne kulture se analizira kroz medijske prikaze alkohola i opijanja. Medijski sadržaji koji spadaju u domen popularne kulture se mogu razvrstati na različite načine (vrsta medija, medijski format, žanr i dr.), a predmet rada čine sadržaji koji sadrže teme opijanja, alkohola i vožnje u alkoholisanom stanju, sa posebnim naglaskom na tekstove iz domena popularne muzike. U radu se polazi od pretpostavke da se kroz intenzitet, sadržaj i popularnost tekstova pesama koje pripadaju određenim muzičkim žanrovima (posebno novijoj narodnoj muzici) promoviraju konzumiranje alkohola koje potencijalno može uticati na ponašanja u vezi sa pijenjem alkohola i vožnjom. Ova pretpostavka se ispituje analizom postojeće literature i kvalitativnom analizom sadržaja pojedinih popularnih narodnih pesama koje dolaze iz novije produkcije narodne muzike. Cilj rada je podsticaj za empirijska istraživanja ove kulturne interakcije i preporuka za društvene kampanje koje bi potencijalno umanjile štetnost koju alkohol ima za bezbednost u saobraćaju.

1. KULTURA SAOBRAĆAJA

Saobraćajna kultura je svojevrsna bezbednosna kultura zasnovana na bezbednosnom sistemu koji može uključivati različite modele i nacionalne kulturne pristupe. Ako se saobraćajni sistem može definisati kao zbir različitih „podsistema“, saobraćajna kultura je „percepcija ove celine“ (Özkan, Lajunen, 2015). Saobraćajna kultura zahteva uspostavljanje odgovarajućeg ključnog narativa koji podrazumeva kohezivnost i angažovanje zajednice (Larsson, 2007). Ključni narativ o saobraćajnoj bezbednosti posredovan je kulturnim obrascima i institucionalnim aranžmanima koji oblikuju percepciju rizika i ponašanje u saobraćaju (Johnston, 2010). Kulutrološke komponente (vrednosti, norme, verovanja, pretpostavke) čine centar celine i okosnicu saobraćajne kulture na svim nivoima. Kultura bezbednosti saobraćaja se zasniva na kulturnim komponentama bezbednosti u odnosu na rizik, povredu i/ili opasnost (Özkan, Lajunen, 2015: 8). Kulturne komponente čine sistem društvenih normi i

vrednosti koje dele glavne grupe i/ili učesnici u saobraćaju na mikro, mezo, makro i manga nivou.

Na najopštijem (magna) nivou, kultura saobraćaja bi se mogla posmatrati na nivou nacionalne kulture. Na tom nivou se identifikuje nekoliko osnovnih dimenzija (koje variraju prema različitim autorima). Navešćemo jednu od skala kulturnih dimenzija koja uključuje: 1. Distanca i poziciju moći povezanu sa rešavanjem bazičnog problema ljudske nejednakosti; 2. Izbegavanje neizvesnosti povezano sa nivoom zabrinutosti u društvu pred neizvesnom budućnošću; 3. Individualizam naspram kolektivizma povezano sa integrisanjem individue u primarne grupe; 4. Muškost nasuprot ženskosti povezano sa podelom emocionalnih uloga između žena i muškaraca; 5. Dugoročne nasuprot kratkoročnih orijentacija u vezi sa izborom fokusa u koji se ulažu naponi (budućnost, sadašnjost ili prošlost); Ugađanje naspram uzdržanosti, povezano sa zadovoljstvom nasuprot kontroli osnovne ljudske želje za uživanjem u životu (Hofstede, 2011; Hofstede, Hofstede, Minkov, 2010). Premda, ove dimenzije određuju najopštije nivoe kulturnih vrednosnih orijentacija, svaka od njih uzeta posebno ili u sadejstvu, utiče na kreiranje kulture saobraćaja, pa time i na principe uspostavljanja sistema bezbednosti u saobraćaju. U statističkoj analizi korelacije ovih dimenzija sa određenim parametrima, pokazalo se da nacionalno bogatstvo ima značajne korelacije sa kulturnim dimenzijama (Hofstede, 2011). Posredno se značaj ovih korelacija prenosi na svojstva kulture saobraćaja koji se na različite načine ispoljavju u nejednako ekonomski razvijenim društvima.

Na makro nivou, kultura saobraćaja predstavlja stavove i percepcije u kontekstu učesnika u saobraćaju (koji čine socio-demografske karakteristike, vreme i tip putovanja, države, emocionalno angažovanje u saobraćaju, individualne veštine i sposobnosti za uspešno učestvovanje u saobraćaju) (Özkan, Lajunen, 2011).

Na mezo nivou se koncept bezbedonosne kulture definiše kroz organizacionu komponentu kao "proizvod individualnih i grupnih vrednosti, stavova, kompetencija, obrazaca ponašanja koji određuju posvećenost, stil i stručnost zdravstvenih i bezbedonosnih organizacionih programa" (INSAG-4,1991 navedeno prema: Özkan, Lajunen, 2015: 9). Bezbedonsna kultura predstavlja skup formalnih i neformalnih pravila, normi, osnovnih pretpostavki, stavova, vrednosti, navika i percepcije u vezi sa bezbednošću i/ili uslovima koji se smatraju rizikom, opasnostima ili povredama na različitim nivoima (mikro, mezo, makro i magna) (Özkan, Lajunen, 2011). Organizacija bezbedonosne kulture i aspekti kulture saobraćaja dokumentovani su u studijama koje su pokazale stepen uticaja opšte bezbedonosne kulture i organizacione (bezbedonosne) kulture usmerene na putovanje. Odnos između organizacije bezbedonosne kulture i kulture saobraćaja nije jednak u različitim saobraćajnim sektorima. Vazduhopolovstvo, pomorski sektor i železnica imaju viši nivo bezbednosti u odnosu na bezbedonosni sektor puteva, premda su utvrđene jake veze između organizacija bezbedonosne kulture i bezbednosti u sektoru puteva (Nævestad i dr., 2019). Perspektiva bezbedonosne kulture u sektoru puteva ne potiče samo od

organizacija, već su u nju uključene i druge socio-kulturne specifičnosti, poput nacija, zajednica, sektora, vršnjačkih grupa, individualnih vozača (profesionalnih i privatnih) (Nævestad, Bjørnskau, 2012; Edwards i dr., 2014).

Individulani ili mikro nivo se može posmatrati kroz refleksiju viših nivoa saobraćajne, bezbednosne ili kulturne klime uopšte¹, ali studije okrivaju razlike u stepenu saobraćajnih prekršaja, percepciji rizika, stavovima prema merama bezbednosti u saobraćaju, stilu vožnje i obavljanju sekundarnih zadataka tokom vožnje koji su specifični za mikro nivo saobraćajne kulture (SARTRE 4, 2012). Mikro (individualni) nivo uključuje “stil vožnje” ili “veštinu u vožnji” (performanse vozača), vozačko iskustvo, faktore ličnosti, stavove i uverenja, stil života koji je povezan sa stilom vožnje – svi ovi faktori su povezani i utiču na verovatnoću ishoda poput grešaka i saobraćajnih nesreća.

Pretpostavka da osnovne vrednosti u dobro organizovanom doslednom sistemu imaju ulogu u donošenju odluka, stavovima i ponašanju ljudi (Schwartz, 1992) ukazuje na značajni međusobni uticaj različitih nivoa (mikro, mezo, makro i magna), saobraćaj je otvoreni sistem čija granica omogućava da uticaji u različitim oblicima prelaze u taj sistem i izlaze iz njega.

2. DIMENZIJE SAOBRAĆAJNE KULTURE

Kulturne komponente obrasca koji je uspostavljen na najširem opštekulturnom (magna) nivou imaju povratnu spregu sa različitim nivoima saobraćajne kulture (normama, vrednostima, praksama, ponašanjima, očekivanjima, aktivnostima) koje se ispoljavaju na dnevnom nivou. Saobraćajna kultura je pojam koji je prvi put u literaturi pomenut kao skup svih faktora koji direktno ili indirektno utiču na nivo bezbednosti saobraćaja u državi (Leviäkangas, 1998). Taj skup, uključuje kulturno nasleđe, stanje životne sredine (ekonomiju i političku klimu), ponašanje vozača, njihove veštine i stavove, infrastrukturu, vozila koja učestvuju u saobraćaju, obrazovanje, inženjering, organizacione i individualne faktore. Saobraćajna kultura je “softver” saobraćajnog sistema (Ozkan, Lajunen, 2015). Saobraćajna kultura i saobraćajno okruženje prihvaćeni su kao glavni faktori koji doprinose razlikama u bezbednosti saobraćaja između država (Ozkan, Lajunen, 2011). Kulturne komponente ne moraju biti specifične za saobraćaj, ali su od izuzetnog značaja za saobraćajnu kulturu i bezbednost. One određuju zajedničke norme koje propisuju određena ponašanja u vezi sa bezbednošću na putevima, a time i zajedničke obrasce ponašanja i zajednička očekivanja vezana za ponašanje drugih (Nævestad, Bjørnskau, 2012). Formiranje saobraćajne kulture se odvija u skladu sa posvećenošću i primerom koji daju lideri zajednice, jer interes i rešenost vladajućih struktura da se posvete poboljšanju bezbednosti na putevima i smanjenju smrtnih

¹ Norveška i Grčka predstavljaju države sa najizraženijim razlikama u stopama smrtnosti na putevima (Nævestad i dr., 2019: 3) ali se ne razlikuju izrazito po stepenu zabrinutosti za bezbednost za rizično ponašanje na putevima, dok su Kipar i Poljska države sa visokom smrtnošću na putevima, ali niskim stepenom zabrinutosti za rizično ponašanje u drumskom saobraćaju (SARTRE 4 report, 2012: 60).

slučajeva pokazuju značajne razlike u različitim državama. Bezbedonosne saobraćajne politike u Norveškoj imaju najdužu istoriju i ispoljavaju se uspostavljanjem najniže granice za prisustvo alkohola u krvi, nižim dozvoljenim brzinama, jakim društvenim normama koje osuđuju vožnju pod uticajem alkohola, visokom stopom korišćenja pojasa u vožnji (Nævestad i dr., 2019). Nacionalne kulturne vrednosti i stavovi nastali kroz proces socijalizacije u određenoj državi i međusobne interakcije ljudi postaju model na koji se doživljava svet i koji motiviše i legitimiše ponašanje u određenoj sredini. Kultura je u kontekstu bezbednosti postala bezbedonosni faktor i fokus u kome se kristalizuju bezbedonosne mere i politike (Schlembach, Furian i Brandstätter, 2016).

Istraživanja koja su rađena na osnovu testiranja jedne od kulturnih dimenzija, a to je paternalizam nasuprot individualnoj slobodi (Schwartz, 1992) pokazuju da kada je u pitanju ponašanje u saobraćaju, paternalizam ima viši stepen zastupljenosti među starijim ispitanicima, ženama i ljudima koji glasaju za političke stranke na političkoj levici (Elvebakk i dr., 2016 navedeno prema: Nævestad i dr., 2022). Takođe, ljudi sa visokim primanjima i većom upotrebom automobila pokazuju negativan stav prema paternalističkim merama u saobraćaju (Eriksson, Bjørnskau, 2012). Pored, kognitivnih, afektivnih i moralnih stavova vozača koji radije preuzimaju rizik ceneći više individualnu slobodu od paternalizma i određeni demografski faktori posreduju u ispoljavanju takvog ponašanja. Više prekršaja ima među mlađim i muškim vozačima sa nižim stepenom obrazovanja (Parker i dr., 1998; Sucha i dr., 2014)². U tom smislu, bi se mogle istražiti relacije između kulturnih komponenti kao što je distanca u odnosu na moć, briga o neizvesnoj budućnosti ili dugoročni nasuprot kratkoročnim životnim ciljevima. To su kulturne dimenzije koje u sadejstvu sa određenim faktorima (ekonomski standard, poštovanje saobraćajnih pravila, prisustvo policije koja sprovodi pravila, saobraćajna infrastruktura) mogu uticati na stepen preuzimanja individualnih rizika u vožnji. Istraživanja su potvrdila pozitivnu vezu između stope saobraćajnih udesa i izbegavanja nesigurnosti i smanjene distance moći (Gaygisiz, 2009; Gaygisiz, 2010; Hofstede, 2001; Melinder, 2007; Özkan, Lajunen, 2007).

Premda se, nacionalni nivo smatra ključnom sociokulturnom jedinicom (što dokumentuju razlike u nacionalnim stopama smrtnih slučajeva na putevima) može se pretpostaviti da unutar ove celine postoje posebne grupe (na pr. profesionalni ili privatni vozači, motorciklisti ili vozači četvorotočkaša) čije će se ponašanje u saobraćaju razlikovati. Statističko praćenje rizičnog ponašanja u vožnji (preticanje, približavanje vozilima u saobraćaju, prekoračenje brzine i dr.) pokazuje nacionalne razlike. Prva tri mesta sa najvišim stopama rizičnog ponašanja u drumskom saobraćaju zauzimaju Kipar, Grčka i Srbija, dok su najniže stope zabeležene u Sloveniji, Irskoj i Mađarskoj (SARTRE 4, 2012). Funkcija starosti se pokazala izuzetno značajnom, mlađa populacija

² Negativna emocionalne motivacija dovodi do rizičnog ponašanja u saobraćaju. To može biti lose raspoloženje, bes i agresija koji su zastupljeniji kod muških vozača. Agresivnost može biti izazvana nelagodnošću koju su prouzrokovali drugi učesnici/ce u vožnji, kao i specifičnim psihološkim osobinama kao što su antisocijalni poremećaj ličnosti, hiperaktivna pažnja, impulsivnost, preterana kompetitivnost, depresivni sindromi sa saomubilačkim idejama (Jafarpour, Rahimi-Movaghar, 2016).

ima nižu percepciju rizika od srednje i starije, muškarci su skloniji riziku od žena, a vozači motora od vozača automobila. Druga istraživanja su pokazala niz faktora rizičnog ponašanja u saobraćaju, a to su: vozačko iskustvo, socioekonomski kontekst, mesečna primanja, nivo obrazovanja vozača, broj pređenih kilometara, pušenje i konzumiranje alkohola, fizičke i mentalne sposobnosti, psihološki faktori kao što su tip ličnosti, emocije i ometanje spoljašnjim i unutrašnjim stimulansima (Mekonnen i dr., 2019).

Može se zaključiti da kulturni obrasci iskazani kroz legitimne norme, bezbednost svrstavaju, ne samo u implicitni cilj ili neophodni uslov transporta, već u kulturnu vrednost kao univerzalni cilj kome treba da teže pojedinačni akteri u saobraćaju. Bezbednost je željeno stanje saobraćajnog sistema (Schlembach, Furian, Brandstätter, 2016). Sankcionisanje nebezbednog ponašanja ima uporište u saobraćajnoj kulturi bezbednosti, međutim bezbednost najčešće nije jedina kulturna vrednost koja se pojavljuje u saobraćajnom sistemu.

3. ALKOHOL I KULTURA BEZBEDNOSTI U SAOBRAĆAJU

Alkohol ima toksično dejstvo koje dovodi do poremećaja fizičke koordinacije, svesti, kognicije, percepcije, afekta ili ponašanja i može izazvati opasne situacije koje mogu imati štetne posledice po zdravlje pojedinca ili javno zdravlje (WHO, 2014: 5). Konzumiranje alkohola spada u faktore visokog rizika u različitim sferama ljudskog života, a u saobraćaju predstavlja jedan od najučestalijih uzročnika nesreća i u potpunoj je koliziji sa vrednostima bezbednosne kulture u saobraćaju. Kao faktor visokog rizika u ponašanju uopšte, alkohol predstavlja faktor visokog rizika u saobraćaju. Negativan uticaj alkoholne intoksikacije na kognitivne i psihomotorne sposobnosti uvećava rizik od povreda i fatalnih ishoda u drumskom saobraćaju, bilo da je reč o samopovredi ili povredama izazvanim vožnjom drugih učesnika u saobraćaju koji su pod dejstvom alkohola (Cherpitel i dr., 2003). U Srbiji se po broju izvršenih prekršaja u saobraćaju, alkohol nalazi na drugom mestu, a prema podacima Agencije o bezbednosti saobraćaja (ABS, izveštaj za period od 2010-2014 godine) procentualno učešće broja poginulih u saobraćajnim nesrećama koje je prouzrokovao alkohol u ukupnom broju poginulih u saobraćaju, zauzima treće mesto ili 8,8%. Posebno je istaknuta zabrinutost što mladi vozači znatno češće učestvuju u saobraćajnim nesrećama pod dejstvom alkohola. Na osnovu podataka MUP-a Srbije, u periodu od prvog do devetog meseca 2015. godine, u saobraćajnim nesrećama je učestvovalo 4909 vozača od 18 do 25 godina, od kojih je 570 (11,6 procenata) bilo pod uticajem alkohola. Prema navodima policije, najviše prekršajnih prijavi napiše se vozačima koji imaju od 0,5 do 1,2 promila (stanje srednje i visoke alkoholisanosti) alkohola u krvi. Drugi po redu su vozači sa 0,2 do 0,5 promila (stanje umerene alkoholisanosti). Međutim, ima mnogo slučajeva da se u vožnji zateknu vozači sa stanjem teške, veoma teške i potpune alkoholisanosti, neki čak i sa više od 3 promila alkohola u krvi (MUP Republike Srbije, Uprava saobraćajne policije od 2009-2016).

Kada su u pitanju stavovi vozača automobila, statistički izveštaj koji se odnosi na evropske zemlje i Izrael pokazuje da 94% vozača automobila veruje da alkohol i vožnja značajno povećavaju rizik od nesreće, 77% veruje da će ih policija zaustaviti i podvrgnuti alko-testu, 20% vozača veruje da većina njihovih prijatelja pije i vozi. Samo 9% vozača veruje da može da pije i vozi uz dodatni oprez. Starosna grupa koja se u najvećoj meri slaže sa mogućnošću vožnje i konzumiranja alkohola je uzrasta od 17-24 godine. Rodne razlike pokazuju veće učešće ovih stavova kod muškaraca 11% nego kod žena 6%. Poređenje između država pokazuje velike razlike, najmanji broj vozača koji veruju da mogu da piju i voze uz oprez nalazi se u Grčkoj (2,2%), Mađarskoj (2,6%), Švedskoj (3,1%), Finskoj (3,7%) i Irskoj (4%). Grupa od 8 zemalja koju čine Holandija (10,6%), Austrija (10,7%), Francuska (11,9%), Srbija (12,5%), Izrael (13,1%), Italija (17,2%), Kipar (17,5%) i Belgija (17,5%) ima najveći broj vozača koji veruju da mogu da piju i voze uz dodatni oprez (SARTRE 4, 2012).

Možemo zaključiti da ove razlike mogu biti uzrokovane činjenicom da u različitim saobraćajnim sistemima vladaju različiti režimi bezbednosne kulture u vezi sa upotrebom alkohola. U tom smislu, se može postaviti pitanje povezanosti nacionalnih kultura i politika bezbednosti na putevima, pitanje koliko je snažna javna podrška tim politikama, ali i pitanje koje predstavlja predmet ove analize, a to je posredni uticaj određenih kulturnih sadržaja na stavove, odluke i ponašanje pojedinaca u saobraćaju. Reč je uticaju koji potencijalno doprinosi odstupaju od kulture bezbednosti u saobraćaju, a odnosi se na vožnju pod uticajem alkohola.

4. ALKOHOL I MEDIJI

Štetna svojstva alkohola kao uzročnika mnogih oboljenja, povreda i negativnih ishoda ne umanjuju podatke Svetske zdravstvene organizacije (WHO) da se u visoko razvijenim regionima konzumira od 8 do 10 litara čistog alkohola po glavi stanovnika godišnje. Postojeća istraživanja su pokazala da je jedan od faktora odgovoran za konstantno visoke stope konzumiranja alkohola sveprisutnost alkohola u masovnim medijima (Mayrehofer, Naderer, 2017). Pretpostavka da postoje potencijalni efekti medijskih prikaza konzumiranja, plasmana i reklamiranja alkoholnih pića, posebno na populaciju mladih, potvrđena je u studijama. Studije su pokazale da medijski sadržaji povezani sa konzumiranjem alkohola na televiziji, radiju, filmu, i popularnoj muzici često jesu potencijalni izvori na osnovu kojih mladi uče o alkoholu, prihvataju alkohol i potencijalno ulaze u probleme sa alkoholizmom (Bonnie, O'Connell, 2004). Izloženost alkohola u medijskim sadržajima, kako za odrasle, tako i onima namenjenim adolescentima i deci, je procentualno veoma visoka. Filmovi sa najvećom zaradom referiraju na alkohol u 96% (Everett, Schnuth, Tribble, 1998), u televizijskim programima alkohol je najčešće prikazivana hrana ili piće (Mathios i dr., 1998), istraživanje televizijskih serija je pokazalo prisustvo alkohola u rasponu od 86,7 do 90% (Coyne, Ahmed, 2009; Furnham, Ingle, Gunter, McClelland, 1997; Van Hoof, de Jong, Fennis, Gosselt, 2009 navedeno prema: Mayrehofer, Naderer, 2017). Rezultati

istraživanja pokazuju da prikazivanje alkohola u audiovizuelnim sadržajima utiče na očekivanja i stavove prema alkoholu, pri čemu se moraju uvažavati individualne karakteristike gledaoca/slušaoца u pogledu sopstvenog nivoa konzumiranja alkohola, posebno kada su u pitanju rizične grupe (Mayrehofer, Naderer, 2017). Rezultati novijih studija su u skladu sa prethodnim istraživanjima koja su potvrdila uticaj medija na ponašanje gledalaca/slušaoца u vezi sa konzumiranjem alkohola (Bahk, 1997; de Graaf, 2013; Kulick, Rosenberg, 2001). Veća izloženost mlađih članova medijske publike (13-17 godina) oba pola utvrđena je u australijskoj studiji iz 1990.godine. Ona se povezuje sa afinitetima mlađe publike prema zabavnim igranim programima (filmovi, serije, muzički klipovi). Tri četvrtine svih prezentacija alkohola na televiziji su prisutne u serijskim programima, a incidenti povezani maloletničkim opijanjem (8%) izazvani su uticajem programa koji imaju visok rejting među omladinom. Uticaj medijskog prikazivanja alkohola je znatno veći kod muškaraca 32%, nego kod žena 5%. Radnici koji pivo su zastupljeniji od ostalih socio-ekonomskih grupa 33% (Noble i dr., 1990).

Muzički sadržaji koji predstavljaju jedan od najpopularnijih oblika zabave za mlade često pominju alkohol, kako u tekstovima pesama i tako i u njihovim vizuelnim prikazima. Analiza sadržaja je pokazala da 17% posto svih tekstova sadrži reference na alkohol i da se alkohol najčešće pojavljuje u rep muzici (47%). Uobičajne teme su opijenost 24%, povezivanje alkohola sa luksuzom i bogatstvom 24%, seksualnom aktivnošću 34%, kriminalitetom i nasiljem 13%. Posledice opijanja su pominjane u samo 9% pesama, a poruke protiv upotrebe alkohola u samo 3% (Roberts, Henriksen, Christensen, 1999). Industrija zabave već više decenija alkohol i vožnju relativno neopaženo smešta u sadržaje muzičke kulture odomaćujući ideju da sedanje za volan uz nekoliko ili više čašica ne može biti izbegnuto. Gotovo u svim žanrovima, vožnja pod uticajem alkohola predstavlja uobičajenu pojavu, uključujući i džez standarde *Jedna za mene bejbi* (i jedna za put) *One for me baby (and one more for the road)* Frenka Sinatre do rok himne ZZ Topa *Uhapšen dok sam vozio slep* (*Arrested While Driving Blind*). Tipičan primer su stihovi Bili Džoea *Rekao si mi da ne vozim, ali sam stigao kući živ* (*You told me not to drive/But I made it home alive*).

Istraživanja domaće popularne muzike u vezi sa prisustvom alkohola su retka, premda se, samo na osnovu površnog slušanja može steći utisak da su alkohol i teme povezane sa opijanjem veoma prisutne u različitim žanrovima, a posebno u popularnoj narodnoj muzici (tzv turbo folku). U radu posvećenom vrednostima sevdalinki i turbo folk muzici je data analiza sadržaja koja islustruje kulturni obrazac u vezi sa konzumiranjem alkohola. "Tekstovi turbo-folk muzike primijetno se koncentraciju oko nekoliko udarnih motiva. Prvi motiv koji ćemo razmotriti jeste motiv kafane. Stihovi pjesama turbo-folk muzike naglašavaju kafanu i klubove kao prostor u kojem se sluša muzika, konzumira alkohol, koji je i sam čest motiv, ali prije svega kao centralne pozornice, gravitacione tačke i identitetska jezgra cijele turbo-folk kulture" (Prkić-Palvara, Pehlić, 2021: 213). Autori navode primere popularnih pesama u kojima se kafana i alkohol promovišu kao esencijalna vrednost: *Sve kafane su mi dom ja sam uvek svoj na svom, svi bi kući a ja tek sam počeo, kad u zoru dodam gas tebe dozivam na*

glas, tražim oči što sam nekad voleo (Dijamant bend); *Alkohola poplava a ja sam još na nogama, znam da negde posle tri nosiće me drugovi* (Aco Pejović); *Alkohol postoji, znam da se ničeg ne sjećam, kad mi sutra bude bilo teže, svako pati kako zna zato duplo piću ja, zbog ravnoteže* (Maja Berović) (navedeno prema Prkic-Palvara, Pehlić; 2021: 214). Motiv alkohola je istaknut u brojnim pesama koje pripadaju ovom žanru: *Sinoć sam pola kafane popio* (Željko Bebek); *Dajte vina hoću još* (Haris Džinović); *Splavovi* (Novica Zdravković); *Zbog tebe sam vino pio* (Šerif Konjević); *Pijanstvo je moje carstvo* (Aca Lukas); *Tri čaše* (Milica Todorović); *Alkotest* (Rada Manojlović), *Aventador* (Teodra X Mahrina); *Ferari* (Goran i OK bend); *Gas, gas* (Severina). Novokomponovane narodne pesme čija popularnost ne doseže popularnost gore navedenih, ali koje ilustruju vrednosni kontekst afirmacije upotrebe alkohola u vožnji su: *Sa Manjače Lola* (Savo i Ljubiša) ili *Policijo oprosti mi* (Sateliti).

U tekstovima ovih popularnih pesmama alkohol se pojavljuje kao poželjno sredstvo za izlazak iz kriznih stanja, kao sredstvo prestiža i zabave. Pijenje alkohola se uklapa u obrasce eskapističke, masovne i zabavljačke neofolk kulture (Luketić, 2013) čija se površnost i "nehaj" mogu reflektovati na rizična ponašanja u vožnji. Gasfil razvija relaciju vezu između alkohola i prelaska iz jednog sveta pravilnosti u drugi (Gusfield, 1987). Beg od stvarnosti i odbacivanje "nepotrebnih ograničenja" koje sugerišu nesputanu opijenost i opuštenost utiču na percepciju odgovornosti koja u kontekstu saobraćajne bezbednosti može imati isključivo negativne posledice.

"Prakse pijenja ne izgrađuju se samo na osnovu društva ili „porodičnog vaspitanja“ u kojem se pije (dva faktora socijalizacije koji se najviše akcentuju u društveno-humanističkim istraživanjima o mladima i pijenju), već podležu jednom širem delokrugu kulturološkog oblikovanja i trendova, koji uključuju koncepcije javnog zdravlja promovisane u društvu, i marketing (industriju i „promociju“ pića, te određeni brendovi ili vrste postaju dinstiktivni za individualno/grupno identifikovanje)" (Milanović, 2019: 92).

5. MEDIJI I VOŽNJA POD UTICAJEM ALKOHOLA

Postoji više teorijskih okvira koji se primenjuju u analizi medijskog uticaja na društveno i individualno ponašanje. Neke od teorija su, teorija socijalnog učenja (Bandura, 1979), kognitivna teorija; (Atkin, 1989); teorija kultivacije (Gerbner, Gross, 1976), gratifikacioni pristup (Blurnler, Katz, 1974). Ne ulazeći u prikaz ovih teorija, ilustrovaćemo njihovu primenu u analizi uticaja medijskih sadržaja koji sadrže vožnju u alkoholisanom stanju i potencijalne efekte koji takvi sadržaji imaju na bezbedonosnu kulturu saobraćaja. Često izlaganje zabavnim medijskim sadržajima koji prikazuju rizično ponašanje u vožnji može imati uticaj na stavove i ponašanje adolescenata i odraslih. Oni podstiču modeliranje ponašanja gledaoca i utiču na percepcije određenih ponašanja kao odgovarajućih, posebno kada su u pitanju početnici u vožnji (Greenberg, Atkin, 1983). U pomenutoj studiji, scene vožnje su kodirane prema nekoliko faktora: 1.

trajanju vožnje; 2. karakteristikama ljudi koji su vozili; 3. tipu vozila i okruženju koje scene uključuju; 4. ponašanju vozača i putnika sa posebnim naglaskom na upotrebu sigurnosnog pojasa; 5. prikazu nezakonitih radnji kao što su konzumiranje alkohola, prekoračenje brzine i drugih radnji; 6. posledicama vožnje koje uključuju socijalne i pravne sankcije, lične povrede i materijalnu štetu; 7. svrsi vožnje (Greenberg, Atkin, 1983). Ova dobro dokumentovana studija je pokazala da televizijski programi u udarnim terminima sadrže 2700 prekršajnih radnji u vožnji u toku godinu dana, a više od 250 radnji u kojima su ljudi bili ugroženi. Uticaj takvih sadržaja, prema autorima, može značajno menjati percepcije ponašanja u vožnji. U istraživanju iz 1989. godine, Atkin dolazi do rezultata koji pokazuju da reklame za alkoholna pića blago povećavaju učestalost vožnje u alkoholisanom stanju, da portertisanje uzora koji stimulišu vožnju u alkoholisanom stanju utiču i povećavaju obim nesavesnih obrazaca ponašanja u vožnji (Atkin, 1989). Reklame za alkoholna pića ne predstavljaju jednostavne poruke oglašivača već formiraju opšti simbolički kontekst u kome se konzumaciji alkohola pripisuju i učitavaju određene vrednosti. Kada se poruka da je "život kabare" prenese na ponašanje u vožnji to može imati ozbiljne posledice (Noble i dr., 1990). Faktori koji su pravili razlike između "suvih" (dry) i "vlažnih" (wet) kultura gotovo da nestaju u procesu globalizacije kulture mladih menjajući prakse pijenja alkohola (Room, 2010). Kultura alkohola (wet culture) se i pored regionalnih specifičnosti globalno rasprostire posredstvom komunikativne moći industrije alkohola i industrije zabave utičući na procese identifikacije i socijalizacije.

Treba reći, da različiti pristupi koji se pojavljuju u analizama (antropološkoj, kulturološkoj, sociološkoj) fenomena konzumacije alkohola (videti Milanović, 2019) kao i vrednosna ambivalentnost (poželjno i nepoželjno pijenje) u kontekstu kulture bezbednosti saobraćaja ne mogu imati različite interpretacije. Pijenje alkohola i vožnja u bezbedonosnom okviru kulture saobraćaja predstavljaju nedvosmisleno nepoželjnu, visoko rizičnu i sankcionisanu praksu.

Načini na koji uticaji iz drugih kulturnih sfera i praksi relativizuju i oponiraju bezbedonosnim vrednostima u odnosu na upotrebu alkohola u vožnji su sve ređi predmet empirijskih istraživanja. Do osamdesetih godina prošlog veka, postojalo je veliko interesovanje za istraživanje uticaja medijskog prikazivanja alkohola koje posredno utiče na ponašanje u vožnji i iz tog vremena potiče većina istraživanja. U tom smislu, se postavlja pitanje zbog čega je izgubljeno naučno interesovanje za problem koji u praksi pokazuje isti, ako ne i veći intenzitet (saobraćajni incidenti izazvani vožnjom pod uticajem alkohola). Suprotstavljene vrednosti bezbedonosne kulture saobraćaja i kulturnih vrednosti koje promovišu medijski sadržaji povezani sa alkoholom, a posebno vožnje pod uticajem alkohola se ne moraju nužno okretati rešenjima bliskim cenzuri ili prohibiciji. Preporuke se odnose na razvijanje percepcije (takođe kroz medijske sadržaje) koji bi ukazivali na fatalne ishode kombinovanja vožnje i alkohola. Kampanje takve vrste, su pokazale najbolje efekte što je prikazano u nekoliko istraživanja rađenih u Australiji (Noble i dr., 1990).

ZAKLJUČAK

U praksi se pokazalo da pažljiva koordinacija između medijskog oglašavanja o štetnosti upotrebe alkohola u vožnji i proširenja aktivnosti u sprovođenju zakona pružaju najbolje rezultate u suzbijanju rizičnog ponašaja vozača u vezi sa alkoholom. Socijalni marketing (Elliott, 1987) ima zadatak da sprečava ljude da čine ono u čemu uživaju, dok komercijalni oglašivači i drugi sadržaji te vrste u vezi sa alkoholom podstiču uživanje promovišući ideju da ljudi treba da rade ono što žele. Postoji značajan disparitet između društvenih i komercijalnih medijskih kampanja u tretiranju alkohola. Društvene kampanje su usmerene na sprečavanje vožnje pod dejstvom alkohola i neophodno je da budu sinhronizovane sa pojačanim zakonodavstvom. Izdvojene, ove akcije ne daju ni približno dobre rezultate u odnosu na zajedničko delovanje (McCaul, McLean, 1990). Snažan medijski publicitet oglašavanja o štetnosti alkohola u vožnji i pojačano sprovođenje zakonskih propisa daje najbolje rezultate u smanjenju udela pijanih vozača u saobraćaju. Kampanje treba da budu visoko profesionalne, da koriste konvencionalne tehnike identifikacije i ponavljanja. Uspeh kampanja zavisi od njihove učestalosti, vidljivosti i dugotrajnosti, što mora biti praćeno konstantnim proverama njihove efikasnosti i promena u ponašanju vozača. Preporuka bazirana na konkretnim rezultatima koji su pokazali respektabilno smanjenje saobraćajnih udesa izazvanim vožnjom pod uticajem alkohola ukazuje na značaj kombinovanja društvenih kampanja u medijima i pojačanom primenom saobraćajnih propisa na terenu.

REFERENCE

1. Agencija za bezbednost saobraćaja Republika Srbija (ABS) (2014) Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014. godini. https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20171219074709-statisticki_izvestaj. Pristupljeno: 21.3.2023.
2. Atkin, C. (1989) Television Socialization and Risky Driving by Teenagers. *Media Info: Alcohol, Drugs and Driving*, (5):1-12.
3. Bahk, C. M. (1997) The impact of presence versus absence of negative consequences in dramatic portrayals of alcohol drinking. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 42(3): 18–26.
4. Bandura, A. C. (1979) *Social Learning Theory*. New Jersey: General Learning Press.
5. Blurnler, J. G., & Katz, E. (1974) *The Uses of Mass Communications: Current Perspectives of Gratifications Research*. Beverly Hills: Sage.
6. Bonnie, R. J., & O'Connell, M. E., (Ed.) (2004) Committee on Developing a Strategy to Reduce and Prevent Underage Drinking. Division of Behavioral and Social Sciences and Education. Washington, DC. *Youth and Families National Research Council: Reducing Underage Drinking: A Collective Responsibility*. National Academies Press

7. Cherpitel, C. J., Bond, J., Ye, Y., Borges, G., Macdonald, S. & Giesbrecht, N. A. (2003) A cross-national meta-analysis of alcohol and injury: data from the Emergency Room Collaborative Alcohol Analysis Project (ERCAAP). *Addiction*, 98(7): 1277–1286. DOI: 10.1046/j.1360-0443.2003.00459.x
8. De Graaf, A. (2013) Alcohol makes others dislike you: Reducing the positivity of teens' beliefs and attitudes toward alcohol use. *Health Communication*, 28(5): 435–442. DOI:10.1080/10410236.2012.691454
9. Edwards, J., Freeman, J., Soole, D., & Watson, B. (2014) A framework for conceptualising traffic safety culture Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour*, 26 (Part B): 293-302.
10. Elllott, E. (1987) A re-look at why it's so hard to sell brotherhood like soap. *Australian Journal of Communication*, (11):20-39.
11. Eriksson, L., Bjørnskau, T. (2012) Acceptability of traffic safety measures with personal privacy implications Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour*, 15(3):333-347. DOI:10.1016/j.trf.2012.02.006
12. Everett, S. A., Schnuth, R. L., & Tribble, J. L. (1998). Tobacco and alcohol use in topgrossing American films. *Journal of Community Health*, (23): 317–324
13. Gaygısız, E. (2009) Economic and Cultural Correlates of Road-Traffic Accident Fatality Rates in OECD Countries. *Perceptual And Motor Skills*, 109(2): 531-545. DOI:10.2466/PMS.109.2.531-545
14. Gaygısız, E. (2010) Cultural values and governance quality as correlates of road traffic fatalities: A nation level analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 42(6): 1894–1901. DOI:10.1016/j.aap.2010.05.010
15. Gerbner, G., Gross, L. (1976) Living with television. *Journal of Communication*, 26(2): 172-199.
16. Greenberg, B. S., Atkin, C. K. (1983) The portrayal of driving on television, 1975-1980. *Journal of Communication*, (33): 44-55.
17. Gusfield, J. (1966) *Symbolic Crusade; Status Politics and the American Temperance Movement*, Urbana, University of Illionis Press.
18. Hofstede, G. (2011) *Dimensionalizing Cultures: The Hofstede Model in Context*. Readings in *Psychology and Culture*, 2(1). <https://doi.org/10.9707/2307-0919.1014>. Pristupljeno 2.3.2023.
19. Hofstede, G., Hofstede, G. J. and Minkov, M. (2010) *Cultures and Organizations: Software of the Mind* (Rev. 3 rd ed.). New York: McGraw-Hill
20. Jafarpour S, Rahimi, Movaghar V. (2014) Determinants of risky driving behavior: a narrative review. *Medical Journal of The Islamic Republic of Iran*, 28(142): 1–8.
21. Johnston, I. (2010) Beyond “best practice” road safety thinking and systems management – A case for culture change research. *Safety Science*, 48(9): 1175–118. DOI:10.1016/j.ssci.2009.12.003

22. Kulick, A. D., Rosenberg, H. (2001) Influence of positive and negative film portrayals of drinking on older adolescents' alcohol outcome expectancies. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(7): 1492–1499. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2001.tb02684>.
23. Larsson, P. (2007) *The Need for a systems approach to road safety*. Phd Thesis: Lund University Sweden and The Swedish Road Traffic Inspectorate.
24. Leviäkangas, P. (1998) Accident risk of foreign drivers - the case of Russian drivers in South-Eastern Finland. *Accident Analysis and Prevention*, 30(2): 245-254.
25. Luketić, K. (2013) *Balkan: od geografije do fantazije*, Algoritam, Zagreb/Mostar
26. Mathios, A., Avery, R., Bisogni, C., & Shanahan, J. (1998) Alcohol portrayal on prime-time television: Manifest and latent messages. *Journal of Studies on Alcohol*, 59(3): 305–310.
27. Mayrehofer, M., Naderer, B. (2017) Mass Media as Alcohol Educator for Everyone? Effects of Portrayed Alcohol Consequences and the Influence of Viewers' Characteristics. *Media Psychology*, 22(2): 217-243. DOI:10.1080/15213269.2017.1378112
28. McCaul, K. A., McLean, A. J. (1990) Publicity, police resources, and the effectiveness of random breath tasting. *The Medical Journal of Australia*, 152(6): 284-286.
29. Mekonnen, T. F., Tesfaye, Y. A., Moges, H. G. & Gebremedin, R. B. (2019) Factors associated with risky driving behaviors for road traffic crashes among professional car drivers in Bahirdar city, northwest Ethiopia, 2016: a cross-sectional study. *Environmental Health and Preventive Medicine*, 24(17). <https://environhealthprevmed.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12199-019-0772-1>. Pristupljeno 8.3.2023.
30. Melinder K. (2007) Socio-cultural characteristics of high versus low risk societies regarding road traffic safety. *Safety Science*, 45(3): 397-414. DOI:10.1016/j.ssci.2006.07.004
31. Milanović, N. (2019) *Od konzumiranja alkohola do kulturne konceptualizacije pijenja: Antropološko istraživanje na primeru populacije mladih u Beogradu*. Doktorska disertacija: Odeljenje za etnologiju i antropologiju Filozofskog fakulteta u Beogradu.
32. Nævestad, T-O., Bjørnskau, T. (2012) How can the safety culture perspective be applied to road traffic? *Transport Reviews*, 32 :139-154. DOI:10.1080/01441647.2011.628131
33. Nævestad, T-O., Laiou, A., Philips, R., Bjørnskau, T. & Yannis, G. (2019) Safety Culture among Private and Professional Drivers in Norway and Greece: Examining the Influence of National Road Safety Culture. *Examining the Influence of National Road Safety Culture*”, *Safety, Special Issue: Social Safety and Security*, 5(2): 20. doi:10.3390/safety5020020

34. Nævestad, T-O., Laiou, A., Rosenbloom, T., Elvik, R. & Yannis, G. (2022) Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour*, 84: 375-392. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.12.012>
35. Noble, G., Martin, S. D., Ford, J., Harbilas, R., Hornsey, A., Noble, E. & Nolan, J. (1990) *Portrayals of driving and alcohol in popular television programmes screened in Australia*. Canberra, ACT : Federal Office of Road Safety
36. Özkan T., Lajunen T. (2007) The role of personality, culture, and economy in unintentional fatalities: an aggregated level analysis. *Personality and Individual Differences*, 43(3): 519–530. DOI:10.1016/j.paid.2006.12.020
37. Özkan, T., Lajunen, T. (2011) Person and environment: Traffic culture. B. Porter, (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* in Chapter 14 / p. 179-192. London: Elsevier Ltd.
38. Özkan, T., Lajunen, T. (2015) *Traffic Safety Cultures and the Safe Systems Approach Towards a Cultural Change Research and Innovation Agenda for Road Safety*. A General Traffic (Safety) Culture System (G-TraSaCu-S). Deliverable D2.1 DOI: 10.13140/RG.2.2.16515.20006
39. Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. (1998) Attitudinal predictors of aggressive driving violations. *Transportation Research*, PartF(1):11-24. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(98\)00002-3](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(98)00002-3)
40. Prkic-Palvara, K., Pehlić, I. (2021) Vrijednosne osobenosti sevdalinke i turbo-folk muzike kao muzičkih izraza. *DHS*, 1 (14): 201-222. DOI: 10.51558/2490-3647.2021.6.1.201
41. Roberts, D. F, Henriksen, L, Christensen, P. G. (1999) *Substance use in popular movies and music*. Washington, DC: Office of National Drug Control Policy.
42. Room, R. (2010) Dry and Wet Cultures in the Age of Globalization. *Salute e Societa*, 9(3): 229-237 <https://doi.org/10.3280/SES2010-SU3015-ing>.
43. SARTRE 4 (2012) European road users' risk perception and mobility. Research Report, SARTRE 4 Social attitudes to road traffic risk in Europe, commissioned by the European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport. Brussels. DOI: 10.1007/s12544-016-0194-8
44. Schlembach, C., Furian, G. & Brandstätter, C. (2016) Traffic (safety) culture and alcohol use: cultural patterns in the light of results of the SARTRE 4 study. *European Transport Research Review*, 8(7) <https://etr.springeropen.com/articles/10.1007/s12544-016-0194-8>. Pristupljeno, 18. 3.2023.
45. Schlembach, C., Furian, G. & Brandstätter, C. (2016) Traffic (safety) culture and alcohol use: cultural patterns in the light of results of the SARTRE 4 study. *European Transport Research Review*, 8(1) DOI: 10.1007/s12544-016-0194-8. Pristupljeno 12.3.2023.

46. Schwartz, S. H. (1992) Universals in the content and structure of values: Theoretical advances and empirical tests in 20 countries. In: M. P. Zanna (Ed.), *Advances in Experimental Social Psychology*, 25 (1-65). NY: Academic Press.
47. Sucha, M. L., Sramkova, L. & Risser, R. (2014) The Manchester driver behaviour questionnaire: Self-reports of aberrant behaviour among Czech drivers. *European Transport Research Review*, 6: 493-502.
48. World Health Organization (WHO) (2014) *Global status report on alcohol and health 2014*. from: www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/en/ Pristupljeno 20.2.2023.

Olivera PAVIĆEVIĆ, PhD

Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade

RISKY BEHAVIOR IN TRAFFIC: DIVERGENCE BETWEEN THE TRAFFIC CULTURE AND ALCOHOL RELATED POP CULTURE

The paper analyzes the relationship between traffic safety culture and popular culture. The premise is that there is an indirect and negative influence of specific alcohol-related cultural content on the essential value of traffic culture - safety. One of the most common causes of traffic accidents is risky driving behavior caused by the effects of alcohol (ab)use?. The culture of safety, established in relation to risks, injuries and dangers in traffic, classifies alcohol consumption as an unsafe behavior that is subject to value judgment and sanctions. As an open system, traffic culture suffers from influences that sometimes come into collision with its essential values. One such influence is media promotion of alcohol. Popular culture and the entertainment industry are globalizing alcohol culture (wet culture) by changing drinking practices, especially among the youth population. Based on the content analysis, it was shown that the music industry domesticates the use of alcohol and driving in the lyrics of popular songs, indirectly or directly promoting such risky behavior. The symbolic value of the alcohol-displaced reality where the rules do not apply when transferred to the attitude towards driving is an undeniable danger. The aim of the work is the incentive to identify and monitor this interaction as well as the creation of social campaigns that will make alcohol unacceptable in the context of traffic.

KEY WORDS: alcohol / driving / media / youth / safety

TRAVEL BEHAVIOUR OF PERSONS WITH DISABILITIES – KEY COMPONENTS, AVAILABILITY AND ADEQUACY OF TRANSPORTATION, AND INTERVENTIONS FOR THE OVERCOMING OF BARRIERS*

Milena MILIĆEVIĆ, PhD*
Ljeposava ILJIĆ, PhD*

This paper emphasizes the importance of barrier-free travel for individuals with disabilities to increase their inclusion in political, economic, and social activities and presents key components of their travel behaviour, transportation availability/adequacy and interventions for the overcoming of barriers by synthesising the latest findings. The transportation needs of people with disabilities are often overlooked in mainstream travel demand modelling and planning, resulting in unique travel barriers for individuals. These barriers include issues with public transit systems, planning practices, wayfinding, and accessing travel information. Solutions such as geospatial details, augmentative and alternative communication devices, and travel-training programs are needed. Governments should implement regulations on accessible public transport vehicles and prioritize upgrading pedestrian infrastructure while providing training to drivers and transportation personnel to better understand disabilities. Integrating the perspectives of end-users and state/local providers in transportation policy development and program implementation is essential to address the transportation challenges faced by individuals with disabilities.

* This paper represents the result of authors' engagement in accordance with the Working Plan and Program of the Institute of Criminological and Sociological Research for 2023 (based on the contract No. 451-03-68/2022-14) with Ministry of Science, Technological Development and Innovation of the Republic of Serbia.

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, mileninaadresa@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-8344-5504>

* Institute of Criminological and Sociological Research, Belgrade, lelalela_bgd@yahoo.com, <https://orcid.org/0000-0001-5090-1489>

KEY WORDS: disability travel / transportation / tourist with disabilities / travel patterns / passengers with disabilities

INTRODUCTION

Transportation plays a vital role in determining the level of independence and self-determination of persons with disabilities, as well as their ability to participate in various life activities (Jansuwan et al., 2013; Wasfi et al., 2017). The involvement of individuals with disabilities in communities is significantly affected by their transportation access and needs (Bascom & Christensen, 2017; Jansuwan et al., 2013; Wasfi et al., 2017). Moreover, people with disabilities often face significant barriers when accessing public transport, which can limit their opportunities for employment, education, social activities, and healthcare (Bezyak et al., 2023). This lack of access to transportation can lead to isolation, poverty, and limited opportunities for community engagement. Addressing these barriers and incorporating the needs of individuals with disabilities into transport planning is essential to ensure that they have equal access to opportunities and services (Duri & Luke, 2022).

Overall, evidence to date suggests that individuals who lack adequate transportation often encounter social exclusion. They also experience significant limitations that prevent them from participating fully in their community (Bascom & Christensen, 2017; Jansuwan et al., 2013; Mackett & Thoreau, 2015). In one study, it was shown that having certain characteristics, such as being young, having a small household and a stable job, holding a driver's license, living in an urban area, and being open to travelling long distances, can increase an individual's number of opportunities (Casas, 2007). According to Mackett and Thoreau (2015), socio-economically disadvantaged individuals, those who have mobility difficulties, are older, female, or part of minority groups are more likely to experience transport-related social exclusion. As further noted, transport-related barriers originate from factors such as the cost and availability of public transport, as well as inadequate facilities and poor travel information, with barriers that could be either physical or psychological in nature (Mackett & Thoreau, 2015).

There is a lack of research on the travel experiences of people with intellectual, cognitive, and learning disabilities, who often face multiple barriers to independent travel due to their lack of knowledge, skills, education level, and self-efficacy, and struggle to judge “unsafe areas” (Bodde & Seo, 2009; Temple, 2007). A better understanding of their travel demand and barriers could inform decisions on travel environment and service provision (Shen et al., 2023). Given the long-term outcomes of social exclusion of individuals with disabilities, including those who lack adequate transportation, this paper aims to identify and present key components of the travel behaviour of persons with disabilities, as well as the availability and adequacy of transportation and interventions for the overcoming of barriers. We have conducted

an extensive literature review to synthesise the latest findings. The results of this study could guide policymakers in enhancing public transportation and transportation services to meet the needs of individuals with disabilities.

1. METHODS

To explore the travel behaviour of people with disabilities, an extensive literature search was conducted using Google Scholar – Advanced Scholar Search. The search included scholarly manuscripts published in English since January 1, 2000. The following keywords were used in relevant combinations: “travel”, “transportation”, “transport” combined with “barriers”, “accessibility”, “accessible”, “adequacy” and “people with disabilities”, “individuals with disabilities”, and “persons with disabilities”. The studies that focused on key characteristics and factors related to accessible or adequate transportation, as well as those presenting interventions aimed at improving the travel or transportation of individuals with disabilities, were considered eligible. The search resulted in 2104 citations, of which 64 studies were included after excluding duplicates and screening based on the criteria mentioned above. The search was completed in March 2022.

2. KEY COMPONENTS AND CHARACTERISTICS OF THE TRAVEL BEHAVIOUR OF PERSONS WITH DISABILITIES

Previous literature concerning the travel behaviour of people with disabilities has shown its uniqueness according to each individual’s identity and abilities (Levine & Karner, 2023). The travel demand depends on the demographic and socioeconomic characteristics of people with disabilities at the individual and household levels (Shen et al., 2023). In addition, the travel behaviour of people with disabilities is influenced by the severity, length of disability, and specific type of disability (Henly & Brucker, 2019; Shen et al., 2023). When it comes to tourism participation, key components of the travel behaviour of persons with disabilities include the severity, congenital nature or age of onset of the disability, the ability to accept and adjust to the disability, and whether the individual has single or multiple disabilities (McKercher & Darcy, 2018).

Age and gender also play a role in travel behaviour, with older individuals and women with disabilities less inclined to travel, whereas being an immigrant, married, highly educated, or employed increases the likelihood of travel by people with disabilities (Shen et al., 2023).

Socioeconomic factors are among the first listed factors that affect the travel behaviour of persons with disabilities. Household size and economic status also affect travel patterns, with larger families and higher-income households leading to more travel by personal vehicle and participation in leisure activities, while lower-income households rely more on public transit and have reduced participation in recreational

activities (Shen et al., 2023). For example, poverty is linked to the available mode choice and lower car ownership (Hine & Grieco, 2003; Levine & Karner, 2023) and vice versa, the experience of transport disadvantage can result in increased unemployment and limited opportunities for individuals with disabilities, leading back to poverty (Duri & Luke, 2022; Lucas, 2012). Low-income individuals with disabilities and those without private cars have a more negative perception of the built environment, according to Hwang (2022). Furthermore, people with disabilities typically pay a travel time price 50 per cent higher than those without disabilities for all out-of-home activities and 11 per cent higher for work trips (Ralph et al., 2022).

Social barriers and negative social experiences are well described in the literature. This aspect of the travel experience refers to the negative attitudes and perceptions towards disability, which can reduce the mobility, independence, and confidence of individuals with disabilities. Moreover, these limitations and exclusions that individuals encounter while interacting with transportation systems and people in public spaces strengthen the construct of disability (Bezyak et al., 2017; Park et al., 2023; Pyer & Tucker, 2017). As previously noted, having social support is crucial as it facilitates mobility and engagement in activities (Smith et al., 2021).

In one study, young people's access to and experience the city was hindered not only by transportation systems, but also by social norms and values that favour non-disabled people (Smith et al., 2021). Later, when transportation perspectives of young adults with intellectual and developmental disabilities, parents, and service providers were explored using semi-structured interviews, the following three major themes were identified: family factors, community structure, and systems challenges (Ann Bross et al., 2023). Regarding family factors, young adults with disabilities relied on their parents as their primary mode of transportation, and none of them drove themselves. The socioeconomic status of the family played a role in their ability to afford travel-related expenses. Parents reported that attending to their adult children with disabilities was challenging and time-consuming challenges (Ann Bross et al., 2023).

Different types of disabilities require different levels of support during travel, and the severity and duration of the disability can also affect travel capabilities (Schmöcker et al., 2008; Shen et al., 2023; Smith et al., 2021). Travel barriers become more prevalent as the severity of disability increases, with some individuals requiring simple aids like a cane while others require a wheelchair. Newly disabled individuals may be less confident in using assistive devices, leading to travel avoidance, while those with long-term disabilities are more likely to develop effective transport strategies (Henly & Brucker, 2019).

Physical accessibility, lack of awareness, limited social networks, and financial aspects are the main barriers for people with physical disabilities, while safety issues, lack of respect, and inaccessible information are significant barriers for people with visual impairments (Neven & Ectors, 2023). Using qualitative focus groups and semi-

structured in-depth interviews, this study also found that social barriers and communication with public transport staff were significant barriers for people with an autism spectrum disorder. On the other hand, for people with intellectual disabilities, safety issues and lack of accessible information were identified as significant barriers (Neven & Ectors, 2023).

Research studies have shown that travel challenges for people with mobility impairments are affected by the mobility device used, as well as common barriers such as surface quality, curb ramps, path width, and hazards (Prescott et al., 2020). People with mobility impairments may seek routes that avoid crosswalks, leading to longer and more complex routes that expose them to more risks. The focus on accessibility in mobility design neglects its effects on wayfinding and navigation, which may result in longer trips, reduced trip enjoyment, and limited community participation (Prescott et al., 2020).

People with visual impairments may struggle with stairs and finding entrances, while those with mobility disabilities may have difficulty navigating steep slopes and wide streets (Wong, 2018). One scoping review found diversity among Individuals with visual impairments in terms of navigational strategies and behaviours (Prescott et al., 2020). The findings of this study indicate that people with visual impairments use various strategies to learn new routes but prefer familiar environments when possible. They also may use a cane or a guide dog, depending on the environment. Their travel strategies include pre-trip planning, relying on directions while travelling and using various sensory cues during travel, such as auditory, haptic, olfactory, and echolocation. Individuals with visual impairments are able to incorporate distances into their cognitive maps when travelling (Prescott et al., 2020).

The key finding from the one study on deafblind navigation was that those individuals had a more difficult time than individuals with visual impairments due to their inability to utilise auditory feedback for decision-making or route learning (Hersh, 2016). This research aimed to understand the travel behaviour of 28 deafblind individuals in six countries and identified the need for improvements in communication, access to information, street furniture, and public transport (Hersh, 2016). At the same time, individuals with hearing impairments are mainly prepared for different street-crossing scenarios, but the environmental design may have not considered variations in the degree and type of hearing impairments or the fact that auditory feedback is especially important when visual feedback is limited (Prescott et al., 2020).

When the studies focused on the travelling behaviour of people with cognitive impairments were reviewed, various challenges were confirmed. These challenges included orientation and heading difficulties, reliance on landmarks, and interacting with the social and physical environment. Loud, busy, and complex environments made it difficult for people with cognitive impairments, such as acquired brain injury, dementia, and developmental disabilities, to navigate safely, and the consequences of

this increased as people aged and their navigation abilities declined. The studies emphasized the need for landmarks that were clear, easily recognizable, memorable, strategically located, simple, and easily visible, as well as familiar, legible, accessible, comfortable, and safe environments (Prescott et al., 2020). Generally speaking, people with autism or intellectual disabilities are less likely to have a driver's license and encounter difficulties accessing relevant transportation information during travel (Haveman et al., 2013; Zalewska et al., 2016).

A recent systematic review of 115 studies of the daily travel patterns of individuals with mobility, cognitive, and sensory disabilities found that they take up to 30% fewer trips than those without disabilities (Park et al., 2023). This study revealed that people with disabilities have different travel patterns from the general population, with increased use of public transit, taxis or other dial-a-ride services, and riding with others, as well as decreased walking and driving. Several studies found that persons with disabilities need assistance for shopping and work trips (Wasfi et al., 2017), which was especially evident when the COVID-19 pandemic emerged (Dadashzadeh et al., 2022).

Overall, people with disabilities face more transportation barriers due to physical and cognitive limitations, which limit their access to various transportation options. They also often have lower levels of vehicle ownership and vehicle access, making individual mobility a challenge and travel by walking, public transit, and special transport services instead of driving (Shen et al., 2023). One research showed that over a third of people aged 18 to 64 with self-reported travel-limiting disabilities in the U.S. chose not to travel or leave their homes (Brumbaugh, 2019). In addition, travelling for people with disabilities poses extra barriers leading to decreased trip frequency, and shorter distances travelled, especially for older individuals with disabilities. Moreover, they spend a slightly longer time travelling due to preparations, reaching access points, and waiting for upcoming trips than the general population (Shen et al., 2023).

3. AVAILABILITY AND ADEQUACY OF TRANSPORTATION AND THE NATURE OF TRAVEL BARRIERS FOR INDIVIDUALS WITH DISABILITIES AND THEIR FAMILIES

Although most often associated with physical disabilities, travel inaccessibility is evident in a variety of ways, from the structure and design of public transit systems to planning practices that affect wayfinding, navigation and tourism participation, hinder access to travel information and do not address the day-to-day realities of individuals with disabilities (Levine & Karner, 2023; McKercher & Darcy, 2018; Prescott et al., 2020; Shen et al., 2023). The community structure experienced by young adults with intellectual and developmental disabilities varied based on the communities in which they lived. For example, urban areas pose specific challenges, such as limited hours of operation for bus systems or extended waiting times for paratransit services and rural

areas have limited or no public transportation options and a lack of community resources (Ann Bross et al., 2023).

Among other things, travelling implies safely and effectively planning, performing, and learning routes (Prescott et al., 2020). To effectively travel and reach a destination, individuals must manage several different aspects and processes that are influenced by both temporal factors related to the environment and long-term physical and cognitive experiences. Further, navigation and wayfinding involve identifying a route to reach a destination. As multisensory, goal-directed experiences, they are influenced by the individual's interaction with the physical and social environment (Prescott et al., 2020). On the other hand, in families with children with medical complexity, five main transportation challenges were identified: difficulties with entering and exiting the vehicle, concerns regarding safety and comfort, financial challenges, negative effects on the family, and evolving and unpredictable transportation needs (Batson et al., 2022).

McKercher and Darcy (2018) proposed a four-tier hierarchy to understand the nature and effects of barriers, constraints, and obstacles faced by people with disabilities when travelling. These include barriers that are common to all people with disabilities, those that are unique to each disability category, and individual-specific impairment effects. Their structured approach departed from the traditional “one size fits all” model towards a more comprehensive model. In this framework, the barriers are both hierarchical and interactive since people with disabilities are a diverse group and encounter different types of barriers. Generally, the resolution of lower-tier barriers is a prerequisite for addressing upper-tier barriers. The first and basic level consists of barriers faced by all travellers, which are typically categorized as intrapersonal (psychological factors such as religion, self-skill, interest), interpersonal (travel partners, communication), and structural (time, cost, family commitments). The second level is dedicated to five categories of issues faced by all people with disabilities: ignorance, attitude, the trustworthiness of information, issues related to the tourism industry, and the person. The third level acknowledges that people with disabilities may face different obstacles depending on their specific disabling condition. The last, highest level recognizes that individual impairment effects can affect a person's ability to travel (McKercher & Darcy, 2018).

Main concerns expressed by persons with disabilities using public transportation are those related to the issues of safety, being victimized, and fears of getting lost and of transfers (Stock et al., 2011; Wasfi et al., 2017). Individuals with visual impairments prioritize safely and effectively crossing streets. Therefore, inconsistent or poor design of sidewalks and ramps contributes to risky behaviours, and the effectiveness of beacons for guiding people with visual impairments depends on their placement and volume concerning ambient noise (Prescott et al., 2020). The importance of presenting information in a way that is useful for navigation and avoiding environments that are disorienting or distracting is highlighted in the literature, particularly for individuals

with visual impairments (Prescott et al., 2020). Moreover, individuals with disabilities often face discrimination when using travel agents due to their lack of knowledge about the specific needs of this population (Schmöcker et al., 2008). More importantly, individuals with disabilities tend to make a higher proportion of trips for healthcare purposes, and mobility barriers reduce the frequency of participating in activities outside the home, except for medical purposes, as reported in the recent literature review conducted by Shen et al. (2023).

In regions with the more pronounced severity of the barriers and a lack of accessible transport infrastructure, such as Africa, the main barriers experienced by people with mobility disabilities are related to structural and psychosocial factors (Duri & Luke, 2022). Structural barriers are more acute for people with disabilities compared to other groups, and the design of transport infrastructure in Africa often does not comply with universal access principles. For people with visual disabilities, navigating unfamiliar places and the attitudes of bus drivers are identified as significant barriers (Duri & Luke, 2022). When barriers that individuals with disabilities face when using public transport in Dhaka, Bangladesh were explored, negative attitudes from drivers and passengers, unfriendly built environments, including misplacement of priority seats, high travel costs, and inaccessible infrastructure prevailed (Hossen Sajib, 2022).

An individual's social support network is closely related to their transportation choices. Individuals with a stronger or more diverse family social network are more likely to receive adequate help meeting their transportation needs (Jansuwan et al., 2013). The social model of disability suggests that the travel behaviour of people with disabilities is influenced not only by physical conditions and tangible attributes but also by the social environment, including social cognition, social service, and social-cultural atmosphere (Shen et al., 2023). Social cognition refers to the societal evaluation of persons with disabilities, while societal ignorance can result in discrimination or neglect (McKercher & Darcy, 2018; Shen et al., 2023). In other words, society's evaluation of the population of people with disabilities as a whole can lead to overprotection or neglect, which can result in discrimination against persons with disabilities when travelling. Inclusive and friendly social and cultural atmospheres can encourage people with disabilities to participate in travel activities, improve their travel experience, and promote their health. Discriminatory social environments present clear barriers and have negative effects on travel for people with disabilities (Cochran, 2020; Crudden et al., 2016; Lindsay, 2020; Sundar et al., 2016).

Previous research also found that individuals with disabilities tend to rely more on public transportation and less on private transportation. Although almost half of them frequently travel to work, they make significantly fewer non-work trips than individuals without disabilities do (Jansuwan et al., 2013). Individuals with disabilities often face difficulty in accessing flexible transportation options like private vehicles, which leaves them at a disadvantage when it comes to the availability and flexibility of public transportation options (Jansuwan et al., 2013). For individuals with disabilities, public

transportation can often be inflexible and difficult to access due to factors like lack of wheelchair accessibility, long wait times, and limited routes. As a result, individuals with disabilities may face barriers in terms of accessing education, employment, healthcare, and other opportunities that require travel. This highlights the need for more accessible and flexible transportation options for individuals with disabilities to ensure their full participation in society.

Based on self-reported data, Bascom and Christensen (2017) found that persons with disabilities use public and private vehicles more frequently than previously assumed. Furthermore, those individuals with more severe disabilities are more likely to experience exclusion related to transportation, with nearly half of them cancelling appointments due to transportation issues. As many participants expressed, limited transportation access negatively impacted their social lives. This study investigated the relationship between transportation access and the social and community participation of persons with disabilities. A total of 420 respondents with physical, vision, hearing, intellectual, psychological, or emotional impairments were included in the sample, with 57% being female. The participants had low employment rates, considering the number of those who possessed college degrees, which was explained by the limited transportation access. The study found that transportation mode was not significantly associated with socializing with friends. However, socializing with family was associated with ride-sharing, indicating that family members helped provide transportation for individuals with disabilities to maintain their involvement with their families. The study also suggested that individuals with more severe disabilities might depend on public transportation and their social networks to more than others do because of the nature of their disabilities (Bascom & Christensen, 2017).

4. ADDRESSING THE NEEDS OF PERSONS WITH DISABILITIES IN TRANSPORTATION AND INTERVENTION PLANNING

An inadequate transportation system does not consider the needs of people with disabilities, which results in their everyday experiences being overlooked (Levine & Karner, 2023). Consequently improving the well-being of all children and young people with disabilities requires prioritizing the elimination of ableist assumptions about the abilities and preferences of these individuals, as well as ensuring that the transportation system is equipped with practical support (Smith et al., 2021). Although other disabilities, such as cognitive disabilities, vision and hearing impairments, affect travel behaviour, there is a lack of consideration for the diverse abilities and preferences of people with disabilities and a narrow focus on mobility issues, primarily on individuals who require mobility aids (wheelchairs, walkers, and canes) (Levine & Karner, 2023; Prescott et al., 2020). Social accessibility factors are often neglected, as well (Prescott et al., 2020). By engaging with the disability community, transportation planning, policy, and practice could be improved to meet the needs and experiences of this diverse population group (Levine & Karner, 2023).

Transportation challenges have a multifaceted impact on the safety of families with children with medical complexity, access to community and medical care, finances, and overall well-being. Consequently, healthcare providers are advised to address these transportation challenges and push for policy changes to improve the situation (Batson et al., 2022). Transport services should be accessible and inclusive to enable individuals with disabilities to participate in the community and access essential services. By incorporating the barriers that individuals with disabilities and their families face in accessing public transport in transport planning, transport services could better meet their needs (Duri & Luke, 2022). Overall, good social services that support the autonomy of people with disabilities can improve access to services and enhance their service experience (Shen et al., 2023).

Three factors are relevant for facilitating or suppressing mobility in transportation: barrier-free built environment, safe travel support, and walkable built environment, as suggested by the finding of an online survey conducted with people with physical disabilities and visual impairments living in Austin and Houston, Texas (Hwang, 2022). As stated previously, transportation design and policies should maximise safety where pedestrians and vehicles cross paths, including clear sightlines, bright lighting, and protected paths through parking lots (Prescott et al., 2020). When the travel behaviour and needs of people with developmental disabilities were explored, it was found that providing residential facilities for individuals with developmental disabilities in areas with good public transportation might improve their independence in commuting to work. However, the study's findings cannot be generalized to the entire population, as the sampling was biased towards areas where developmental disability organizations or community services are provided. Overall, this study included 99 individuals with autism spectrum disorder, cerebral palsy, intellectual disability or traumatic brain injury that led to developmental disabilities (Wasfi et al., 2017).

Hossen Sajib (2022) proposed specific solutions to address issues such as increasing mobility, social engagement, and changing cultural perceptions, for example, geospatial details and augmentative and alternative communication devices for people with reduced mobility. Other authors suggested introducing travel-training programs focused on the difficulties in understanding and interpreting schedules and transferring between services (Wasfi et al., 2017).

Furthermore, a group of authors proposed implementing a comprehensive program to improve public transportation services for low-mobility individuals, particularly those with disabilities, by making transportation more accessible and available (Jansuwan et al., 2013). They recommend accessible public transportation from suburban areas to central and/or business areas to encourage employment and community participation. Road safety programs and infrastructure improvements are also needed to improve mobility and safety for these individuals. To achieve these goals, transportation planning should account for the different travel patterns of these populations. Finally, local governments should regularly evaluate the travel patterns of different

populations in their service area, including persons with disabilities (Jansuwan et al., 2013).

Since the design of public transport vehicles makes it inaccessible to some groups of transport users such as those in wheelchairs, governments should have strict regulations on the acquisition and manufacturing of public transport vehicles in order to improve overall accessibility and availability of transportation (Duri & Luke, 2022). Such measures are needed to comply with universal access principles, provide incentives to private transport providers to acquire low-floor buses, and prioritize upgrading pedestrian infrastructure. As stated previously, numerous studies have confirmed that specialized transportation services, such as door-to-door transportation, offer individuals with disabilities an alternative means of mobility, allowing them to travel and participate fully in society while supporting their independent living (Portell et al., 2022).

Several measures to improve mobility, road safety, and access to transportation for drivers with disabilities who use hand controls were proposed in a research conducted in Serbia, where the inclusion rate of persons with disabilities is low and challenges regarding transportation equity and inclusion of people with disabilities common (Petrović et al., 2022a, 2022b). In Serbia, traffic safety is threatened by various factors, which include not only criminal and minor offences, but also economic offences and traffic delinquency that may endanger public transportation (Obradović, 2021; Vasilijević, 1972). When it comes to individuals with disabilities, the following four potential areas for action were recognized: improving the driving training process, appropriate vehicle adaptations, raising awareness about road safety, and supporting persons with disabilities to drive (Petrović et al., 2022a). The proposed measures to improve mobility, road safety and access to transportation for drivers with disabilities who use hand controls include training in simulators, periodic adjustment of hand controls, encouraging the use of vehicles with advanced systems or autonomous vehicles, education about risky behaviours, developing appropriate applications for travel planning, and more support for specific groups. As presented by the authors, these measures are expected to improve mobility, road safety, and accessibility to transportation for persons with disabilities (Petrović et al., 2022a).

On the other hand, since non-drivers with physical disabilities have a greater preference for autonomous vehicles compared to drivers, key factors for the successful introduction of autonomous vehicles include attitudes, accessibility, and trust (Petrović et al., 2022b). It is important to note that autonomous vehicles have the potential to enhance mobility and transportation equity for an individual with physical disabilities who are not drivers. However, it might be essential for transportation stakeholders, vehicle manufacturers, and representative associations of individuals with disabilities to collaborate closely for their effective integration into the public transport system, as suggested by Petrović et al. (2022b).

In changed circumstances, such as the COVID-19 pandemic, transportation barriers were also impacted. When in-depth interviews with social workers, nurses, and other care coordinators in North Carolina on accessing medical care were conducted, it was found that the pandemic worsened existing transportation barriers while creating new ones (Oluyede et al., 2022). However, the temporary policy responses that expanded telehealth became an innovative solution to address these barriers. According to the results obtained, it can be underlined that post-pandemic telehealth policy changes could be beneficial for individuals facing transportation barriers (Oluyede et al., 2022). The improvements can be also implemented using both digital and non-digital resources to enhance the public transport experience for users with disabilities based on the knowledge and experiences gained during and after the COVID-19 pandemic (Chiscano & Darcy, 2022).

There is a need for more effective transportation policies at both local and national levels. The service providers also experience difficulties ensuring their clients have accessible and reliable transportation (Ann Bross et al., 2023). In particular, providing training to drivers and transportation personnel to better understand disabilities can help address transportation challenges faced by people with disability (Duri & Luke, 2022). It is also recommended to integrate the perspectives of end-users and state/local providers in transportation policy development and program implementation to address these challenges (Remillard et al., 2022).

CONCLUSION

In general, people with disabilities tend to make fewer and shorter trips and use walking and driving less frequently compared to others. The accessibility and inclusivity of transportation can either promote or hinder the participation of those individuals in various life activities, including social and civic activities, and their independent mobility. Travel barriers are unique to an individual's identity and abilities, with disabilities affecting not only various aspects of mobility, such as walking and driving but also navigating and decision-making. Inaccessibility in travel is not only limited to physical disabilities, but also includes issues with public transit systems, planning practices, wayfinding, and accessing travel information. People with different types of disabilities face unique challenges during travel and may require specific assistance or adaptations.

The transportation needs of individuals with disabilities are not adequately addressed in mainstream travel demand modelling and planning practice. The lack of consideration of their needs in transportation planning can lead to social exclusion, as these individuals face various barriers related to cost, availability, facilities, and travel information. Therefore, it is essential to incorporate the needs of individuals with disabilities in transportation planning to improve their accessibility and inclusion in society.

The study emphasizes the importance of public transportation for people with disabilities, especially those with more severe disabilities, in enhancing their community participation and reducing the impact of their disabilities, and the need for creating a more inclusive social and built environment that recognizes the diversity and differences of individuals with disabilities rather than associating disability with disadvantage. It is vital to have public transportation planning policies and practices that acknowledge and cater to the requirements of people with disabilities. Additionally, having accessible and well-connected public transportation options is especially critical for people with disabilities.

REFERENCES

1. Ann Bross, L., Fredrick, D., & Kwiatek, S. (2023). Transportation Perspectives of Young Adults With Intellectual and Developmental Disabilities, Parents, and Service Providers. *Career Development and Transition for Exceptional Individuals*. <https://doi.org/10.1177/21651434231152872>
2. Bascom, G. W., & Christensen, K. M. (2017). The impacts of limited transportation access on persons with disabilities' social participation. *Journal of Transport and Health*, 7(October), 227–234. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.10.002>
3. Batson, L., Donohue, P. K., Boss, R. D., & Seltzer, R. R. (2022). Family challenges in personal transportation of children with medical complexity. *Journal of Pediatric Rehabilitation Medicine*, 15(4), 655–665. <https://doi.org/10.3233/PRM-220015>
4. Bezyak, J. L., Kaya, C., Hsu, S., Iwanaga, K., Wu, J.-R., Lee, B., Kundu, M., Chan, F., & Tansey, T. N. (2023). Characteristics of individuals with disabilities receiving transportation services in vocational rehabilitation. *Journal of Vocational Rehabilitation*, 58(1), 79–88. <https://doi.org/10.3233/JVR-221226>
5. Bezyak, J. L., Sabella, S. A., & Gattis, R. H. (2017). Public Transportation: An Investigation of Barriers for People With Disabilities. *Journal of Disability Policy Studies*, 28(1), 52–60. <https://doi.org/10.1177/1044207317702070>
6. Bodde, A. E., & Seo, D.-C. (2009). A review of social and environmental barriers to physical activity for adults with intellectual disabilities. *Disability and Health Journal*, 2(2), 57–66. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2008.11.004>
7. Brumbaugh, S. (2019). *Travel patterns of American adults with disabilities*. Bureau Of Transportation Statistics, Washington DC, WA, USA, US Department of Transportation.
8. Casas, I. (2007). Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach. *The Professional Geographer*, 59(4), 463–477. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9272.2007.00635.x>

9. Chiscano, M. C., & Darcy, S. (2022). An accessible and inclusive public transportation management response to COVID-19 through a co-creation process with people with disability. The case of Metro Barcelona. *Research in Transportation Business and Management*, *45*, 100880. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100880>
10. Cochran, A. L. (2020). Understanding the role of transportation-related social interaction in travel behavior and health: A qualitative study of adults with disabilities. *Journal of Transport & Health*, *19*, 100948. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100948>
11. Crudden, A., Antonelli, K., & O'Mally, J. (2016). Transportation Self-Efficacy and Social Problem-Solving of Persons Who Are Blind or Visually Impaired. *Journal of Social Work in Disability & Rehabilitation*, *15*(1), 52–61. <https://doi.org/10.1080/1536710X.2016.1124254>
12. Dadashzadeh, N., Larimian, T., Levifve, U., & Marsetič, R. (2022). Travel Behaviour of Vulnerable Social Groups: Pre, during, and Post COVID-19 Pandemic. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *19*(16), 10065. <https://doi.org/10.3390/ijerph191610065>
13. Duri, B., & Luke, R. (2022). Transport barriers encountered by people with disability in Africa: An overview. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, *16*, 1–9. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v16i0.826>
14. Haveman, M., Tillmann, V., Stöppler, R., Kvas, Š., & Monninger, D. (2013). Mobility and Public Transport Use Abilities of Children and Young Adults With Intellectual Disabilities: Results From the 3-Year Nordhorn Public Transportation Intervention Study. *Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities*, *10*(4), 289–299. <https://doi.org/10.1111/jppi.12059>
15. Henly, M., & Brucker, D. L. (2019). Transportation patterns demonstrate inequalities in community participation for working-age Americans with disabilities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *130*, 93–106. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.042>
16. Hersh, M. A. (2016). Improving Deafblind Travelers' Experiences. *Journal of Travel Research*, *55*(3), 380–394. <https://doi.org/10.1177/0047287514546225>
17. Hine, J., & Grieco, M. (2003). Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy*, *10*(4), 299–306. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(03\)00055-6](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00055-6)
18. Hossen Sajib, S. (2022). Identifying Barriers to the Public Transport Accessibility for Disabled People in Dhaka: A Qualitative Analysis. *Transactions on Transport Sciences*, *13*(1), 5–16. <https://doi.org/10.5507/tots.2022.004>
19. Hwang, J. (2022). A factor analysis for identifying people with disabilities' mobility issues in built environments. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *88*, 122–131. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.05.016>

20. Jansuwan, S., Christensen, K. M., & Chen, A. (2013). Assessing the Transportation Needs of Low-Mobility Individuals: Case Study of a Small Urban Community in Utah. *Journal of Urban Planning and Development*, 139(2), 104–114. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)up.1943-5444.0000142](https://doi.org/10.1061/(asce)up.1943-5444.0000142)
21. Levine, K., & Karner, A. (2023). Approaching accessibility: Four opportunities to address the needs of disabled people in transportation planning in the United States. *Transport Policy*, 131, 66–74. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.12.012>
22. Lindsay, S. (2020). Accessible and inclusive transportation for youth with disabilities: exploring innovative solutions. *Disability and Rehabilitation*, 42(8), 1131–1140. <https://doi.org/10.1080/09638288.2018.1517194>
23. Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
24. Mackett, R. L., & Thoreau, R. (2015). Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport and Health*, 2(4), 610–617. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.07.006>
25. McKercher, B., & Darcy, S. (2018). Re-conceptualizing barriers to travel by people with disabilities. *Tourism Management Perspectives*, 26, 59–66. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2018.01.003>
26. Neven, A., & Ectors, W. (2023). “I am dependent on others to get there”: Mobility barriers and solutions for societal participation by persons with disabilities. *Travel Behaviour and Society*, 30, 302–311. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.10.009>
27. Obradović, D. (2021). Privredni prestupi iz oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima u praksi privrednog suda u Valjevu [Economic offenses in the field of road safety in the practice of the commercial court in Valjevo]. *Zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja*, 40(1), 9–24. <https://doi.org/10.47152/ziksi2021011>
28. Oluyede, L., Cochran, A. L., Wolfe, M., Prunkl, L., & McDonald, N. (2022). Addressing transportation barriers to health care during the COVID-19 pandemic: Perspectives of care coordinators. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 159, 157–168. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.010>
29. Park, K., Esfahani, H. N., Novack, V. L., Sheen, J., Hadayeghi, H., Song, Z., & Christensen, K. (2023). Impacts of disability on daily travel behaviour: A systematic review. *Transport Reviews*, 43(2), 178–203. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2060371>
30. Petrović, Đ., Mijailović, R. M., & Pešić, D. (2022a). How to Improve the Inclusion of Drivers with Disabilities: Measures to Enhance Accessibility, Mobility, and Road Safety. *Journal of Transportation Engineering, Part A: Systems*, 148(10). <https://doi.org/10.1061/jtepbs.0000729>

31. Petrović, Đ., Mijailović, R. M., & Pešić, D. (2022b). Persons with physical disabilities and autonomous vehicles: The perspective of the driving status. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 164, 98–110. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.08.009>
32. Portell, L., Morera, S., & Ramalhinho, H. (2022). Door-to-Door Transportation Services for Reduced Mobility Population: A Descriptive Analytics of the City of Barcelona. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(8), 4536. <https://doi.org/10.3390/ijerph19084536>
33. Prescott, M., Labbé, D., Miller, W. C., Borisoff, J., Feick, R., & Mortenson, W. Ben. (2020). Factors that affect the ability of people with disabilities to walk or wheel to destinations in their community: a scoping review. *Transport Reviews*, 40(5), 646–669. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1748139>
34. Pyer, M., & Tucker, F. (2017). ‘With us, we, like, physically can’t’: Transport, Mobility and the Leisure Experiences of Teenage Wheelchair Users. *Mobilities*, 12(1), 36–52. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.970390>
35. Ralph, K., Morris, E. A., & Kwon, J. (2022). Disability, access to out-of-home activities, and subjective well-being. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 163, 209–227. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.06.006>
36. Remillard, E. T., Campbell, M. L., Koon, L. M., & Rogers, W. A. (2022). Transportation challenges for persons aging with mobility disability: Qualitative insights and policy implications. *Disability and Health Journal*, 15(1), 101209. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2021.101209>
37. Schmöcker, J. D., Quddus, M. A., Noland, R. B., & Bell, M. G. H. (2008). Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography*, 16(4), 257–267. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.07.002>
38. Shen, X., Zheng, S., Wang, R., Li, Q., Xu, Z., Wang, X., & Wu, J. (2023). Disabled travel and urban environment: A literature review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 115, 103589. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103589>
39. Smith, M., Calder-Dawe, O., Carroll, P., Kayes, N., Kearns, R., (Judy) Lin, E.-Y., & Witten, K. (2021). Mobility barriers and enablers and their implications for the wellbeing of disabled children and young people in Aotearoa New Zealand: A cross-sectional qualitative study. *Wellbeing, Space and Society*, 2, 100028. <https://doi.org/10.1016/j.wss.2021.100028>
40. Stock, S. E., Davies, D. K., Wehmeyer, M. L., & Lachapelle, Y. (2011). Emerging new practices in technology to support independent community access for people with intellectual and cognitive disabilities. *NeuroRehabilitation*, 28(3), 261–269. <https://doi.org/10.3233/NRE-2011-0654>
41. Sundar, V., Brucker, D. L., Pollack, M. A., & Chang, H. (2016). Community and social participation among adults with mobility impairments: A mixed methods

study. *Disability and Health Journal*, 9(4), 682–691.

<https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2016.05.006>

42. Temple, V. A. (2007). Barriers, enjoyment, and preference for physical activity among adults with intellectual disability. *International Journal of Rehabilitation Research*, 30(4), 281–287. <https://doi.org/10.1097/MRR.0b013e3282f144fb>
43. Vasilijević, V. A. (1972). Kriminološki pokazatelji delinkvencije u drumskom saobraćaju [Criminological indicators of delinquency in road traffic]. *Zbornik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja*, 1(1), 63–96.
44. Wasfi, R., Steinmetz-Wood, M., & Levinson, D. (2017). Measuring the transportation needs of people with developmental disabilities: A means to social inclusion. *Disability and Health Journal*, 10(2), 356–360. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2016.10.008>
45. Wong, S. (2018). Traveling with blindness: A qualitative space-time approach to understanding visual impairment and urban mobility. *Health & Place*, 49, 85–92. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2017.11.009>
46. Zalewska, A., Migliore, A., & Butterworth, J. (2016). Self-determination, social skills, job search, and transportation: Is there a relationship with employment of young adults with autism? *Journal of Vocational Rehabilitation*, 45(3), 225–239. <https://doi.org/10.3233/JVR-160825>

Dr Milena MILIĆEVIĆ

Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

Dr Ljeposava ILIJIĆ

Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd

KARAKTERISTIKE PUTOVANJA ZA OSOBE SA OMETENOŠĆU – KLJUČNI ELEMENTI, DOSTUPNOST I ADEKVATNOST TRANSPORTA I INTERVENCIJE ZA PREVAZILAŽENJE BARIJERA

U ovom radu se ističe važnost putovanja bez barijera za osobe sa ometenošću jer se na taj način povećava njihova uključenost u političke, ekonomske i društvene aktivnosti, i na osnovu najnovijih saznanja predstavljaju ključne karakteristike sadašnjeg stanja putovanja za osobe sa ometenošću, dostupnost i adekvatnost prevoza, kao i intervencije za prevazilaženje barijera. Potrebe osoba sa invaliditetom za određenim prevozom se često ignorišu u prevladavajućim modelima ponude,

potražnje i planiranja putovanja, što pojedinca dovodi pred jedinstvene barijere. Ove barijere uključuju probleme sa sistemima javnog prevoza, različitim praksama planiranja putovanja, ali i sa snalaženjem i pristupom potrebnim informacijama. Potrebna su rešenja poput geoprostornih uređaja, uređaja za alternativnu i augmentativnu komunikaciju i programa obuke. Države bi trebalo da uspostave propise o pristupačnim vozilima javnog prevoza i daju prioritet obnovi infrastrukture za pešake, uz pružanje obuke vozačima i zaposlenima u saobraćajnom sektoru kako bi bolje razumeli prirodu ometenosti, odnosno invaliditeta. Integracija perspektiva krajnjih korisnika i državnih / lokalnih pružaoca usluga u razvoju javnih politika i programa prevoza je od suštinske važnosti za rešavanje izazova sa kojima se suočavaju osobe sa ometenošću.

KLJUČNE REČI: putovanja za osobe sa invaliditetom / prevoz / turisti sa ometenošću / obrasci putovanja / putnici sa invaliditetom

VIKTIMIZACIJA KROZ SAOBRAĆAJNE DELIKTE

Prof. dr Zoran PAVLOVIĆ*

Krivičnopravno regulisanje saobraćajne delinkvencije bez obzira na mesto u kaznenom pravu prisutno je nepuni vek u našem pravu, bez obzira na mišljenja gde i kako treba da budu inkriminisana ponašanja i posledice vezane za bezbednost javnog saobraćaja. Autor u svom radu iznosi određene specifičnosti ove grupe zabranjenih ponašanja, prihvatajući tradicionalne podele odgovornosti i pitanja krivice, ali naglašava potrebu određivanja položaja i statusa žrtve u svim fazama postupka, i davanja zaštite i podrške žrtvama krivičnih dela ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja, kao i svim drugim žrtvama. Reforme propisa o bezbednosti javnog saobraćaja su pravi trenutak da se preispitaju osnovne postavke o mestu i položaju žrtve ovih krivičnih dela, ali i specifičnim zahtevima koji se kod saobraćajnih delikata pojavljuju. Problemska pitanja koja se u zaštiti prava svih učesnika u postupku moraju potvrditi nalaze se i u sferi ličnih prava i sloboda, određivanja pritvora, institucionalne odgovornosti i kažnjivosti izvršilaca iz ove grupe krivičnih dela.

KLJUČNE REČI: žrtve saobraćajnih delikata / zaštita i podrška / određivanje pritvora / kažnjivost

UVODNE NAPOMENE

U poslednjih nekoliko decenija se u Republici Srbiji vodi skoro kontinuirana stručna, naučna i opšta rasprava o pitanjima vezanim za bezbednost javnog saobraćaja i donošenje nove zakonske regulative u toj oblasti života ljudi. To pitanje je toliko sveobuhvatno da se ne odnosi samo na propise vezane za upravljanje motornim vozilima ili vazduhoplovima npr., već i izmene čitavog niza drugih zakonskih tekstova koji imaju vezu sa bezbednošću i javnim saobraćajem. To podrazumeva čak i propise iz oblasti kulture, izgradnje ili ekologije.

* Pravni fakultet, Univerzitet Privredna akademija Novi Sad. professor et dr h.c. Pravnog fakulteta Univerziteta u Pečuju, zoran.pav@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9625-1298>

Bavljenje žrtvama krivičnih dela u našem pravosudnom sistemu i društvu za to vreme, gledajući od početka 21.veka angažuje sve veći broj ljudskih i materijalnih resursa, što je prateći deo razvoja ljudske civilizacije i jedinstven proces. On uzima sve veći zamah, dajući više prostora i viktimologiji kao nauci (Pavlović, 2019:9), koja i na taj način dobija svoje mesto u sistemu nauka. Pa iako krivično zakonodavstvo (kako materijalno tako i procesno) još uvek nije odmaklo u zadovoljavajućoj meri u odnosu na neko ranije vreme u pružanju zaštite i podrške žrtvama krivičnih dela (zaboravljajući da je žrtva jedan od subjekata krivičnog postupka), ovo naročito važi za žrtve saobraćajnih delikata.

To dalje često rezultira negativnim reakcijama od strane opšte javnosti kada nedozvoljena ponašanja učesnika u saobraćaju dovedu do teških posledica ponekad i sa letalnim ishodom. Javnost tada reaguje vrlo spontano što je notorna činjenica, kojom prilikom se izgovaraju zahtevi koji u skladu sa utvrđenim procesnim standardima nisu mogući ili su vrlo teško ostvarljivi, od zahteva za obaveznim određivanjem pritvora do reakcija na (ne)pravosnažno izrečene kazne za kažnjiva dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.

Reagovanja javnosti kod saobraćajnih delikata imaju i svoje druge manifestacije, koje mogu da se odnose i na kulturu sećanja na žrtve saobraćajnih delikata. Tako se u našoj zemlji neposredno nakon završetka balkanskih i Velikog rata nastavilo kao i pre toga, doduše neravnomerno teritorijalno raspoređeno, sa održavanjem kulture sećanja i to izgradnjom tzv. kamena krajputaša. Oni su prema navodima Despotovića pomen dušama poginulih da mogu da se vrate mestu odakle su krenuli ili gde su se zaputili. Bez obzira gde se nalazi grobno mesto nastradalog, krajputaš je predstavljao živu kamenu dušu (Despotović, 2022:6).¹ I danas, posle više od veka od tog vremena se, sa mnogo manje intenziteta, ali jednako emotivno postavljaju obeležja koja se nalaze kraj puta, koja podsećaju na žrtve. Na žrtve nastradale u saobraćajnim nezgodama. Posmatrajući samo deonicu međunarodnog puta E 75 u smeru od Novog Sada ka Beogradu registrovali smo brojanjem desetak savremenih krajputaša koji podsećaju i opominju na povećani oprez svih učesnika u saobraćaju. Slično je i na mnogim drugim putevima tog ili nekog drugog ranga, gde se kultura sećanja na žrtve najtežih oblika saobraćajnih kaznenih delikata iskazuje na isti ili sličan način, od kamenih obeležja do zasađenog stabla ili cveća.

Ne ulazeći u dalju analizu ovih spomen obeležja, očigledno je da postoji određena neravnoteža između nastupelih posledica iz delikata protiv bezbednosti javnog saobraćaja i reakcija nadležnih organa po njima. Ta reakcija zahteva ne samo delovanje *post festum*, već i preventivni rad svih odgovornih u vezi sa bezbednim učešćem građana u javnom saobraćaju, uključujući tu i kulturu sećanja.

Tehnološko tehnički razvoj doveo je do toga da se uz sve snažnije i brže mašine, učešće vozila na električni, takoreći nečujni pogon, uz stalnu upotrebu elektronskih

¹ <https://www.politika.rs/scc/clanak/497221/Krajputasi-su-zive-kamene-duse>

sredstava, broj žrtava krivičnih dela, prekršaja i prestupa ne smanjuje. Kazneno pravo treba da dođe na kraju, kao poslednja mera u reagovanju države i društva, dok bi se pojačanim preventivnim radnjama, uključujući i smanjenje sekundarne viktimizacije dala puna podrška svim učesnicima u saobraćaju, a u ovom slučaju, i žrtvama saobraćajnih delikata koje zaslužuju adekvatan tretman.

Cilj ovog rada je da ukaže ne samo na instrumente krivičnog prava i njegove odredbe, već i na činjenicu da se u izgradnji sistema bezbednosti saobraćaja (drumskog, rečnog, jezerskog, vazdušnog), mora povesti više računa i o pravima žrtava i njihovoj zaštiti i pružanju adekvatne podrške, uvažavajući i pravo na kulturu sećanja u prihvatljivom obliku. Specifičnosti ove vrste kažnjivih ponašanja i problemi koji se pojavljuju u vezi sa bezbednosti javnog saobraćaja, mogle bi otvoriti pro futuro i temu o mogućnosti stvaranja posebnog saobraćajnog zakonika, koji bi na celovit način uredio sav saobraćaj u njegovoj ukupnosti, sa rešenjima u odnosu i na uzroke i posledice. Ali, krenimo redom.

1. JEDAN PRIMER I NEKOLIKO PITANJA

Početak decembra 2022.godine u Kragujevcu došlo je do saobraćajne nezgode u kojoj je kao pešak, na obeleženom pešačkom prelazu učestvovala i N. J. (12). Tom prilikom N. J. je zadobila teške telesne povrede opasne po život, sa smrtnim ishodom. Kod pešačkog prelaza su nakon protesta građana ubrzo nakon saobraćajne nezgode postavljene dve platforme koje fizički usporavaju vozila koja se kreću tom deonicom puta. Prateći pisanja elektronskih izdanja dnevnih listova Večernje novosti, Blic, Telegraf i Danas u periodu od dana ovog događaja pa do kraja januara 2023. uočili smo više od 50 tekstova u pomenutim listovima u različitim rubrikama, koji su izveštavali o samoj saobraćajnoj nezgodi. Napisi su se kretali od detaljnih opisa ove i saobraćajnih nezgoda u tom periodu u kom su žrtve bile deca, do reakcija javnosti na ova krivična dela.²

Građani okupljeni oko porodice žrtve N.J. svojim potpisima podržali su inicijativu i peticiju prema nadležnim državnim organima i zakonodavcu Republike Srbije da se za saobraćajne nezgode u kojima se kao žrtve javljaju deca ili slabovide osobe, vozačima na teret stavlja, slično kao kod nasilničke vožnje, postupanje sa eventualnim umišljajem. Istovremeno, predatom peticijom se zahteva upravo za krivična dela protiv ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja sa posledicom kvalifikovanom kao teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja, da se izvršiocima ovih krivičnih dela ako su žrtve deca, a delo se izvrši na obeleženom pešačkom prelazu, izriču strožije zatvorske kazne, što je u skladu i sa nekim komparativnim zakonskim rešenjima, kao na primer u Saveznoj Republici Nemačkoj, gde se predviđa kazna zatvora u trajanju od 15 do 30 godina kod ovakvih krivičnih dela.

² <https://www.telegraf.rs/vesti/srbija/3626122-u-kragujevcu-protest-pravda-za-nikolinu-roditelji-stra-dale-dece-traze-vece-kazne-za-ubice-na-drumovima>

Konkretnom peticijom se zahtevalo da se u skupštinskoj proceduri, u zakone uvede obaveza nadležnog državnog organa da se kod ovakvih nezgoda određuje mera obaveznog pritvora do pravosnažnog okončanja krivičnog postupka.

Bez obzira na svu opravdanost ovakvih zahteva, jasno je da se do njihove realizacije ne može doći tek jednostavnom izmenom Zakona o bezbednosti javnog saobraćaja, već i intervencijama u krivičnom materijalnom i procesnom zakonodavstvu, što je zaista veliki iskorak u odnosu na postavljene standarde i postojeća normativna rešenja.³ Potpisnici peticije su zahtev formulisali tako da je bezbednost dece prioritetna za sve učesnike u saobraćaju na putevima. Od trenutka donošenja Krivičnog zakonika u Republici Srbiji septembra 2005.godine, krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja nisu doživela suštinske izmene normativnog okvira saobraćajne delinkvencije, što vodi ka zaključku da je zakonodavcu postojeće rešenje iz KZ-a zadovoljavajuće ili bar najmanje loše. Ovakav odnos prema toj problematici ne znači da se zakonodavac odlučio za dekriminalizaciju određenih krivičnih dela u kvalitativnom i kvantitativnom smislu, već da u jednom delu stručne javnosti postoji shvatanje da su i ovako postavljene kazne previše stroge. Zanimljivo je činjenica, da u odnosu na druga krivična dela, kao što su krivična dela protiv imovine, ova krivična dela zaslužuju ipak posebnu pažnju od onih koji stvaraju pravo – od strane suda, ali i od strane tužilaštva, koje treba da prati kretanje stanja kriminaliteta u društvu, i od strane nadležnih državnih agencija i komiteta.

Očigledno je da sudska praksa ide smerom ublažavanja zaprečenih kazni, jer se izriču kazne koje su približne donjem minimumu. Iz godine u godinu, sudska praksa pokazuje da se smerom ublažavanja kazne ide ispod predviđenog zakonskog minimuma. Signal zakonodavcu bi trebao biti sve veći raskorak kod kažnjavanja, kod ove grupe krivičnih dela, u odnosu na neka druga zaštićena dobra, pa se vrlo često za povređeno ili ugroženo dobro - ljudski život ili telesni integritet izriču manje kazne nego kada se radi o zaštiti imovine.

Ovako iznet stav zahtevao bi dublju analizu, ali i oprez jer je teško i skoro nemoguće izvršiti kvantifikaciju tako dobijenih rezultata. Iz analiziranih tekstova upravo provejava ovakva komparacija, što je još jedan signal kako žrtve ovih krivičnih dela doživljavaju odmeravanja kazne kod ove grupe krivičnih dela. U navedenom periodu nismo pronašli niti jedan tekst koji bi izražavao nezadovoljstvo građana zbog odluka donetih u prekršajnom ili privrednoprestupnom postupku, već isključivo zbog posledica krivičnih dela.

Ono što možda nedostaje u ovom trenutku jeste i javna, stručna i akademska rasprava o iznetim predlozima i diskusija o njima, ali i otvaranje procesa dijaloga kako i gde i ko da pruža psihološku i drugu podršku žrtvi iz ove grupe krivičnih dela, i to bez

³ <https://www.novosti.rs/drustvo/vesti/1206086/drzava-podrzala-stroze-kazne-ubice-dece-zebri-peti-ciju-pravda-nikolinu-potpisalo-oko-17-500-gradjana>

obzira da li se radi o zaštiti ili podršci. Jer, radi se o zaštiti i unapređenju prava žrtava iz specifičnog oblika nasilja, nasilja u javnom saobraćaju.

Od početka reforme krivičnog procesnog zakonodavstva iz 2000-ih, pritvor više nije obavezna kategorija, već je reč o jednoj od mera koja treba da se koristi izuzetno, i pitanje svakog pritvaranja dok god se možda odredbe ZKPa o pritvoru ne izmene, treba vrlo pažljivo primenjivati. Ovo naročito uz uvažavanje procesnih ograničenja kod određivanja pritvora, ali i poštovanja da je i žrtva nezaobilazni deo postupka, kao onaj koji je imao koliziju sa okrivljenim, pa se pitanje određivanja pritvora kod ovih krivičnih dela mora dodatno analizirati..

Sve izneto u vezi sa ovim primerom skreće pažnju i akademskoj zajednici, da se nagomilani problemi u ovoj oblasti neće rešiti tek jednostavnim izmenama zakonske regulative vezane za bezbednost javnog saobraćaja i blanketne norme o obavezama učesnika u saobraćaju, već bi značile i korekcije u krivičnom materijalnom i procesnom zakonodavstvu, ali i organizaciji nadležnih državnih organa. Opravdano se postavlja pitanje, ko je taj ko se brine o zaštiti prava žrtava saobraćajnih delikata dok god to eksplicitno ne bude navedeno u posebnom zakonu. Gledajući teleološki cilj pravnih normi u oblasti krivičnog prava, u ovom trenutku to je institucija javnog tužilaštva, bez obzira koliko su oni (ne)spremni da prihvate i taj deo nadležnosti, a još više i odgovornosti u okviru svoje institucije.

Podneta peticija roditelja čija su deca smrtno stradala na pešačkim prelazima i trotoarima za izmene krivičnog zakonodavstva podrazumeva strože kažnjavanje, što je od strane nadležnog ministarstva pravde dobilo podršku. Ideja je da se kroz pooštavanje kaznene politike, deluje preventivno na ponašanje svih učesnika u saobraćaju. Izmenama postojećih zakona i ujednačenijom sudskom praksom može se uticati na savest i odgovornost vozača, kako bi se sačuvali životi pešaka, a posebno životi najmlađih, što je prvi korak koji je neophodno uraditi da bi se došlo preventivno u stvarnom životu.⁴

2. GRANICE STRADANJA I POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH DELIKATA

Prema podacima Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije, broj žrtava sa letalnim ishodom u prethodnim godinama kretao se oko 500 po godini, dok se u prethodnoj 2022. godini radi o 554 izgubljena života u 33.225 saobraćajnih nezgoda, gde je konstatovano preko 3000 teških telesnih povreda.⁵ U prvih 6 nedelja ove godine prosečno je najmanje jedno lice dnevno izgubilo život, a više od 1300 je zadobilo teže i

⁴ <https://www.pravniportal.com/poostavanje-kazni-za-krivica-dela-protiv-bezbednosti-javnog-saobracaja/>

⁵ <https://pink.rs/hronika/478229/crna-statistika-45-poginulih-u-srbiji-od-pocetka-2023-godine-povredjene-1334-osobe-neko-strada-svaki-dan>

Iako se broj saobraćajnih nezgoda i broj krivičnih predmeta razlikuje, u neodstatku jedinstvene evidencije (po prijavljenima, i po nezgodama, kada se uz podatke Javnog tužilaštva oni uporede, dolazi se do zaključka da su dati podaci tačni.

lakše telesne povrede. U poslednjih četvrt veka od posledica iz ove grupe krivičnih dela izgubili smo stanovništva koliko broji jedna opština, veličine Požege. Ove brojke nam ukazuju na veliki broj ličnih tragedija koje se dešavaju, ali i gubitke društva zbog saobraćajnih delikata. U tom kontekstu mora se jasno zaključiti, da bezbednost u saobraćaju nije zagantovana kategorija, već svaki pojedinac i društvo moraju da daju svoj doprinos u poštovanju saobraćajnih propisa i odgovornosti prema trećima, a bezbednost u saobraćaju zavisi najviše od nas samih. Iako izrečena u drugom kontekstu, izreka F. M. Dostojevskog da smo svi mi odgovorni jedni za postupke drugih je izuzetno aktuelna u ovoj oblasti.

Globalne procene koje se iznose svakog novembra na Dan sećanja na žrtve nastradalih u saobraćaju ukazuju da saobraćajne nezgode godišnje u svetu odnesu više od milion žrtava, uz štetu koja se meri stotinama miliona dolara. Mnogi od učesnika u saobraćajnim nezgodama često postaju osobe sa invaliditetom. Prateći procene Svetske zdravstvene organizacije (WHO) koje objavljuju na njihovim web stranicama, prema aktuelnim trendovima do 2030.godine će smrt u saobraćaju postati peti uzročnik smrtnosti u svetu, sa mnogo većim brojem žrtava nego što se iskazuje.

S obzirom na veliki broj nastradalih ovde bi izvukli zaključak da srpsko društvo, ali i brojne žrtve podcenjuju opasnosti od ovih krivičnih dela i svih rizika u saobraćaju. Jedan od osnovnih postulata, načelo poverenja u saobraćaju, često se ne poštuje. Jer, represivno delovanje države neće doprineti smanjenju broja žrtava u ovoj kriminalnoj sferi, ukoiko se ne deluje preventivno. Uzlazna linija broja žrtava može da se prekine podizanjem svesti svih učesnika u saobraćaju, od najranijeg doba.

Sveprisutno nasilje među adolescentima, ali i drugim članovima društva reflektuje se i kao javno nasilje nasilnika u saobraćaju. Nasilnička ili bezobzirna vožnja, kao i druga nepoštovanja saobraćajnih pravila, označavaju se kao nasilje u saobraćaju, kao deo socijalnog nasilja. Prema navodima Pavlovića, ovde se radi o jasnom nasilju nad decom, osobama sa invaliditetom, posebno marginalizovanim grupama, starijima, trudnicama i dr. (Pavlović, 2019:4).

Prema neobjavljenom istraživanju studenata Pravnog fakulteta Univerziteta Privredna akademija, od oko 120 pregledanih krivičnih predmeta u 2018., 2019. i 2020.godini na teritoriji Osnovnog suda u Novom Sadu, većina od 66% odnosi se na saobraćajna nezgode, kojima su bili ugroženi život i telesni integritet čoveka i imovina. Ono što je zabrinjavajuće, prema procenama koje je uradila (WHO) Svetska zdravstvena organizacija 2022., jeste da će bez obzira na nedavna iskustva sa pandemijom COVID-19 i njegovim posledicama, posledice od saobraćajnih nezgoda biti veće i od posledica bolesti ovih razmera.

3. KRIVIČNOPRAVNO REGULISANJE SAOBRAĆAJNIH KRIVIČNIH DELA

Kod krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja objekt krivičnogpravnog zaštite predstavlja bezbednost javnog saobraćaja. Iako je stanje bezbednosti u ovoj

oblasti izuzetno teško i sa velikim brojem žrtava (ljudskih života), ciljevi zaštite se primarno ostvaruju preventivnim aktivnostima, dok se norme krivičnog prava smatraju nužnim sredstvom u suzbijanju saobraćajne delinkvencije. Kazneno pravo u ovoj oblasti, bez obzira radi li se o krivičnim delima, prekršajima ili privrednim prestupima, ipak do kraja nema efikasne preventivne rezultate. Ali to ne znači da je reakcija države na ugrožavanje javnog saobraćaja novijeg doba i da se o tome ranije nije vodilo računa.

Zakonodavno uređenje saobraćajnih krivičnih dela u savremenom smislu te reči prvi put se pojavljuje kod nas u Krivičnom zakonu Kraljevine Jugoslavije 1929.godine, sa idejom da su to klasična krivična dela ugrožavanja. Posebnim paragrafom bilo je uređeno ugrožavanje bezbednosti drumskog saobraćaja (204), a posebnim (206) ugrožavanje sigurnosti ostalih vrsta saobraćaja (železnički, tramvajski, vazdušni i brodski), što je bilo vrlo slično i na primer francuskom krivičnom zakonodavstvu. Delo je bilo moguće izvršiti i sa umišljajem, i nehatno. Svi kasnije donošeni krivični zakoni su na sličan način regulisali ovu problematiku, a razlike su bile u objedinjavanju ili ne, ugrožavanja svih vrsta saobraćaja u jedan član zakona, sa naglašavanjem specifičnosti. Razlikovalo se ugrožavanje opasnom radnjom ili sredstvom, da je delo izvršeno usled omamljenosti, nesavesnim nadzorom i slično, u odnosu na druge oblike ugrožavanja. U nekim periodima ova krivična dela bila su (na primer u KZ FNRI iz 1951.) zajedno sa inkriminacijama izazivanja opšte opasnosti odnosno ugrožavanja bezbednosti uopšte, a u nekim trenucima bila su predviđena posebna krivična dela izdvojeno od drugih.

Imajući u vidu činjenicu da krivično delo nepružanja pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi, počevši od 1977.godine ovo krivično delo pridodato je toj, sada već zasebnoj glavi u krivičnom zakonu krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Ovakav koncept se zadržao i danas, bez obzira što od početka tog doba (od 1977. i donošenja tadašnjih krivičnih zakona) se povećao i broj saobraćajnih nezgoda, ali se povećao broj i pristalica, ali i kritičara ovakvih zakonodavnih rešenja, uključujući i još uvek ne previše glasne predloge o pravljenju posebnog, sistemskog zakona o bezbednosti javnog saobraćaja, koji bi u sebi obuhvatao i materijalne i procesne odredbe primerene ovoj grupi krivičnih dela.

Možemo konstatovati da se skoro sve norme kojima se u našem kaznenom pravu propisuju pravila ponašanja u saobraćaju nalaze u zakonskim odredbama u zoni prekršajnog kažnjavanja. Imajući u vidu blanketni karakter tih normi, kada su ispunjeni zakonski uslovi, odgovornost izvršilaca se iz oblasti prekršajnog prava prenose u područje krivičnog prava, dakle tek onda kada izvršilac kršenjem odredbi propisa o bezbednosti javnog saobraćaja tako ugrozi saobraćaj da je izazvao nezgodu u kojoj je neko drugi telesno povređen, ili je drugom prouzrokovana imovinska šteta ili je prouzrokovana smrt jedne ili više osoba. Drugim rečima, radnja se kroz izvršeni prekršaj sa posledicom prebacuje u krivičnopravnu sferu za određeno krivično delo.

Na ovoj ideji se zasniva i koncept današnjeg Krivičnog zakonika u RS i diskretan trend dekriminalizacije u kvalitativnom i kvantitativnom značenju i napomenu da se zahvaljujući novim tehničko tehnološkim rešenjima u odnosu na vozila (uključujući i

plovila) u upotrebi trenutno radi i na izmenama blanketnih odredbi propisa iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, od upravljanja vozilima i drugim sredstvima za prevoz, do sticanja prava na upravljanje.

Kod saobraćajnih delikata radi se o različitim tipovima prekršaja, krivičnih dela i prestupa, kojima se ugrožavaju različita društvena dobra. Kada se radi o krivičnim delima, ona imaju svoje i objektivne i subjektivne elemente. Nastaju i umišljajnim i nehatnim ponašanjima vozača, a i svih drugih učesnika u saobraćaju. Često je vrlo teško u konkretnim predmetima utvrditi granicu između nehata, objektivne odgovornosti učesnika u saobraćaju (npr. na putevima), umišljaja (i bezobzirne vožnje) i prava građana da imaju potpunu zaštitu od viktimizacije i kod ovih krivičnih dela, kao i kod svih drugih. To otvara pitanje gde se odgovor ne nalazi samo u krivičnom pravu, koje po prirodi stvari dolazi kao poslednja mera, jer se pitanje slobodne volje u saobraćaju može postaviti i kao vrste prinude. Ovo podrazumeva da se u pojedinim zemljama zabranjuje upotreba vozila koja po svojim karakteristikama i starosti ne mogu da budu upotrebljavana u redovnom saobraćaju (jer kolokvijalna razlika između starih vozila i starudija ima svoje značajno bezbednosno značenje).

Još jedan oblik ugrožavanja bezbednosti saobraćaja na putevima tiče se krivične odgovornosti, koja je po svojoj prirodi individualna i u odnosu na krivicu i u odnosu na nastupelu štetu. No sem u privrednoprestupnoj oblasti, u sudskoj praksi do sada nismo sreli pitanje odgovornosti pravnih subjekata drugim rečima države za stanje puteva i onih kojima je povereno gazdovanje javnim putevima, što takođe izaziva velike negativne društvene posledice, i ova vrsta odgovornosti se uglavnom i kada se pokrene završava na građanskoj odgovornosti. Koliko bi to trebalo da bude uređeno i krivičnim zakonodavstvom trebalo bi da pokaže neka buduća javna rasprava o toj temi.

Danas se u Glavi XXVI Krivičnog zakonika (2005.) nalazi 9 krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. I, prema Stojanoviću ovom grupom krivičnih dela štiti se bezbednost saobraćaja bez obzira na njegovu vrstu, tj. pored ugrožavanja saobraćaja na putevima, predviđene su i druge inkriminacije, kojima se štiti bezbednost vazdušnog, železničkog, broskog, tramvajskog, trolebujskog, autobusnog saobraćaja i saobraćaja žičarom (Stojanović, 2019:912). Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja propisana su odredbama člana 289-297 Krivičnog zakonika ("Sl. glasnik RS", br. 85/2005, 88/2005 – ispr., 107/2005 – ispr., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019), prema kojim odredbama zakon poznaje sledeća krivična dela: Ugrožavanje javnog saobraćaja član 289., Ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom, član 290., Ugrožavanje bezbednosti vazdušnog saobraćaja član 291., Ugrožavanje bezbednosti vazdušnog ili pomorskog saobraćaja ili nepokretne platforme član 292., Otmica vazduhoplova, broda i drugog prevoznog sredstva član 293., Piratstvo član 294., Nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem član 295., Nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi član 296., Teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja član 297.

4. VIKTIMOLOŠKA DIMENZIJA SAOBRAĆAJNIH DELIKATA I MOGUĆA REŠENJA

Imajući u vidu činjenicu da je ovaj rad rezultat i ličnih iskustava, kao i iskustava drugih koji su kao učesnici u saobraćaju bili žrtve viktimizacije, odnosno trpeli neki vid nasilja/diskriminacije u vezi sa saobraćajnim deliktima, ovako postavljen koncept rada ima još jednu dimenziju. Naime, zalaganjem za utvrđivanje drugačijeg koncepta prava žrtve saobraćajnog delikta u krivičnom postupku ne znači i da se zalažemo za to da prava jedne strane ovde žrtve, narušavaju prava druge strane, dakle okrivljenog. Ideja je da se upravo u formi budućeg otvorenog dijaloga sagledaju argumenti svih učesnika u saobraćaju, bez nasilništva, diskriminacije ili mržnje. Rizikujući da se otvori pitanje na koje ne može da se brzo i lako da odgovor, sigurno je da iz pijeteta prema mnogobrojnim žrtvama iz saobraćajnih delikata ovo treba razmatrati i to bez pravnih predrasuda (da je nešto uspostavljeno kao standard i da nije moguće da se menja), sa puno tolerancije dakle i nenasilnosti, koja nedostaje u našoj saobraćajnoj (ne)kulturi. Pitanja odgovornosti „jačeg“ u saobraćaju ne provociraju negiranje moguće odgovornosti i „slabijeg“, koji često mogu da značajno doprinesu samoj posledici. Premda viktimološka dimenzija saobraćajnih delikata nema tradicionalni krivičnopravni pristup, to ne znači da se neka od rešenja upravo ne nalaze u materijalnom i procesnom krivičnom zakonodavstvu.

Saobraćajni delikti pokazuju danas povezanost kriminala i društvenog razvoja, kako god da to može zvučati, jer povećana društvena pokretljivost, novi standardi kvaliteta života, drugačije zadovoljavanje ljudskih potreba nego pre i urbanost u kontekstu sve veće koncentracije broja stanovnika ka velikim gradovima i sredinama predstavljaju obavezne premise za razumevanje promena koje postoje u dinamici, strukturi i rasprostranjenosti pojavnih oblika ovih zabranjenih ponašanja. Etiološki gledano, saobraćajni delikti danas imaju sve više povezanosti na relaciji uzroka i posledica sa zloupotrebom alkohola, psihoaktivnih supstanci i upotrebe elektronskih sredstava, nego ikada pre. Sa poremećajima ponašanja kao što su depresija, anksioznost ili niska kontrola impulsa, uz druge oblike društveno neprihvatljivih ponašanja, broj posledica prouzrokovanih saobraćajnim deliktima sigurno raste.

Posebno ranjive grupe, koje su i više izložene riziku da postanu žrtve saobraćajnih nezgoda jesu i putnici, i vozači u npr.putničkim vozilima, a naročito pešaci, vozači električnih trotineta, biciklisti, deca, stariji, osobe sa invaliditetom i dr. No, da bi bili dovoljno fer u viktimološkom smislu, kako smo to i napomenuli, mora se imati u vidu i doprinos žrtve nastanku saobraćajne nezgode, naročito kod povređivanja i smrtnih posledica kada se ti drugi učesnici u saobraćaju, na primer pešaci, ne pridržavaju ni osnovnih pravila o bezbednosti javnog saobraćaja, pa prelaze ulicu na nedozvoljenom mestu, ili put pretrčavaju, ili koriste nedozvoljena elektronska sredstva kao što su mobilni telefoni prilikom prelaska obeleženog ili neobeleženog pešačkog prelaza i dr.

Ovako postavljen saobraćaj, kao društveni fenomen koji karakteriše izuzetno brz razvoj i upotreba u njemu potpuno novih, pa do sada i neprepoznatih vozila i uređaja, je izuzetno velika odgovornost za sve nas. To istovremeno znači i da je bezbednosni izazov koji se sa posledicama približava drugim izazovima, rizicima i pretnjama po život, zdravlje i bezbednost ljudi, imovine i životne sredine. U tom kontekstu razlikujemo tri stepena bezbednosnih izazova, rizika i pretnji: prvi, koji se odnose na psihofizičke povrede svih učesnika u saobraćaju, bez obzira na njihov položaj u konkretnoj saobraćajnoj situaciji (da li su pešak, vozač ili treće lice), drugi nivo rizika koji se tiče ugroženosti materijalnih dobara i poslednji ali danas izuzetno aktuelan stepen bezbednosnih rizika, odnosno uvažavanje ekoloških standarda gde je odgovornost na svim subjektima prava u pravnom saobraćaju.

Danas je saobraćajna kultura deo opšte kulture i prihvaćenih vrednosti u civilizovanom društvu. Ona je deo vrednosnih orijentacija u jednoj zajednici, ali i stepena odnosa ekonomske moći i načina upravljanja motornim vozilom. Nasilničko ponašanje u saobraćaju ne mora biti povezano sa snagom vozila kojim se upravlja, ali se uglavnom vezuje upravo za veće i jače, a ne za slabije. Sociološki i kulturni obrasci ponašanja utiču na naše ponašanje u saobraćaju, pa se kao jedan od komentara na ponašanje vozača nakon saobraćajne nezgode (kao što je to bio slučaj u predmetu N. J. koja je nastradala u Kragujevcu početkom decembra 2022.) pojavljuje upravo primedba na nedostatak empatije kod učesnika u saobraćaju koji je učestvovao u nezgodi u poziciji „jačeg“ kao vozač, uz napomenu da i tu mogu da postoje ekskulpirajući momenti.

Nasilje se u saobraćaju može ispoljavati na različite načine, kroz prekoračenje ili neprilagođavanje brzine upravljanja vozilom, preticanje ili približavanje suprotno saobraćajnim pravilima koji omogućavaju da se to u čini na bezbedan način, upotrebom ili pak neupotrebom sirene kao zvučnog signala i drugo. U nekim drugim saobraćajnim kulturama nasilje može da ima i čitav niz folklornih elemenata, od primera iz Argentine gde su prisutne stalne verbalne agresije od strane svih učesnika u saobraćaju međusobno, konkludentnih radnji u Holandiji ili nedozvoljenog približavanja vozilom u Japanu. Čini se da smo mi u naš obrazac saobraćajnih ponašanja nasilja uspeli sve to da inkorporiramo, pa i da usavršimo, u negativnom kontekstu. Ako bi saobraćajnu kulturu ipak stavili u kontekst šire društvene kulture, videćemo da onako kako živimo, tako se ponašamo i u saobraćaju. Ovo znači da treba da razvijemo osećaj odgovornosti prema drugima i sebi, pa da ne učestvujemo u saobraćaju u situacijama kada smo u stanju rizika. Iz zvaničnih evidencija Ministarstva unutrašnjih poslova, najveći broj saobraćajnih delikata i nezgoda izazvan je nepoštovanjem bezbedne brzine u upravljanju vozilom, nasilničkim ponašanjem (vožnjom) i nepoštovanjem prava pešaka, kao slabijeg učesnika u saobraćaju. Sve prisutnija agresivnost i nemogućnost tolerancije posledično izaziva sve veći broj deliktne ponašanja učesnika u saobraćaju. Imajući u vidu vožnju pod uticajem sredstava koja nam smanjuju moć rasuđivanja, takvu vožnju možemo označiti kao deo društvenog nasilja. Bezobzirna i nasilnička vožnja zbog svojih posledica izaziva veći stepen društvene opasnosti od mnogih „tradicionalnih“

kriminalnih ponašanja i ugrožavanja drugih vrednosti, zbog svojih posledica. Zato je odgovornost ne samo na državi da obezbedi dobre zakone i njihovu primenu, već i na svim građanima da promovišu nenasilnu kulturu i human pristup prema svima.

Da bi bili pravedni, moramo da napomenemo da se na nedozvoljen način u saobraćaju ponaša i jedan ipak zanemraljivo mali broj pešaka, a kao dobar primer može da posluži njihovo nepropisno kretanje po kolovozu i slično, čime u zanačajnoj meri doprinose nastupelim posledicama.

Veliki broj saobraćajnih nezgoda i posledica se može sprečiti. Svi učesnici u saobraćaju moraju da se pridržavaju svih pravila bezbednog ponašanja kako bi se izbegli neželjeni događaji. Od izuzetne je važnosti da se pridržavamo primene upotrebe sigurnosnih pojaseva, zaštitnih kaciga, propisane brzine, izbegavanja konzumiranja alkohola i droga, što uz upotrebu mobilnih uređaja u saobraćaju zaista predstavljaju dobre preventivne mere.

Sa druge strane, njihova zloupotreba govori o visokoj „kulturi“ netolerancije prema drugim učesnicima u saobraćaju, što uz sporiji i slabiji odgovor sistema na kršenje saobraćajnih propisa više doprinosi nasilju u saobraćaju. Rizikujući da dobijemo negativne kritike od strane onih koji ne prepoznaju važnost i značaj zaštite i podrške pravima žrtava saobraćajnih delikata od trenutka povređivanja do pravosnažnog okončanja pred nadležnim sudom, naglašavamo da se rešenja ne nalaze samo u kaznenom zakonodavstvu ili odredbama koje regulišu bezbednost javnog saobraćaja, već i u preventivnom i kontinuiranom radu praktično od rođenja do duboke starosti. Nenasilna vožnja i tolerancija svih učesnika u saobraćaju nisu samo stvar zakona već i odnosa društva prema saobraćajnim deliktima i njihovim žrtvama, ali i odnosom medija u izveštavanju o njima.

Otvarajući različita pitanja viktimizacije kroz saobraćajne delikte ona nas upućuju na različite izazove koji se pojavljuju pred učesnicima u saobraćaju i donosiocima odluka koji treba da normiraju unapred neodređeni broj slučajeva. Motiv za dalji rad treba da bude poticanje na solidarnost i društvenu odgovornost u svima nama, te prihvatanje nužnosti kontinuiranog preventivnog rada i edukacije svih učesnika u saobraćaju.

UMESTO ZAKLJUČKA

Jasno je da pravno uređenje saobraćajnih delikata predstavlja izuzetno odgovoran posao, kod koga se moraju ugraditi pravni i vanpravni elementi, od odgovornosti pojedinaca do odgovornosti pravnih lica i države. Kritičari važećih rešenja često opravdano negativno ocenjuju postojeće stanje, ali bez odgovarajuće diskusije i konkretnih predloga kako dalje je teško pronaći optimalne zakonske odgovore na otvorena pitanja.

Oni koji smatraju da je uz uključivanje novih tehničkotehnoloških uređaja u saobraćajne propise situacija načelno zadovoljavajuća imaju tradicionalne odgovore.

Kod pitanja krivice i postojanja umišljaja smatra se da se razdvajanjem krivice za prethodni stadij – ugrožavanje, gde su mogući i umišljaj i nehat, od krivice za povređivanje, gde je moguć samo nehat, nalazimo na dobrom rešenju. Kod saobraćajnih delikata gde se bez sumnje radi o skrivljenom i nasilničkom ponašanju vozača, tu nema nikakvih dilema kako će se voditi postupak prema izvršiocu krivičnog dela. Veći je problem kako se postaviti u situaciji kada postoji stepne sumnje, koji vodi primeni nekih drugih zakonskih rešenja od onih kao što su *in dubio pro reo*, pa dalje. Ali, šta raditi u situaciji kada su posledice ovih zabranjenih ponašanja takve da izuzetno teško pogađaju žrtve. Odstupanja od opšteprihvaćenih standarda nisu dozvoljena, ali da li se na taj način dolazi do pravičnog rešenja u postupku. Odgovor na ovo pitanje, pitanje pravičnosti i zakonitosti naročito dolazi do izražaja kada se kao žrtve pojavljuju deca, koja su u sve većem broju i učesnici u saobraćaju kao vozači i kao žrtve. Stoga pitanje viktimizacije kod saobraćajnih delikata ima izuzetnu važnost, da se postave dobre premise i vidi kako se može doći do što boljeg rešenja.

Zakonske mogućnosti oslobođenja od sankcije ili vanrednog ublažavanja kazne sigurno predstavljaju mehanizam koji nam pri tome može pomoći, ali se postavlja pitanje da li je to dovoljan osnov za postupanje u svim situacijama koje se događaju. Jer se često događaju i obrnute situacije, kada se posledice pojavljuju sa letalnim ishodom, a žrtve traže satisfakciju u krivičnom postupku. Ova grupa krivičnih dela i zakonska rešenja često zato ne daju odgovore na pitanja kako da se dođe do pravične odluke. Taj balans je naravno nemoguće napraviti, ali i žrtve imaju sva prava u postupku, da se i prema njima primenjuju standardi zaštite njihovih prava i pravnih interesa.

Ovo bi podrazumevalo potpuno novi pristup u materijalnom i procesnom zakonodavstvu, uz preispitivanje ne samo postojećih standarda u oblasti opšteg krivičnog prava i saobraćajnog prava uopšte, već i prepoznavanja potreba postojanja pružanja pomoći i podrške žrtvama krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Reč je postupku koji nije moguće rešiti, da naglasimo još jednom samo izmenama blanketnih normi, već podrazumeva i institucionalno reorganizovanje. Lična zainteresovanost i umeće da se postave prema ovakvim situacijama nije dovoljna garancija za žrtve da će im se njihova prava poštovati a njima dati očekivana zakonska podrška, koja mora da bude jednaka za sve.

Krivično pravo i blanketne odredbe u vezi sa ugrožavanjem bezbednosti javnog saobraćaja ne mogu da daju odgovore na sva pitanja za unapred nepredviđen broj slučajeva, ali bi trebalo sigurno da se taj odgovor ponudi na što je bolji mogući način. Jedan od primera koji se može postaviti, a koji se realno pojavljuje u stvarnom životu, tiče se upotrebe odgovarajuće obuće od strane vozača, pa je opravdano zapitati se da li visoke platforme na savremenoj obući predstavljaju adekvatnu obuću, sa kojom se može bezbedno upravljati vozilom.

To samo znači da se u pitanje saobraćajnih delikata mogu uključiti ne samo oni koji se bave krivičnim pravom ekolozi ili inženjeri saobraćajne struke, nego da je reč o jednom od najsloženijih oblika ponašanja koji se mora vrlo pažljivo i sveobuhvatno

regulisati, upravo možda kroz donošenje i stvaranjem sistema zaštite bezbednosti. Ako se na kraju zapitamo šta i kako će biti sa kulturom sećanja i do sada postavljenim spomenicima krajputašima, sigurno je da će fenomen bezbednosti javnog saobraćaja dobiti svoj zaokruženi odgovor.

REFERENCE

1. Despotović, M. (2022) *Žive kamene duše*. Kosjerić: Udruženje potomaka ratnika 1912-1918 Ljubomir Marić.
2. Pavlović, Z. (2019) *Viktimizacija kroz životne cikluse*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja i Službeni glasnik.
3. Stojanović, Z. (2019) *Komentar Krivičnog zakonika*, 9. izmenjeno i dopunjeno izdanje. Beograd: Službeni glasnik.

INTERNET IZVORI

4. <https://www.politika.rs/scc/clanak/497221/Krajputasi-su-zive-kamene-duse>
5. <https://www.telegraf.rs/vesti/srbija/3626122-u-kragujevcu-protest-pravda-za-nikolinu-roditelji-stradale-dece-traze-vece-kazne-za-ubice-na-drumovima>
6. <https://www.novosti.rs/drustvo/vesti/1206086/drzava-podrzala-stroze-kazne-ubice-dece-zebri-peticiju-pravda-nikolinu-potpisalo-oko-17-500-gradjana>
7. <https://www.pravniportal.com/postravanje-kazni-za-krivicna-dela-protiv-bezbednosti-javnog-saobracaja/>
8. <https://pink.rs/hronika/478229/crna-statistika-45-poginulih-u-srbiji-od-pocetka-2023-godine-povredjene-1334-osobe-neko-strada-svaki-dan>

Prof. Zoran PAVLOVIĆ, PhD
Faculty of Law of the University of the Busines Academy in Novi Sad,
Professor et dr h.c. Faculty of Law in Pecs

VICTIMIZATION THROUGH TRAFFIC OFFENSES

The criminal law regulation of traffic delinquency, regardless of its place in criminal law, has been present in our law for a few centuries, regardless of opinions on where and how the behaviors and consequences related to public traffic safety should be incriminated. In his work, the author presents certain specificities of this group of prohibited behaviors, accepting the

traditional division of responsibility and questions of guilt, but emphasizes the need to determine the position and status of the victim in all stages of the procedure, and to provide protection and support to victims of criminal acts of endangering the safety of public traffic, as well as all other victims. Reforms of regulations on public transport safety are the right moment to review the basic assumptions about the place and position of the victim of these crimes, but also the specific requirements that appear in the case of traffic offences. Problematic issues that must be confirmed in the protection of the rights of all participants in the proceedings are also in the sphere of personal rights and freedoms, determination of detention, institutional responsibility and the punishment of the perpetrators of this group of criminal acts.

KEY WORDS: victims of traffic offences / protection and support / detention / punishment

VJEŠTAČENJE SAOBRAĆAJNO TEHNIČKE STRUKE U SVJETLU PRINCIPA JEDNAKOSTI STRANA U KRIVIČNOM POSTUPKU

Prof. dr Božidar BANOVIĆ*

Doc. dr Miroslav JANJIĆ*

U praksi se javlja potreba da se izvrše promjene u odredbama zakona u pogledu povećanja stepena poštovanja načela prava na pravično suđenje u odnosu na jednakost strana u postupku, na način da se omogući osumnjičenom angažovanje stručnog savjetnika već u fazi uviđaja koje će se ogledati u mogućnosti da u stručnom dijelu učestvuje u krivičnom postupku, a promjene u normativnom smislu doprinose i pravu na pravično suđenje u građanskim postupcima za naknadu štete, iz razloga što dokazi prikupljeni u toku vršenja uviđaja predstavljaju osnovu za izradu nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke i u građanskom postupku, iz čega proizilazi da se propusti u toku vršenja uviđaja u krivičnom postupku direktno reflektuju i na građanski postupak i subjekti krivičnog postupka postaju subjekti u građanskom postupku.

KLJUČNE RIJEČI: pravo na pravično suđenje / jednakost strana u krivičnom postupku / vještačenje saobraćajno tehničke struke

UVOD

Saobraćajna krivična dela su, zbog svoje učestalosti i značaja, važan predmet teorijskog izučavanja. Kršenje saobraćajnih propisa se sankcioniše normama prekršajnog, privrednoprestupnog i krivičnog prava, što ovu oblast čini složenom, ali i dovodi do izvesnih teškoća u tumačenju i primeni prava. (Milošević, Banović, 2022: 39)

Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja su poseban oblik nastupanja opšte opasnosti. Do stupanja na snagu Krivičnog zakona SRS 1. jula 1977. krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja bila su uključena u glavu krivičnih dela protiv

* Fakultet bezbednosti, Univerzitet u Beogradu, banovicb@fb.bg.ac.rs

* Sveučilišni studij Promet i logistika, Sveučilište u Mostaru, sudija Suda Bosne i Hercegovine, m.janic@hotmail.com

opšte bezbednosti ljudi i imovine, a stupanjem na snagu navedenog zakona ta dela su raspoređena u posebnu glavu Krivičnog zakona SRS. Izdvajanje grupe krivičnih dela iz jedne glave i uključivanje u posebnu glavu krivičnog zakona, odnosno zakonika, samo po sebi ne bi bilo sporno da daljim razvojem nije došlo do toga da isti objekt krivičnopravne zaštite – to je bezbednost ljudi i imovine – više ne dobija jednako intenzivnu krivičnopravnu zaštitu kao u vreme kada su sva ta krivična dela bila sakupljena u istoj glavi. (Jakulin, 2013: 38)

Načelo pravičnog postupanja može se ostvariti samo uz postojanje osnovnih garancija vladavine prava, zasnovane na principima nezavisnog i nepristrasnog sudstva. Donošenje sudske odluke je složen proces, u okviru kojeg sudije, pojedinačno ili u sastavu sudskog vijeća, nakon svestranog razmatranja relevantnih pravnih činjenica odlučuju o predmetu spora. Sudska odluka donesena od strane sudskog vijeća u pravilu je rezultat mišljenja većine koja je za nju glasala, dok mišljenje i stavovi sudija koji se nisu saglasili sa samom odlukom ili pojedinim dijelovima odluke, najčešće ostaju nepoznati strankama i široj javnosti. Upravo vijećanjem i glasanjem u načelu tajnosti, ispod vela usaglašenosti stavova, nastoji se osigurati dignitet i autoritet sudstva. Upporedno krivično zakonodavstvo usaglašeno je u pogledu odredaba koje regulišu postupak donošenja odluka u sudskim vijećima, dok institut izdvojenog neslažućeg mišljenja ima različit pravni tretman u pojedinim sistemima, u zavisnosti da li je objavljivanje takvog mišljenja dozvoljeno ili nije. U većini sistema koje dozvoljavaju sudiji da izdvoji mišljenje nije potpuno riješen problem stvarnog mjesta pojedinačnih mišljenja u radu redovnih sudova, niti svrha takvog mišljenja u kontekstu načela tajnosti odlučivanja.

Sud i stranke u krivičnom postupku, kada ocjenjuju postojanje ili nepostojanje odlučnih činjenica, nisu vezani formalnim dokaznim pravilima, koji bi unaprijed određivali vrijednost pojedinih dokaza. To znači da vrijednost dokaza u postupku nije unaprijed, kvalitativno ili kvantitativno određena. Odsustvo formalnih pravila ocjene dokaza podrazumijeva da se načelo slobodne ocjene dokaza primjenjuje u cijelom toku krivičnog postupka i odnosi se na sve odluke donijete u krivičnom postupku.

1. PRAVO NA PRAVIČNO SUĐENJE

Blek u pravnom riječniku pravično suđenje definiše kao „saslušanje pred sudom koji je nepristrasan, bez predrasuda; postupak koji saslušava pre nego što presudi, koji postupka po zahtjevu i koji donosi presude samo nakon procesa“. U nastavku se za pravično suđenje kaže da je: „Pravično i nepristrasno suđenje pred porotom njemu ravnih, u kojem se pretpostavlja da će pravni savjetnik okrivljenog brinuti o njegovoj odbrani, obaveznoj prisutnosti svjedoka, kao i da će, ukoliko je potrebno, u razumnom vremenskom roku, a u svjetlu preovlađujućih okolnosti, istražiti, propisno pripremiti i predstaviti odbranu. Pravično je suđenje ono gdje se okrivljenom dozvoljava

predstavništvo od strane pravnog savjetnika, i u kojem nema zastrašivanja svjedoka ni pravnog savjetnika.” (Black, 1951: 717-718).

Pravo na pravično suđenje, koje je predviđeno je članom 6. Evropske konvencije za zaštitu ljudskih prava, već dugo vremena se u našoj javnosti sagledava prvenstveno iz perspektive prava na suđenje u razumnom roku. Fokus javnosti na tom segmentu člana 6. je, u potpunosti razumljiv, imajući na umu (ne)efikasnost domaćeg pravosuđa. Taj pritisak javnosti i zahtev za djelotvornijim radom pravosuđa je, na kraju krajeva, doveo i do usvajanja posebnih zakonskih propisa koji se bave zaštitom prava na suđenje u razumnom roku (Banović, 2015). Negativna strana ove usredsređenosti na pomenuti aspekt člana 6. ogleda se u zanemarivanju drugih važnih segmenata prava na pravično suđenje. Naime, kao i većina prava u Konvenciji, i pomenuto pravo je po svojoj prirodi „složeno” (cluster right), što znači da se sastoji od većeg broja međusobno povezanih ovlašćenja. Jedno od njih, jeste i pravo na obrazloženu sudska presudu, koje se u praksi Evropskog suda za ljudska prava razvilo u tesnoj vezi sa pravom na pravni lijek i pravom na pristup sudu. Važnost valjano obrazložene sudske presude moguće je sagledati iz dvije perspektive. Najprije je to moguće učiniti iz perspektive stranke, o čijim pravima i obavezama se odlučuje u sudskom postupku. Pravo nezadovoljne stranke da se obrati neposredno višoj sudskoj instanci, bilo bi mrtvo slovo na papiru, kada presuda ne bi bila na adekvatan način obrazložena. Ta perspektiva se i, najčešće, ima na umu kada se razmatra pravo na obrazloženu sudska presudu. Postoji, međutim, i druga perspektiva o kojoj se kod nas, čak i u stručnoj literaturi, mnogo manje govori. To je perspektiva najšireg javnog mnjenja. Sposobnost sudstva da se u javnosti predstavi kao nezavisna grana vlasti (appearance of independence), u velikoj mjeri će zavisiti od toga da li su sudske odluke valjano obrazložene i da li su u dovoljnoj mjeri jasne i najširoj javnosti, na čijem povjerenju, u krajnjem slučaju, i počiva autoritet sudstva. Formalnu neopozivost konačnih sudskih odluka, koja je stub vladavine prava, ne treba, u tom smislu, brkati sa legitimnim pravom javnosti da kritički polemíše sa argumentima na kojima su te odluke zasnovane. Obe pomenute perspektive su ugrađene u praksu Evropskog suda za ljudska prava i otuda su pretočene u odgovarajuće standarde koje sudije treba da slijede da bi im presude zadovoljile kriterijum obrazloženosti. (Spaić, Dajović, 2016: 5-6).

Postojanje djelotvorne sudske kontrole poštovanja ljudskih prava predstavlja, takođe, osnovno mjerilo za ocjenu da li je i u kojoj mjeri određeni mehanizam zaštite na međunarodnom planu efikasan. Na osnovu toga se može izdvojiti sistem zaštite koji pruža Evropska konvencija za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda, čijom primjenom su ljudska prava na evropskom planu u potpunosti postala oblast pozitivnog prava. Uticaj ljudskih prava na krivično procesno zakonodavstvo je doveo do stvaranja zajedničkog jezgra osnovnih prava koja predstavljaju garanciju dobrog pravosuđa. (Ilić, 2011: 228).

Da li je optužba ili kazna po prirodi krivična, takođe, ne utvrđuje se samo na osnovu pravne klasifikacije postupka u domaćem pravu. Sud razmatra sljedeća tri kriterijuma kad odlučuje o ovom pitanju:

1. pravna klasifikacija djela po nacionalnom pravu;
2. sama priroda djela i
3. stepen težine kazne zapriječene licu o kojem je riječ.

Postupci koji se smatraju „upravnim” po domaćem pravu, zapravo, mogu biti krivični u smislu zaštite iz člana 6. stav 1. Na primjer, u predmetu Ruoatsalainen protiv Finske, Sud je finansijski postupak smatrao „krivičnim” zbog visine novčane kazne, koja se morala smatrati kaznom u cilju odvraćanja od ponovnog izvršenja djela. (Lazarova-Trajkovska, 2018: 39).

Pravo na pravično (pošteno, fair) suđenje, najvažnije je procesno ljudsko pravo. Pravo na pošteno suđenje sadržano je u st. 1. čl. 6. Evropske konvencije za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda, koji u autentičnom prijevodu na hrvatski glasi:

Prvi stav člana 6. Evropske konvencije za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda u autentičnom prijevodu na hrvatski jezik glasi:

1. Radi utvrđivanja svojih prava i obaveza građanske naravi ili u slučaju podizanja optužnice za kazneno djelo protiv njega svatko ima pravo da zakonom ustanovljeni neovisni i nepristrani sud pravično, javno i u razumnom roku ispita njegov slučaj. Presuda se mora izreći javno, ali se sredstva priopćavanja i javnost mogu isključiti iz cijele rasprave ili njezinog dijela zbog razloga koji su nužni u demokratskom društvu radi interesa morala, javnog reda ili državne sigurnosti, kad interesi maloljetnika ili privatnog života stranaka to traže, ili u opsegu koji je po mišljenju suda bezuvjetno potreban u posebnim okolnostima gdje bi javnost mogla biti štetna za interes pravde.

Pravo na pošteno suđenje u praksi Evropskog suda za ljudska prava razvijalo se i širilo postupno. Prema današnjem stanju prakse Suda u Strazburu, a uzimajući u obzir sistematiku iz savremenih komentara i doktrinarnih tumačenja Konvencije, mogu se navesti sljedeći elementi ili aspekti prava na pošteno (pravično, fair) suđenje:

- pravo na pristup sudu (access to court);
- pravo na pravnu pomoć (legal aid and advice);
- pravo na procesnu ravnopravnost (equality of arms, “jednakost oružja”);
- pravo na javno i kontradiktorno suđenje (public hearing);
- pravo na saslušanje (fair hearing);
- pravo na dokaz (right to proof);
- pravo na javnu objavu presuda (public pronouncement of judgments);
- pravo na sud ustanovljen zakonom (tribunal established by law);
- pravo na nezavisnost i nepristranost u suđenju (impartiality and independence);
- pravo na suđenje u razumnom roku (reasonable time);

- pravo na učinkovitu ovrhu presuda (effective enforcement);
- zabrana arbitrarnog postupanja (arbitrariness) i pravo na pravnu sigurnost (legal certainty), (Uzelac, 2011: 89-90).

Pravo na pošteno suđenje tiče se „građanskih prava i obveza“. Ono se ne odnosi na zaštitu svih prava koje bi pojedinac uživao prema mjerodavnom nacionalnom pravu. S druge strane, ono se proteže znatno izvan područja građanskih predmeta u užem smislu. Izraz „utvrđivanje prava i obveza građanske naravi“ u smislu Konvencije, tumači se autonomno u praksi Suda, koja je s vremenom evoluirala i postupno proširivala područje primjene člana 6., prema doktrini da je Konvencija živi organizam (living instrument) koji se mora prilagođavati socijalnim promjenama. Za razumijevanje značenja ovoga izraza bitno je uočiti da izraz „utvrđivanje“, protumačen kroz odluke Suda, traži da oko sadržaja prava i obaveza postoji spor, barem u širem značenju te riječi. (Spaić, Dajović, 2016: 90-91).

2. PRINCIP JEDNAKOSTI STRANA U POSTUPKU

„Jednakost oružja“ nalaže da se svakoj strani pruži razumna mogućnost da predoči svoj slučaj pod uslovima koji je ne dovode u suštinski nepovoljniji položaj u odnosu na drugu stranu. Mada „jednakost oružja“ suštinski označava jednaku procesnu mogućnost da se ceo slučaj iznese, ona se obično podudara sa „adversarijalnim“ zahtevom – pritom je ovaj drugi dat u prilično uskom tumačenju suda kada je reč o pristupu dokazima i poznavanju dokaza – i na osnovu konzistentne sudske prakse Suda nije jasno da li ta načela u suštini postoje nezavisno jedno od drugog. Sa sigurnošću se može reći da se pitanja u vezi s neobelodanjivanjem dokaza odbrani mogu analizirati i sa stanovišta zahteva adversarijalnog karaktera postupka (mogućnost da se poznađe i testira svaki dokaz pred sudijom) i garancije u pogledu „jednakosti oružja“ (sposobnost da se zna sadržina dokaza i da se ti dokazi testiraju pod uslovima istovetnim onima koji važe za drugu stranu) (Dikov, 2012: 55-56).

Iako ne postoji iscrpna definicija minimalnih zahteva u pogledu „jednakosti oružja“, jasno je da moraju postojati odgovarajuća procesna jemstva primerena prirodi predmeta, i to takva da odgovaraju onome što sam predmet znači za stranke u sporu. To može obuhvatiti sledeće mogućnosti: a) da se podnesu dokazi, b) da se ospore neprijateljski dokazi i c) da se predoči materijal o pitanjima koja su ključna (Dikov, 2012: 56).

Sudska praksa o pitanju veštaka je prilično komplikovana zbog toga što se oni, s jedne strane, moraju tretirati kao svaki drugi svedok, a s druge strane, međutim, neki dodatni zahtevi u pogledu neutralnosti mogu se uputiti veštacima koji „imaju suštinski značajniju procesnu ulogu“ nego što je imaju obični svedoci. (Dikov, 2012: 58).

3. SAOBRAĆAJNO TEHNIČKO VJEŠTAČENJE

Saobraćajno-tehničko veštačenje je dokazna radnja kojom se utvrđuju relevantne situacije saobraćajne nezgode, njihova saobraćajna obeležja, tok nezgode, uslovi za izbegavanje nezgode i uzrok nezgode prvog reda.

Za izradu saobraćajno-tehničkog vještačenja neophodno je izvršiti detaljnu analizu cjelokupnih materijalnih elemenata iz spisa i njihovu uporednu analizu. Da bi vještak bio u mogućnosti da izvede pravilne zaključke o mogućem načinu nastanka saobraćajne nezgode neophodno je da prvi analizira mjesto na kome je došlo do saobraćajne nezgode, vrijeme nastanka saobraćajne nezgode, atmosferske prilike i uslove i mogućnost za bezbjedno odvijanje saobraćaja na mjestu nezgode. Odgovori na sve postavljena pitanje čine osnovne podatke vezane za saobraćajnu nezgodu, nalaze se u spisima i neizostavni su dio nalaza i mišljenja vještaka. Pored osnovnih podataka o saobraćajnoj nezgodi, koji se već nalaze u sudskim spisima, obavezni dijelovi vještačenja su nalaz i mišljenje (Pešić, Marković, Cvijan, 2009:44).

Kada je u pitanju saobraćajno tehničko vještačenje, organ postupka može se susresti sa problemom označavanja pravih i važnijih pitanja na koja treba vještak odgovoriti. Označavanje najznačajnijih pitanja kojim organ postupka zahtjeva odgovor od vještaka podrazumjeva ne samo običnu logiku organa postupka već i dublje poznavanje problema saobraćajno tehničkog vještačenja, metoda i postupaka koji se u okviru njega primjenjuju. Organ postupka u tom smislu može u te potrebe angažovati stručnog savjetnika koji će mu, po potrebi, razjasniti moguću problematiku i uputiti ga na prava pitanja čije odgovore očekuje od vještaka.

U analizi saobraćajne nezgode, prilikom izrade vremensko-prostorne analize saobraćajne nezgode, potrebno je utvrditi pozicije kada su učesnici saobraćajne nezgode mogli biti uočeni, kada je nastala opasna situacija, u kom trenutku je vozač reagovao na opasnu situaciju, kada je došlo do promene načina kretanja vozila i drugih učesnika saobraćajne nezgode, u kom su se položaju nalazili vozači pešak u trenutku sudara, ali je potrebno izvršiti i analizu mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode. Analiza mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode zahtjeva izbor „kriterijuma“, vremenskog ili prostornog, po kome će se proveriti da li je vozač imao dovoljno vremena ili dovoljno prostora za zaustavljanje vozila, od trenutka stvaranja opasne situacije, do trenutku sudara. Primena ova dva kriterijuma daje različite rezultate, pa je potrebno utvrditi u kojim situacijama je opravdana primena vremenskog, a u kojim primena prostornog kriterijuma mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode (Vujančić, 2015: 161).

Kostić i Ruškić (2009) navode da primena vremenskog, odnosno prostornog kriterijum u VP analizi: opredjeljuju zaključci sa III Jugoslovensko savetovanje o veštačenju, po kojima se koristi:

- prostorni kriterijum: ako se prepreka nalazi na putanji kretanja vozila i jasno vidi;
- vremenski kriterijum: ako iznenadna prepreka ulazi u putanju kretanja vozila (može se smatrati iznenadnim događajem).

Analize saobraćajne nezgode podrazumevaju utvrđivanje, proračun i analizu materijalnih elemenata do kojih se može doći iz dokaza prikupljenih prilikom vršenja uviđaja saobraćajne nezgode. Ovakve analize omogućavaju objektivno sagledavanje činjeničnog stanja, koje je bilo u trenutku nastanka saobraćajne nezgode, ili koje je eventualno prethodilo nezgodi u kratkom vremenskom periodu. Kvalitetna analiza prikupljenih podataka vezanih za nastanak saobraćajne nezgode daje podatke vezane za mjesto i vrijeme nastanka saobraćajne nezgode, odnosno kraći vremenski interval neposredno prije nezgode, ali nam ne daje pouzdane podatke o dužem periodu koji je prethodio nezgodi, odnosno o trenutku kada je nastala opasnost, odnosno kada je saobraćajna situacija zahtjevala preduzimanje radnji od strane nekog od učesnika u saobraćaju.

Analiza mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode zahteva izbor „kriterijuma“ vremenskog ili prostornog po kome će se proveriti da li je vozač imao dovoljno vremena ili dovoljno prostora za zaustavljanje vozila od trenutka stvaranja opasne situacije do trenutka sudara. Vremenskom i prostornom analizom nezgode utvrđuju se vremenski intervali i rastojanja između karakterističnih pozicija vozila i/ili drugih učesnika nezgode. Ukoliko je saobraćajna situacija u kojoj se našao vozač bila iznenađujuća za vozača, koristi se vremenski kriterijum mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode, u drugim slučajevima, odnosno kada saobraćajna situacija koja dovodi do opasne situacije nije bila iznenađujuća, odnosno nije predstavljala iznenadnu situaciju za vozača, primenjuje se prostorni kriterijum mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode. Kod primene „prostornog“ kriterijuma podrazumeva se prisustvo prepreke na putanji kretanja vozila koju je vozač vozila mogao da uoči sa određenog rastojanja. Na osnovu izračunatog rastojanja vrši se izračunavanje bezbedne brzine, a na osnovu kojih se definišu eventualni propusti za mogućnost izbegavanja saobraćajne nezgode. Kod primene „vremenskog“ kriterijuma podrazumeva se da se prepreka ili opasnost ne nalaze na putanji kretanja vozila, već se na putanji kretanja vozila može naći pešak u situaciji u koju je doveden usled pogrešne procene, i/ili delovanjem više „faktora“ uzajamno, a koje vozač ne može da vidi, predvidi i očekuje (Vujanić, Ivanišević, 2015 : 163).

Saobraćajno-tehničko veštačenje predstavlja jedan od najvažnijih dokaza i polaznu osnovu za utvrđivanje propusta i doprinosa vozača u sudskim postupcima vezanim za saobraćajne nezgode, pa veštak saobraćajno-tehničke struke mora sa značajem i odgovornošću da pristupi analizi saobraćajne nezgode, a posebno analizi elemenata koji su važni za sprovođenje vremensko-prostorne analize, u okviru koje se analizira mogućnost izbegavanja nezgode. Odgovornost za primenu kriterijuma, na osnovu kojeg će biti sprovedena analiza mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode, snosi veštak, a u radu je objašnjeno kako različiti kriterijumi daju različite brzine izbegavanja

nezgode odnosno pokazuju različite tehničke mogućnosti za izbegavanje nezgode od strane vozača.

Razlike u primeni prostornog i vremenskog kriterijuma kojima je pokazano da vremenski kriterijum uvek daje niže brzine izbegavanja nezgode, opisivane su do sada u brojnim radovima, međutim kada se radi o sudarima u sustizanju analiza mogućnosti izbegavanja nezgode se dodatno komplikuje, jer se primenom prostornog kriterijuma, na osnovu međusobnog odstojanja u trenutku stvaranja opasne situacije i pređenog puta od stvaranja opasne situacije do mesta sudara, dobijaju različite brzine izbegavanja nezgode. Dakle, umesto dileme da li primeniti prostorni ili vremenski kriterijum, kod sudara u sustizanju postoji trilema koja se ogleda u izboru jednog od sledećih kriterijuma:

- prostorni kriterijum – međusobno odstojanje,
- prostorni kriterijum – pređeni put do sudara,
- vremenski kriterijum.

Izbor kriterijuma najviše zavisi od situacije koja je prethodila nastanku saobraćajne nezgode. Ukoliko se radi o iznenadnom i neočekivanom doslevanju na kolovoz vozila koje je sustignuto, jasno je da je opravdana primena vremenskog kriterijuma, dok će se za uslove u kojima se u trenutku stvaranja opasne situacije sustignuto tj. sporije vozilo već nalazilo na kolovozu ispred vozila od čije strane je sustignuto, potrebno primeniti prostorni kriterijum.

Ako se donese odluka o izboru prostornog kriterijuma, potrebno je doneti odluku da li primeniti proračun na osnovu međusobnog odstojanja ili na osnovu pređenog puta do mesta sudara. Ta odluka uključuje analizu više parametara. Najpre se mora uzeti u obzir pouzdanost materijalnih dokaza na osnovu kojih je utvrđen put do mesta sudara, odnosno na osnovu kojih je utvrđeno međusobno odstojanje. Ukoliko postoje nesporni tragovi koji ukazuju na poziciju mesta sudara (trag grebanja, trag tečnosti, skretanje traga kočnja itd.), jasno je da će pređeni put do sudara biti pouzdaniji parametar od međusobnog odstojanja, koje je najčešće procenjeno od strane učesnika ili svedoka saobraćajne nezgode.

Sa druge strane, primenom kriterijuma za izračunavanje brzine izbegavanja na osnovu međusobnog odstojanja, vozilo se ne može zaustaviti na putu do mesta sudara, pa je ovaj kriterijum manje tačan od kriterijuma koji tretira pređeni put do mesta sudara. Posebno treba imati u vidu pouzdanost procene odstojanja.

Ukoliko su tragovi saobraćajne nezgode skromni i nema materijalnih elemenata koji bi pouzdano ukazali na opravdanost primene konkretnog prostornog kriterijuma, ne bi trebalo zaboraviti da je veštak dužan da veštačenje sprovede koristeći parametre koji su najpovoljniji po okrivljenog, a što je kod sudara u sustizanju, posebno kod sustignutih biciklista, najčešće vozač vozila od čije strane je sustignuto sporije vozilo ili biciklista.

Opravdanost izbora vremenskog kriterijuma često je bila predmet diskusija, pa bi u budućnosti pažnju trebalo posvetiti istraživanjima vezanim za razlike u načinu kretanja sustignutog vozila (kretanje ravnomernom brzinom, usporavanje, ubrzavanje) koje se značajno mogu odraziti na brzinu izbegavanja nezgode (Antić, Vujanić, 2009: 120-121).

Primena kriterijuma za analizu mogućnosti izbegavanja nezgode, kojim se izračunava brzina pri kojoj vozač može izbeći nastalu opasnu situaciju sa pešakom, pokazuje da li je vozač imao tehničkih mogućnosti za izbegavanje nezgode. Razlike u primeni prostornog i vremenskog kriterijuma, dovode do različitih brzina izbegavanja, pa od primenjenog kriterijuma, u velikoj meri zavisi da li će na strani vozača stajati propusti u vezi sa nastankom nezgode, u vezi sa težinom posledica nezgode, ili ne. Vremenski kriterijum uvek daje niže brzine izbegavanja nezgode, ali je njegova primena opravdana samo u slučaju iznenadnih i neočekivanih situacija koje prethode nezgodi. Uzimajući u obzir da se analiza mogućnosti izbegavanja nezgode može sprovesti vremenskim ili prostornim kriterijumom, čiji se rezultati razlikuju i time upućuju na različite zaključke o postojanju i vrsti propusta vozača, brojni su elementi koje je veštak saobraćajno-tehničke struke neophodno da ima u vidu kako bi izbor vremenskog kriterijuma bio opravdan. Naime, pre nego što se primeni vremenski kriterijum, veštak bi trebalo da na osnovu svih raspoloživih elemenata utvrdi da je situacija koja je prethodila nastanku saobraćajne nezgode bila za vozača iznenadna i neočekivana.

Složenost problema vezanog za izbor vremenskog kriterijuma, ogleda se i u tome što ne postoji precizan i pouzdan model koji bi nedvosmisleno upućivao veštaka saobraćajno-tehničke struke na primenu vremenskog ili prostornog kriterijuma. Naime, iznenadnost i neočekivanost situacije u saobraćajnim nezgodama sa učešćem pešaka, zavisi od niza činilaca a posebno od:

- vremena trajanja opasne situacije,
- lokacije mesta nezgode – ograničenja brzine,
- vrste vozila...

Naime, čak i kada bi bila definisana dužina trajanja situacije koja se može smatrati iznenadnom i opasnom, tada opasna situacija dužine trajanja od na primer 3 s, koja se može smatrati iznenadnom na putu van naselja (gde je brzina ograničena do 80 km/h), ne mora biti iznenadna ako se dogodi u naselju gde je brzina ograničena do 60 km/h.

Sa druge strane, situacija koja je takvog trajanja da za vozača putničkog automobila ne predstavlja iznenadnu i neočekivanu prepreku, može za vozača komercijalnog vozila (čije vreme reagovanja kočnog sistema je znatno duže), predstavljati iznenadnu situaciju u kojoj je opravdana primena vremenskog kriterijuma.

Vreme trajanja opasne situacije posebno detaljno treba analizirati u situacijama u kojima je brzina vozila znatno veća od dozvoljene. Trajanje opasne situacije u slučaju vožnje dozvoljenom brzinom, može ukazivati na opravdanost primene vremenskog kriterijuma, ali se opasna situacija istog trajanja ne bi morala smatrati iznenadnom i neočekivanom u slučaju vožnje brzinom koja je znatno veća od dozvoljene.

Problem opravdanosti izbora vremenskog kriterijuma, odavno je prisutan u okvirima saobraćajno-tehničkog veštačenja, i često je predmet diskusija. Kako do sada ovaj problem nije rešen na pouzdan i precizan način, ovim radom je pokušano da se ukaže na okolnosti koje opravdavaju primenu vremenskog kriterijuma, a takođe je i dat predlog gornje granice trajanja iznenadne opasne situacije, posmatrano po vrsti vozila i ograničenju brzine. U budućnosti bi upravo ovim istraživanjima trebalo posvetiti veću pažnju i značaj, kako bi bili definisani kriterijumi za primenu vremenskog kriterijuma pri analizi mogućnosti izbegavanja nezgode (Antić Božovi, Vujanić, 2009: 155-157).

4. SAOBRAĆAJNO TEHNIČKO VJEŠTAČENJE U SVJETLU PRINCIPA JEDNAKOSTI STRANA U POSTUPKU

Jedno od najučestalijih veštačenja koje se izvodi u krivičnim postupcima jeste svakako saobraćajno-tehničko veštačenje. Saobraćajno tehnička veštačenja pružaju važnu pomoć u istraživanju mehanizma nastanka saobraćajne nezgode, budući da zaključci veštaka doprinose određivanju stvarnih uzroka, drugih okolnosti i faktora nastanka saobraćajne nezgode. S obzirom na to da je najučestalije logično je da se kod ove vrste veštačenja javlja i najveći broj problema.

Veštačenje saobraćajnih nezgoda se često zasniva na neadekvatno formulisanom zadatku veštačenja u naredbi suda ili tužilaštva što za posledicu može imati različite metodološke pristupe veštačenju, a posebno izradi pisanog izveštaja o ekspertizi saobraćajne nezgode. U delu mišljenja i zaključka veštaka, izostaje element stručnog tumačenja uzročno posledičnih veza toka nastajanja saobraćajne nezgode, a često se ulazi u sferu krivično-pravne uzročne veze nastajanja nezgode. Nije redak slučaj da se dobijaju različiti rezultati veštačenja, na osnovu istih ulaznih podataka, kao i različito interpretiranje dobijenih podataka u pisanom izveštaju o ekspertizi saobraćajne nezgode, a javljaju se i drugi problemi suštinski vezani za nedovoljno razrađenu i nejedinstvenu metodologiju izrade saobraćajno-tehničkog veštačenja.

Takođe, s obzirom na to da se saobraćajno-tehničko veštačenje uglavnom vrši na osnovu dokumentacije u spisu, nedovoljno dobro odrađen uviđaj od strane policijskih službenika i loše obeleženi i prikupljeni tragovi na mestu saobraćajne nezgode mogu saobraćajno-tehničko veštačenje da odvedu u potpuno pogrešnom smeru, od čega dalje zavisi utvrđivanje odgovornosti i krivice okrivljenog.

Slobodno se može reći da je kod krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja javnog saobraćaja možda i najizraženije da se odluke zasnivaju isključivo na nalazu i mišljenju veštaka. Ako je veštak u svom nalazu i mišljenju naveo da se odgovornost za prouzrokovanje određene saobraćajne nezgode nalazi na strani okrivljenog, on će gotovo uvek biti oglašen krivim, čime se u konkretnom krivičnom postupku daje potpuni primat veštačenju u odnosu na druga dokazna sredstva (Macanović, 2018: 19). Etika vještaka saobraćajne struke značajna je zbog interdisciplinarnosti rezultata nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke.

Interdisciplinarnost rezultata nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke ogleda se u činjenici da rad vještaka u toku faze uviđaja i izrade nalaza i mišljenja ima direktnu refleksiju na disciplinsku odgovornost, krivičnu odgovornost, radno-pravni status, prava na naknadu štete iz obligaciono pravnog odnosa učesnika saobraćajne nezgode, a u konačnici predstavlja i osnov za potrebu parlamentarnog nadzora u ustavno pravnom smislu.

Interdisciplinarnost vještačenja saobraćajnih nezgoda proizilazi iz činjenice da su osnovni uzroci saboraćajnih nezgoda čovjek, vozilo i put. Za čovjeka se vežu pravila psihijatrijskog vještačenja, za vozilo pravila saobraćajnog, mašinskog i elektrotehničkog vještačenja, dok se za put vežu pravila vještačenja građevinske struke.

Uvodno i centralno pitanje je da li su, s obzirom na činjenicu da se vještačenja sačinjavaju na osnovu pravila nauke i struke, subjekti krivičnog postupka u mogućnosti da pravilno određuju i ocjenjuju radnju vještačenja bez interdisciplinarnih znanja o ovoj oblasti.

Naročito je ovo pitanje izraženo uzimajući u obzir da su principi vještačenja sasatavni dio nauke i struke, a da u okviru nastavnih planova i programa na pravnim i saobraćajnim fakultetima nisu uopšte zastupljeni.

Zaključak koji proizilazi iz navednog je da sadašnje stanje u pogledu obrazovanja pravnika i vještaka kao i praktična postupanja nisu u potpunosti adekvatne da je potrebno pristupiti prilagođavanju navedenog interdisciplinarnosti oblasti saobraćajnih vještačenja, jer se ocjena nalaza i mišljenja vrši sa aspekta procesnih normi, a zatim sa aspekta usaglašenosti sa pravilima određene nauke i struke.

Ocjena usaglašenosti vještačenja iz ugla usaglašenosti sa pravilima nauke i struke neminovno iziskuje interdisciplinarni pristup u obrazovanju pravnika.

U nauci su zastupljena tri pristupa ocjeni nalaza i mišljenja vještaka. Prvi koji se ogleda u potpunoj primjeni slobodne ocjene dokaza u kome je dominantno mišljenje suda, dok je nalaz i mišljenje vještaka samo pomoć. Drugi pristup je onaj u kome je sud u potpunosti vezan za mišljenje vještaka i treće kompromisno rješenje, u kome se sudu dopušta neprihvatanje vještakovog mišljenja, ali mu zabranjuje zamjenu vještakovog mišljenja svojim mišljenjem.

U zakonodavstvu R. Srbije i Bosne i Hercegovine zastupljen je princip slobodne ocjene dokaza, u kome osnova obrazloženja presude treba da bude mišljenje suda. Uz prihvatanje koncepta slobodne ocjene dokaza, preduslov za visok stepen poštovanja prava na obrazloženu sudsku odluku je interdisciplinarnost u obrazovanju pravnika kao i saobraćajnih i mašinskih inženjera, čime bi se dovelo do toga da se kvalitetnim obrazloženjem presude u pogledu utvrđivanja vrste sudara, karakteristika vrste sudara, podataka o učesnicima nezgode, podataka o putu i vremenu, analize povreda učesnika nezgode, analize oštećenja vozila, analize tragova, mjesta sudara, brzina učesnika nezgode, a nakon toga vremensko prostorne analize, koja predstavlja odgovor šta se to desilo pa je došlo do nastanka nezgode na način da se izvrši vraćanje učesnika nezgode

od sudarne pozicije unazad po pravcu i usmjerenosti prethodnog kretanja sa zadatkom da se izjasni u pogledu razloga zbog kojih je odabrana vremenska ili prostorna analiza, procesi sudara vozila i to proces kretanja vozila neposredno prije udarnog toka, proces udara ili sudara između dva ili više vozila proces smirivanja vozila nakon udarnog procesa i to u sve tri faze saobraćajne nezgode: početnoj fazi, fazi sudara i završnoj fazi, kriterija izbora vrste analize saobraćajne nezgode sa aspekta vremenskog ili prostornog kriterija i je analize kategorije puta na kome se desila saobraćajna nezgoda čime bi se umanjio stepen povreda prava na pravično suđenje u pogledu prava na odbranu i prava na jednakost strana u postupku kao i negativne pojave da vještak postaje sudija izborom vrste analize ili pogrešno utvrđivanje stepena krivične odgovornosti zbog nedostatka vještačenja psihološke struke.

Elementi prava na pravično suđenje su i načelo kontradiktornosti i jednakost strana u postupku. U krivičnom postupku kontradiktornost je najvažnija odlika akuzatorskog krivičnog postupka. Kontradiktorno obilježje akuzatorskog krivičnog postupka sastoji se u tome da se sve procesne radnje, koliko je to moguće, obavljaju obe stranke koje imaju pravo i mogućnost da pri obavljanju tih radnji zastupaju svoje interese i izražavaju svoje mišljenje, kao i da imaju pravo na izjašnjenje o procesnim navodima protiv stranke prije nego što sud na njima utemelji odluku.

Normativna rješenja sadržana u odredbama zakonskih akata kojima je uređen krivični postupak u Republici Srbiji i Bosni i Hercegovini ne omogućavaju potpuno poštovanje načela kontradiktornosti, kao elementa prava na pravično suđenje kod krivičnih djela koja se odnose na zaštitu bezbjednosti javnog saobraćaja.

Krivično procesno zakonodavstvo Bosne i Hercegovine u pogledu prava na odbranu osumnjičenog, odnosno optuženog, stručnu pomoć omogućava tek u fazi glavnog pretresa, prilikom iznošenja dokaza odbrane. Na ovaj način osumnjičeni je onemogućen da koristi stručnu pomoć u fazi istrage, pri vršenju uviđaja i izradi nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke, odlučivanju o mjerama za obezbeđenje prisustva osumnjičenog u krivičnom postupku, kao i fazi stavljanja pod optužbu, odnosno potvrđivanja optužnice.

Stručna pomoć najznačajnija je u fazi uviđaja, s obzirom da se u toj fazi prikupljaju i obezbeđuju tragovi i dokazi koji su osnova za izradu nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke. U fazi vršenja uviđaja osumnjičeni i njegov branilac ne mogu koristiti stručnu pomoć, zbog čega ne mogu uticati na kvalitet vršenja uviđaja i prikupljanja tragova i prepušteni su u potpunosti stručnosti vještaka kojeg angažuje tužilaštvo.

Načelo kontradiktornosti nije u potpunosti ispunjeno ni u fazi postupka stavljanja pod optužbu jer optuženi i njegova odbrana nisu u mogućnosti da se izjasne na stručni način, kako u fazi izrade nalaza i mišljenja vještaka kojeg je angažovalo tužilaštvo, tako i u fazi potvrđivanja optužnice jer u tom trenutku sud ima uvid u stručno mišljenje jedino vještaka tužilaštva.

Na ovaj način ne samo da je povrijeđeno načelo kontradiktornosti nego i princip ekonomičnosti krivičnog postupka obzirom da se veoma često javlja potreba za dodatnim vještačenjem.

ZAKLJUČAK

U pogledu prijedloga de lege ferenda u odnosu na povećanje stepena poštovanja prava na pravičan postupak kroz načelo kontradiktornosti, načelo jednakosti strana u postupku i prava na odbranu u normativnom smislu potrebno je odredbe krivičnog procesnog zakonodavstva prilagoditi potrebi da osumnjičeni i njegova odbrana imaju pravo na stručnu pomoć od samog početka krivičnog postupka, a najranije u fazi vršenja uviđaja. Navedeno je potrebno urediti na način da se u zakonodavstvo Bosne i Hercegovine uvede institut stručnog savjetnika na način kako je to urađeno u Republici Srbiji, koji bi imao pravo da prisustvuje uviđaju i daje sugestije u toku izrade nalaza i mišljenja od strane vještaka tužilaštva. Takođe, potrebno je normativno uređenje koje bi omogućilo osumnjičenom i njegovom braniocu korištenje stručne pomoći nezavisno od toga da li je koristi tužilaštvo.

Ovakvom prijedlogu de lege ferenda naročito doprinosi činjenica da su dokazi prikupljeni u toku vršenja uviđaja u krivičnom postupku osnov za izradu nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke u građanskom postupku povodom naknade štete nastale kao posljedica saobraćajne nezgode.

REFERENCE

1. Antić, B., Božović, M., Vujanić, M.M. (2009) Uticaj saobraćajno tehničkog veštačenja na sudske postupke“, *VII Simpozijum sa međunarodnim učešćem o saobraćajno tehničkom veštačenju i proceni štete*, Vrnjačka Banja, str. 1-30.
2. Banović, B. (2015) Zaštita prava na suđenje u razumnom roku u pravnom sistemu Srbije, *Kultura polisa*, 12(28), str. 169-183.
3. Banović, B, Milošević M. (2022) Ugrožavanje javnog saobraćaja - krivičnopravna regulativa i praktične nedoumice, *Pravo-teorija i praksa*, 39(2), str. 39-51.
4. Black, C. H., (1968) *Law dictionary*, Revised fourth edition, St. Paul, Minn: West Publishing co.
5. Dikov, D. Vitkauskas, D. (2012) *Zaštita prava na pravično suđenje prema Evropskoj konvenciji o ljudskim pravima*, Strasbourg: Savet Evrope.
6. Ilić, G. (2011.) Pravo na obrazloženu sudsku presudu, *Crimen*, 2(2), str. 227-244.
7. Jakulin, V. (2014) Krivično delo prouzrokovanja saobraćajne nesreće iz nehata, *Nauka, bezbednost, policija*, 19(3), str. 37-45.

8. Kostić, S., Ruškić, N. (2009.) Naučno-stručni postupci i tehnike saobraćajne ekspertize, *VII simpozium o saobraćajno-tehničkom veštačenju i proceni štete*, Vrnjačka Banja, str. 335-349.
9. Lazarova-Trajkovska, M. (2018.) *Possibilities and perspectives for improvement of the quality of the judiciary in Macedonia*, Skopje: Centre for Legal Research and Analysis.
10. Macanović, N. (2018.) Odnos djece i roditelja koji se nalaze na izdržavanju kazne zatvora, *Beogradska defektološka škola*, 24(3), str. 53-69.
11. Pešić, D., Marković, N., Cvijan, M., Neophodni elementi nalaza i mišljenja saobraćajno–tehničkog veštačenja, *VII Simpozijum sa međunarodnim učešćem o saobraćajno tehničkom veštačenju i proceni štete*, Vrnjačka Banja, str. 43-65.
12. Spaić, B., Dajović, G. (2016.) *Pravo na obrazloženu presudu - praksa Evropskog suda za ljudska prava*, Podgorica: Centar za demokratsku tranziciju, u okviru projekta Inicijativa za transparentno pravosuđe.
13. Uzelac, A. (2011.) Pravo na pošteno suđenje: opći i građanskopravni aspekti čl. 6. St. 1. Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, U: I. Radačić, *Usklađenost hrvatskih zakona i prakse sa standardima Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda*, Zagreb: Centar za mirovne studije, str. 88-125.
14. Vujanić, M., Ivanišević, T., Tešić M. (2015) Vremensko prostorna analiza saobraćajne nezgode- pristup, *XIV Simpozijum Vještačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju*, Perućac, str. 47-60.

Prof. Božidar BANOVIĆ, PhD
Faculty of Security Studies, University of Belgrade

Doc. Miroslav JANJIĆ, PhD
University study of Transport and Logistics, University of Mostar
Judge of the Court of Bosnia and Herzegovina

EXPERTISE OF THE TRAFFIC TECHNICAL PROFESSION IN THE LIGHT OF THE PRINCIPLE OF EQUALITY OF PARTIES IN CRIMINAL PROCEEDINGS

In practice, there is a need to make changes in the provisions of the law with regard to increasing the degree of respect for the principle of the right to a fair trial in relation to the equality of the parties to the proceedings in

criminal procedure in such a way as to enable the suspect to engage an expert advisor already in the crime scene investigation phase, which will be reflected in the possibility to participate in the professional part of the criminal proceedings. The changes in the normative sense also contribute to the right to a fair trial in civil proceedings for the compensation of damages due to the fact that the evidence collected during the crime scene investigation is the basis for the preparation of the findings and opinions of experts in the traffic profession and in civil proceedings from which it follows that omissions during the crime scene investigation in the criminal proceedings are directly reflected in the civil proceedings and the subjects of the criminal proceedings become the subjects of the civil proceedings.

KEY WORDS: right to a fair trial / equality of parties in the proceedings / expertise of the traffic technical profession

RECONSTRUCTION OF THE TRAFFIC ACCIDENTS BY EXAMINING THE BODY OF THE DEAD AND THE VEHICLE

Prof. Renata JANKOVA, PhD*
Ana IVCHEVA, MD*

In fatal motor vehicle accidents a lot of questions important for the investigation of the accident arise, making the examination of the case complex with multidisciplinary approach. In complex traffic expertise, when there are injured or dead individuals in the accident, medico-legal experts are also included. Their expertise is of great importance for deconvolution of the case. In this paper we present two cases of traffic accidents with post-mortem examination of the bodies of the deceased. In one case the victim of the accident was an occupant in the vehicle and in the other one, pedestrian. Medico-legal expertise of the body injuries of each of the victims and findings of afterward examination of the vehicles, provided answers to some questions important for obtaining criminal and legal relevant facts. Post-mortem analysis and analysis of the vehicles are of great importance for reconstruction of the traffic accidents.

KEY WORDS: traffic accident / post-mortem examination / medico-legal expertise / vehicle examination

INTRODUCTION

In reconstruction of the traffic accidents with fatal consequences such as fatal motor vehicle accidents, a lot of questions from the investigation could arise and the answers to the same questions could be given by experts from different scientific fields in form of a complex forensic expertise (Vodinelic, 1986).

* Institute of Forensic Medicine, Criminalistics and Medical Deontology, Medical Faculty, University St. Cyril and Methodius, Skopje, renjankova@yahoo.com

* Institute of Forensic Medicine, Criminalistics and Medical Deontology, Medical Faculty, University St. Cyril and Methodius, Skopje, ana.ivcheva@yahoo.com

Medico-legal expertise is performed to determine the cause of death, the injuries acquired in the accident, their severity and extent. In motor vehicle deaths medico-legal expertise can clarify if the injuries in motor vehicle crashes are the result of impaction of the individual on different internal parts of the vehicle, or if the injuries are the result of the deformation of internal compartment of the vehicle, ejection from the motor vehicle or caused by fire. In some accidents in which two or more occupants have been in the vehicle, the survivor might have been a driver, but to avoid legal liability can claim that deceased individual had been driving. The pattern of injuries can help in determining who was a driver, but also examination of different damages of the vehicle and analyzing deposits of blood on the vehicle by DNA typing is of significant importance for identifying the driver. In pedestrian deaths, autopsy finding, examination of the clothes of the victim and examination of the vehicle can determine etiological mechanism of the injuries, including conclusions if the victim was run over by a wheel. Except cause of death, by performing autopsies can be detected any disease factor or influence of alcohol or drugs to the accident and a positive identification of the body could be established especially if it was burned in a fire after a motor vehicle crash. Overall, autopsy findings are integral part of the investigation.

Here we present two autopsy cases of the victims in motor vehicle accidents and the importance of analyses of the vehicles in context of acquired injuries of the bodies of the victims and reconstruction of the accidents.

Material and methods:

In the first case presented in this paper, a car ran off the roadway, crashed head-on in a parked car, than rolled over and slammed sideways into a tree. One of the two occupants in the car had been ejected from the vehicle and he was found dead on the road and the other one survived with minor injuries. The survivor of the accident later claimed that the deceased individual drove the car and that he was a front seat passenger. The autopsy of the deceased was performed and afterward examination of the vehicle (Teng, 2008).

In the second case a pedestrian was struck by a car and was found dead on the road. The car that struck the pedestrian had stopped a few meters away. The autopsy was performed and all findings were documented. After the autopsy, in order to get more clear view of the mechanisms of acquired injuries the car was also examined. Clothing was also analyzed for tire tread marks (Zivot U, 1993).

1. RESULTS

In the first presented case, from the autopsy of the body of the deceased it was confirmed that the death was caused by injuries suffered in the accident. External examination of the body showed many injuries on the head of the diseased, such as abrasions on the forehead, nose and face, superficial and deeper cuts on the face and lips, lacerations of the skin on parietal region above the forehead, laceration of the left

ear shell and contusion on the right mastoid region. Also abrasions with superficial cuts with vertical orientation were found on the left side of the neck and one deeper cut which was in the same direction as the left ear shell laceration. Abrasions were found on the right scapular region and a lot of abrasion on the dorsal site of the hands. Internal examination of the body showed basilar skull fractures that ran along the length of the petrous ridges passing through the sella turcica. There were also fracture lines toward left frontal cranial fossa, one isolated linear fracture on the left side of the occipital bone and dislocation at the atlanto-occipital junction. Fatal injuries were craniocerebral injuries. On the chest there were few ribs fractures in paravertebral region on the right side of the chest and two ribs fractures on the left site near the sternum. Examination of the clothing showed a lot of rips on the right back side of the ladder jacket and some abrasions on the ladder of the left sleeve. On the soles of shoes there wasn't pedal pattern.

During inspection of the vehicle it was observed that there are damages on the front side of the car caused by the front impact, damages on the sides of the car as a result of rolling over on the road, popping out of the windshield in front of a driver and passenger seats, and also smashing of the windshield with big defect on the central part. Seatbelt buckles were blocked, so they were not used by the occupants in the car. Air bags were opened. Blood drops were deposited on the damaged hood on the right side of the car. They were collected for DNA analysis. Swabs from different parts of the vehicle have already been collected for DNA analysis (Buttler, 2001) (Figure 1).



Figure 1: Front view of the damages of the vehicle

In the second case where the pedestrian was struck by a car, autopsy finding showed many severe injuries on the body of the deceased inflicted by a blunt trauma such as contusions on the head, body and legs and many fractures on the bones. There was a laceration on the right side of the neck with imprint of the zip from the jacket on the skin. Scrape-like abrasions from the skidding of the body on the road were present on it. The cause of death was head injuries. During the autopsy, an X ray examination was performed. There were injuries on the body which were a result of running over the body by a wheel. The examination of the clothes had showed tire tread marks and blue paint smear on the outer surface of the jacket and tire tread marks on the legs of trousers. Tire tread marks on the jacket and on the trousers had different characteristics. The examination of the car revealed broken left light area, dented hood, impacted windshield and dents on the roof on the left side of the car. On the back left wheel there was a smear of a dust. We measured the fields and grooves of the rubber of the wheel. The undersurface of the car couldn't be examined.

2. DISCUSSION

In the first case, the post-mortem examination had defined the cause of death which was connected to craniocerebral trauma. During investigation on the place immediately after the accident, we didn't take part because the authorities of the investigation did not inform us. We were informed later when the autopsy was requested. When the prosecution asked about who was a driver, except autopsy finding it was very important to make an inspection of the car, and the car was examined the next day when it was already parked in the car garage and prepared for reparation. After inspection of the vehicle it was obvious that the driver and the passenger on the front seat were not restrained, so while the front impact of the car, the deceased impacted the windshield area, and was ejected from the car, the most probably from the defect on the windshield leaving blood drops on the hood of the car, hitting on the road and then sliding on it. DNA analysis showed that the blood on the central defect on the windshield and on the hood were from the deceased. According to autopsy finding the pattern of injuries of the deceased was not characteristic of a driver. If the deceased was a driver it should be expected that while the front impact of the car he would be protected by the wheel from ejecting through the windshield. DNA analysis from the swab of the steering wheel showed the profile from the survived occupant.

In the second case examination of the vehicle was also important for reconstruction of the accident. The pedestrian was struck with the left frontal side of the car, then picked up and thrown over the top of the car, indicating driving of the car at very high speed. As the body hit the ground tire tread marks on the jacket showed that the jacket was dragged on by the left back wheel of the car, then another vehicle pass over the lower limbs of the body.

REFERENCES

1. Vodinelic, V. (1986) Traffic criminology: methodology for processing traffic accidents on roads, water and in the air. Belgrade. Savremena administracija
2. Teng, TL. (2008) Analysis of dynamic response of vehicle occupant in frontal crash using multibody dynamics method. Mathematical and computer modeling, 48, pp.1724-1736
3. Zivot, U. (1993) Motor vehicle-pedestrian accidents in adults: relationship between impact speed, injuries and distance thrown. Am J Forens Med Path, 14 (3), pp.185-186
4. Buttler, J. (2001) Forensic DNA typing. London. Academic Press

Prof. dr Renata JANKOVA

Institut za forenzičku medicinu, kriminalistiku i medicinsku deontologiju,
Medicinski fakultet Univerziteta u Skoplju

Ana IVCHEVA

Institut za forenzičku medicinu, kriminalistiku i medicinsku deontologiju,
Medicinski fakultet Univerziteta u Skoplju

REKONSTRUKCIJA SAOBRAĆAJNIH UDESA PREKO PREGLEDA TELA PREMINULOG I VOZILA

U saobraćajnim udesima sa smrtnim ishodom postavljaju se mnoga pitanja od značaja za istragu, što čini ispitivanje slučaja složenim sa multidisciplinarnim pristupom. U kompleksno saobraćajno veštačenje, kada u nezgodi ima povređenih ili poginulih lica, uključuju se i medicinsko-pravni veštaci. Njihova stručnost je od velikog značaja za rešavanje slučaja. U ovom radu prikazujemo dva slučaja saobraćajnih nezgoda sa obdukcijama tela preminulih. U jednom slučaju žrtva udesa je bio putnik u vozilu, a u drugom pešak. Medicinsko-pravna veštačenja telesnih povreda svakog od oštećenih i nalaz naknadnog pregleda vozila, dali su odgovore na neka pitanja od značaja za pribavljanje krivično-pravno relevantnih činjenica. Obdukcija i analiza vozila su od velikog značaja za rekonstrukciju saobraćajnih nezgoda.

KLJUČNE REČI: saobraćajna nezgoda / obdukcija / medicinsko-pravno veštačenje / pregled vozila

FORENZIČKA PRIMENA ANALIZE KONTAKTNIH DNK TRAGOVA U REŠAVANJU KRIVIČNIH DELA PROTIV BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRAĆAJA

Dr sci. Dragana ZGONJANIN-BOSIĆ*

Identifikacija DNK analizom se danas na široko koristi u istragama saobraćajnih nezgoda što je potpomognuto napretkom dobijanja i profilisanja DNK u tragovima. Ako su kao izvor DNK u saobraćajnim nezgodama raspoloživi mrlje od krvi ili tkivo, relativno je lako izvesti DNK analizu. Međutim, DNK uzorci iz automobila često su prisutni samo u tragovima „kontaktna DNK“ (DNK prenet dodirrom) i daju mešane ili kompleksne profile. U cilju boljeg razumevanja različitih okolnosti koje utiču na transfer DNK, postojanost, mogućnost obrade i povraćaj DNK tragova u delima saobraćajnih nezgoda, kao i radi dobijanja pouzdanijih i verovatnijih smernica za dobijanje pojedinačnih DNK profila predstavili smo naša iskustva u radu sa ovim uzorcima. Ukazano je na obradu slučajeva krivičnih dela saobraćajnih nezgoda i sakupljanje uzoraka u nekoliko važnih područja u vozilima, radi boljeg nalaženja mesta tragova i određivanja stepena/tipa aktivnosti. Predstavili smo nekoliko primera u kojima je DNK analiza bila efikasno korišćena u istragama saobraćajnih nezgoda.

KLJUČNE REČI: DNK analiza / STR / Istrage saobraćajnih nezgoda / DNK transfer

UVOD

Dokazana mogućnost da se DNK profil poveže sa pojedinačnom osobom i porast osetljivosti sistema za dobijanje DNK profila iz sve manjih količina DNK uzorka dovelo je do porasta pouzdanosti podataka iz bioloških tragova, posebno sa dodirnutih predmeta, kao pomoći u istraživanju kriminalne delatnosti. U velikom broju slučajeva

* Naučni saradnik, Medicinski fakultet, Novi Sad; Stalni sudski veštak forenzičke genetike i sudskomedicinske toksikologije; Šef DNK Odseka, Centar za sudsku medicinu, toksikologiju i molekularnu genetiku, Klinički centar Vojvodine, dragana.zgonjanin.bosic@gmail.com

tragovi biološkog porekla mogu predstavljati izuzetno značajan dokazni materijal, koji omogućava identifikaciju žrtve i napadača, upotrebljenih sredstava, kao i razumevanje celokupne dinamike događaja. Iako je analiza tragova biološkog porekla i interpretacija dobijenih rezultata zadatak DNK analitičara/sudskih veštaka, činjenica je da su uočavanje, prikupljanje i transport uzoraka do laboratorije dužnost organa istrage, a vrednovanje i konkretna ocena praktičnog značaja rezultata analize zadatak suda. Potrebno je takođe imati u vidu i sve što može imati interakciju sa nekim predmetom (uzorkom) od značaja za dato delo/zločin, zarad uočavanja mogućnosti transfera DNK nakon počinjenog krivičnog dela, radi smanjenja rizika od kontaminacije i/ili gubitka DNK uzorka.

Česti su izveštaji o slučajevima u kojima DNK identifikacija dovela do počinilaca saobraćajnih incidenata gde je počinilac pobegao sa lica mesta. Kao rezultat, može se očekivati psihološki efekat odustajanja od bežanja sa lica mesta počinioca, kao i smanjenje broja namerno izazvanih saobraćajnih nezgoda. Kada se dogodi saobraćajna nezgoda, mora se odrediti vozač vozila, kao i faktori koji su doveli do nezgode. Naravno, DNK analiza nije jedina metoda za identifikaciju vozača i/ili faktora koji su u nezgodi učestvovali. Na primer, u slučaju napuštanja mesta nezgode sa fatalnim ishodom, mora se izvršiti i obdukcija radi utvrđenja uzroka smrti žrtve. Istovremeno, tragovi kočenja na drumu na mestu nezgode se analiziraju fotografijom i određuju se vreme nezgode i brzina vozila na osnovu tih tragova. Ako ima tragova guma na odeći žrtve ili na žrtvi, ti tragovi se analiziraju fotografijom ili obradom slike. Ako ima mrlja na odeći žrtve, te mrlje se podvrgavaju hemijskoj analizi. Tip vozila se takođe određuje tehnologijom obrade podataka (Suzuki, 2004: 339–344). Izvršiće se mnogi analitički postupci radi identifikacije vozača i uslova u trenutku nezgode uz saradnju različitih stručnjaka.

Vozila su često upotrebljena za kriminalnu aktivnost ili učestvuju u saobraćajnim nezgodama i samim tim se pretražuju za uzorkovanje DNK radi potpomaganja istrage (Mapes i dr, 2009: 1055–1061; Lenz, 2006: 595–597; Castella, Mangin, 2008: 405–407). DNK dobijena iz vozila često je prisutna samo u tragovima i daje mešane ili kompleksne profile. Potrebno je više podataka koji se tiču transfera, postojanosti, mogućnosti obrade i povraćaja DNK (DNK-TPPR) uzoraka iz unutrašnjosti automobila (van Oorschot i dr, 2019: 140–166; Ishiko i dr. 2008: 115–118).

Broj zahteva za izvođenje DNK veštačenja (DNK analiza) raste paralelno sa rastom popularnosti ove tehnike u službama sprovođenja zakona. Što se tiče „strukture“ predmeta u kojima su DNK veštačenja izvedena u DNK laboratoriji Centra za sudsku medicinu KCV, veštačenja u delima saobraćaja imaju uobičajeno visoku i ujednačenu zastupljenost u ukupnom broju izvedenih analiza, u odnosu na ostala veštačenja koja se izvode (ubistva, razbojništva, teške krađe, krivična dela protiv polnih sloboda, forenzičke identifikacije, očinstva i drugi sporni srodnički odnosi) (Zgonjanin-Bosić i dr, 2014: 275–290).

1. VAŽNOST RAZUMEVANJA TRANSFERA DNK

Porast osetljivosti i tipovi predmeta sa kojih su dobijeni uzorci, međutim, istovremeno znači i da su mnogi tako dobijani profili mešani profili, tj. da DNK u uzorku potiče od više osoba (koji su svi dodirnuli predmet) i da je tako dobijeni profil smeša, zbir njihovih profila. To za posledicu ima, da broj scenarija, koji mogu dovesti do ostavljanja DNK na datom predmetu, značajno poraste. Stoga, osim potrebe da se odredi identitet osoba čiji je DNK postao deo dokaznog materijala, raste i potreba da se shvati kako je DNK u tom tragu dospao tamo odakle je sakupljen.

1.1. Identifikacija izvora biološkog materijala

Bilo koji biološki materijal se može preneti. Materijal kao što je krv teži da ostavi vidljivu mrlju, koji se može identifikovati. Međutim, mrlje ili tragovi mogu biti veoma mali, pa neće biti očigledno (u smislu golih očiju) da li su prisutni na toj vrsti površine i/ili će se utopiti u boju same površine i neće biti uočljive. Postoje metode koje omogućavaju vizuelizaciju takvih tragova i do neke mere omogućavaju da se zaključi šta je verovatno poreklo/izvor tog materijala (Sijen, 2015: 21–32; Virkle, Lednev, 2009: 1–17).

Identifikacija izvora iz kože je moguće korišćenjem mRNK tehnika (Hanson i dr, 2012: 548–558; Haas i dr, 2015: 139–147), međutim, kasnije je dokazano, korišćenjem metodologija na bazi RNK (van den Berge i dr, 2016: 81–89), uzorci nastali dodiranjem mogu da sadrže ne samo ćelije kože. Biološki materijali sa drugih delova tela i iz opšte okoline (Reynolds, 2005: 225–234) mogu se preneti na ruku, komplikujući na taj način karakterizaciju materijala i povećavajući količinu DNK zaostalog na rukama. To ima uticaj na identifikaciju izvora, kao i na „shedder status“ – status sejanja i na kasniji transfer DNK. Studija van Oorschot-a i Jones-a (van Oorschot i Jones, 1997: 767) ukazuje da količina DNK deponovane rukom je u zavisnosti od pojedinca koji je ostavlja. U nekoliko studija je od tada zapaženo da postoji varijacija u izdašnosti između pojedinaca u deponovanju njihove DNK kontaktiranjem nekog predmeta (Lowe i dr, 2002: 25–34; Phipps i Petricevic, 2007: 162–168; Farmen, 2008: 415–417).

Nadalje, kako prinos iz malih količina sperme, krvi ili pljuvačke teži da bude veći od količine DNK dobijene sa dodirnutih objekata, znanje o izvornom poreklu DNK može potpomagati interpretaciju profila iz sakupljenog uzorka. Identifikacija izvora glavne biološke supstance može da ima veoma velik značaj za procenu stepena aktivnosti, bilo zbog toga što ćelijski materijal daje informacije o verovatnoći transfera, opstajanja i sakupljanja materijala, ili zbog informacija o navodnim aktivnostima.

1.2. Vlažni biološki materijali

Biološki materijal kao krv, tkivo, pljuvačka ili semena tečnost se često transferuju tokom sukoba/kontakta, bez obzira da li su sveži ili je proteklo neko vreme nakon sušenja. Stepen transfera krvi i pljuvačke je slično (Goray, 2010: 62–67), pošto se vlažni/tečni biološki materijali daleko lakše prenose od osušenih depozita. Kada su sve ostale promenljive konstantne (vrste supstrata/površine/podloge, način kontakta), vlažni/tečni biološki materijali imaju mnogo veći stepen transfera od onog, koji se uočava kod istih, ali osušenih, bioloških materijala (Goray, 2010: 62–67). Tragovi krvi iz zadobijenih rana i tela žrtve zadržavaju se spoljašnjim površinama vozila i predstavljaju poželjne uzorke u forenzičkom smislu. S obzirom na veliku razliku u relativnoj količini transferisanog DNK između vlažnih i suvih supstanci (~ 44 – 100% za vlažne i < 1% za suve), i u zavisnosti od supstrata i vrste kontakta (Goray, 2010: 62–67), kao i zbog toga što kontakt može da traje izvesno vreme, postaje važno da se obrati pažnja na brzinu sušenja datog materijala, kao i vreme koje je proteklo između trenutka deponovanja i kontakta sa nekom drugom površinom. Stepem vlažnosti uzorka u vreme kontakta može potencijalno da utiče na verovatnoću njegove detekcije, dajući drugačiji scenario događaja.

2. „KONTAKTNA“ DNK

Utvrđivanje profila iz malih početnih količina molekula DNK u uzorku (*engl. low template DNA –LT-DNA*) je pouzdana i napredna tehnika koja se odnosi na pronalaženje i otkrivanje malih količina molekula DNK. Imajući u vidu širok spektar potencijalnih tragova, koji mogu imati dokaznu vrednost, ova analiza je snažna alatka koja može povećati efikasnost pravosuđa i policije pri identifikaciji ili isključivanju osumnjičenih osoba. Ova analiza primenjuje se kod uzoraka izuzetno malih količina DNK ili DNK lošeg kvaliteta. Označava se još i kao mali broj kopija DNK (*engl. Low Copy Number - LCN*). Malim brojem kopija DNK uopšteno se smatra uzorak koji sadrži 100pg ili manje DNK (Gill i dr, 2000: 17-40; Balding i Buckleton, 2009: 1-10). Kontaktna DNK je podgrupa LCN DNK, a označava specifično DNK koji je deponovan na predmet(e) ili ljudsku kožu kontaktom sa epitelnim ćelijama kože ljudi. Upravo su uzorci kontaktne DNK predmeti analize bioloških tragova u delima saobraćajnih nezgoda.

Može se pretpostaviti da će biti nagomilavanja DNK na nekom predmetu zbog povećanog trajanja ili učestalosti kontakta. Međutim, malo se zna o profilu akumulacije količine DNK na predmetima različitog tipa i supstrata/površina/podloga različitih vrsta što može da zavisi od trajanja ili učestalosti korišćenja istih. Način na koji se dolazi u kontakt sa nekim predmetom će uticati na stepen transfera. Goray i sar. (Goray i dr, 2010: 117–120) su pokazali da u većini slučajeva, kada dva predmeta dođu u dodir, više će se DNK preneti, ako se primenjuje pritisak uz trljanje (frikcija) u odnosu na pasivni (samo dodir) ili pritiska bez frikcije. Takođe različiti delovi ruke dodiruju različite

predmete na različite načine. Pod nekim okolnostima može biti od značaja imati u vidu uticaj tih razlika na količinu deponovane DNK i dobijenog profila.

2.1. Simultani direktni i indirektni transfer

Kontakt može simultano da dovede i do direktnog/primarnog i do indirektnog/sekundarnog transfera DNK. Transfer DNK tokom kontakta rukom može da rezultuje u ostavljanju DNK osobe koje vrši taj kontakt, kao i u ostavljanju bilo kakvog drugog DNK koji je već prisutan na ruci te osobe. Na primer, nakon kontakta sa površinom bez DNK, na mestu otiska šake pretežni deo DNK je poreklom od osobe čiji je to otisak, može se smatrati direktnim prenosom (depozitom), ali komponente sveukupnog DNK u tom depozitu koji ne pripadaju toj osobi koja je ostvarila kontakt su indirektno deponovane.

Stoga je u delima saobraćajnih nezgoda potrebno poznavanje informacija povezanih sa slučajem, jer pored vozača koji je uočen kao jedini ili većinski doprinosilac, uočava se takođe i prisustvo profila drugih osoba, uključujući tu istovremeno prisutne partnere/suvozače, kao i nepoznate pojedince, koji nisu vozili ili bili u vozilu. Taj strani DNK profil je „sakupljen“ i indirektno prenet u unutrašnjost vozila preko vozača. DNK drugih učesnika, kao što su prijatelji/putnici mogu se indirektno preneti na volan/upravljač preko vozača (van Oorschot i dr, 2019: 140–166; Goray i dr, 2016:190–196).

2.2. Postojanost privremenog korisnika na predmetu nakon ponovnog redovnog korišćenja od strane originalnog korisnika

U scenarijima nekih slučajeva predmet od interesa (vozilo), koji je pripadao i koji je koristila osoba A, mogao je biti privremeno korišćen od neke druge osobe. Ta druga osoba može biti osoba od interesa (POI), ali, pre ponovnog korišćenja predmeta od interesa, predmet je ponovo koristio originalni korisnik, pre obezbeđivanja tog predmeta u svrhe ispitivanja. Na primer, osoba je vozila tuđa kola/vozilo neko vreme u prošlosti, u vreme kad se prekršaj/zločin odigrao i vratio ju je vlasniku. Vlasnik je potom ponovo koristio ta kola/vozilo. Zbog toga je neobično važno poznavanje informacija povezanih sa slučajem za odgovarajuće procenjivanje/razmatranje stepena aktivnosti, kao i razumevanje svih potencijalnih faktora koji mogu da utiču na DNK-TPPR. Neophodno je da se sakupi koliko god da je moguće informacija/detalja povezanih sa slučajem koji su relevantni za zadatak, a stoje u vezi sa tim faktorima i da se stave na raspolaganje naučnicima koji izvode analizu/ocenjivanje tih nalaza.

Novijih godina postalo je jasno, da osim identifikacije pojedinaca pomoću DNK, moguće je i odrediti i starost (Fu i Allen, 2019: 103–108) i boju kose ili dužice (očiju) pomoću DNK (Katsara i Nothnagel, 2019: 109–118). Očekuje se da će se istraživanja saobraćajnih nezgoda izvoditi mnogo uspešnije korišćenjem raznih informacija dobijenih iz DNK.

3. PRIKAZI SLUČAJEVA

Prikazani su slučajevi u kojima je su DNK veštačenja/DNK analiza uspešno korišćena u istraživanju saobraćajnih nezgoda.

3.1. Slučaj 1

Fragmenti dlaka su nađeni na oštećenom prednjem delu vozila gde je počinoc pobeo sa lica mesta nakon saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodom pešaka. Policija je iznela pretpostavku, da fragmenti dlaka i tragovi trkiva mogu poticati stradalog pešaka. Da bi se razjasnilo da li je taj automobil bio učesnik u nezgodi, izuzeti su uzorci sa vozila i podvrgnuti DNK analizi. Naredbom Opštinskog suda u Adi Kri 72/08 2009. u ovom predmetu određeno je veštačenje tragova biološkog porekla izuzetih sa putničkog vozila marke VW Golf I, te poređenje istih sa DNK profilom pok. stradalog pešaka, obdukovano u Centru za sudsku medicinu Novi Sad. Posredstvom radnika MUP RS, u prilogu naredbe, DNK laboratoriji KCV dostavljen je su kese označene su sledećim natpisima «*vlas kose sa spoljašnje strane viljuške*», «*trag tkiva i vlas kose sa nosača motora*», «*trag vlakna nalik na dlaku*» i «*komad sasušene kukuruzovine sa vlasima nalik na kosu*». Analizom DNK izolovane iz uzorka analiziranih tragova tkiva i dlaka dobijen je potpuni DNK profil identičan DNK profilu dobijenom analizom nespornog uzorka pok. stradalog pešaka.

3.2. Slučaj 2

Jednog jutra posle nezgode u toku noći nađeno je telo mrtvog mladića na lokalnom putu van grada. Putnički automobil je pronađen nakon nekoliko sati nakon nezgode. Vozač je tvrdio da nije pregazio mladića, jer nije zapazio ništa što bi zaustavio/usporio vozilo kada je čuo zvuk udara. Međutim, nalazi obdukcije su pokazali mnoštvo znakova povreda na telu žrtve. Naredbom Osnovnog javnog tužilaštva u Somboru KT br. 157/19 2019. određeno je DNK veštačenje, i to kako je navedeno u naredbi „*forenzičko veštačenje DNK, radi forenzičko – genetičke analize i utvrđivanja DNK profila uzorkovanih tragova koji su nalik na krv, a pronađeni na donjoj zoni prednje leve strane branika putničkog vozila, da li ovi navedeni tragovi predstavljaju krv, a ako su to tragovi krvi, da li je to krv ljudskog porekla i koji je DNK profil*“. Takođe su izuzeti tragovi sa mesta događaja/sa lica mesta saobraćajne nezgode, sa kolovoza lokalnog puta I-410 Prigrevica-državni put 1.b-12 reda Sombor-Stapar, i to izuzeto je 5 uzorka crvene boje nalik na krv. Svih pet briseva bili su u potpunosti prekriveni tragovima crvene boje, benziidinska reakcija na prisustvo krvi dala je pozitivan rezultat. Jedan od dva brisa izuzet sa automobila označen kao „*OPEL „ASTRA“ prednji levi branik tr. nalik na krv*“ sa vidljivim tragovima crvene boje na vrhu brisa (benziidinska reakcija na prisustvo krvi dala je pozitivan rezultat). Drugi bris označen sa natpisom „*OPEL „ASTRA“ levi branik/blatobran*“ sa vidljivim tamnim crnim tragovima na vrhu brisa, nalik tragovima blata/ zemlje (benziidinska reakcija na prisustvo krvi dala je negativan rezultat) nije dao

rezultat. Analizom uzorka sa automobila „OPEL „ASTRA“ prednji levi branik tr. nalik na krv“ i uzoraka sa kolovoza dobijen je potpuni DNK profil osobe muškog pola identičan DNK profilu pok. mladića čija je trajna krvna mrlja izuzeta prilikom obdukcije i korišćena za analizu kao nesporni uzorak.

3.3. Slučaj 3

Leta 2013. grupe od tri osobe, kako je su tvrdila dvojica osumnjičenih (jedna punoletna muška, P1, i dve maloletne muške osobe, M1 i M2) ukrala je automobila i krenula u nasilničku vožnju ulicama grada. Nakon zaustavljanja i pljačke trudnice, te dva njima nepoznata mladića, pregazili su automobilom (vožnjom unatrag) jednog od mladića koji je bio teško povređen i životno ugrožen. Naredbom Višeg suda u Subotici 7 Kim.114/13 određeno je veštačenje bioloških tragova koji su izuzeti prilikom vršenja uviđaja u cilju određivanja DNK profila i poređenje sa DNK profilima nespornih uzoraka osumnjičenih mlt. M1, mlt. M2 i punoletnog P1, kao i nepornim uzorcima oštećenih. Analizirani su tragovi sa odeće žrtve, mladića koji je pregažen, sa tragovima krvi, kao i tragovi krvi na mestu gde je pregažen. Svi ovi tragovi poticali su od biološkog materijala (krvi) oštećenog.

Dostavljeni su uzorci sakupljeni sa nekoliko mesta u prednjem delu vozila kako bi se odredio vozač vozila i eventualni suputnici/učesnici u navedenom događaju, i to brisevi označeni natpisima «*suvozačeva kvaka*», «*vozačeva kvaka*» i «*volan*». Takođe su dostavljeni sadržaji prednje pepeljare sa tri opuška: opušak „BOND“ (zgužvan), opušak „BOND“ i opušak „LM“, kao i sadržaj zadnje pepeljare vozila sa dva opuška, „LM“ i opušak „MONTE KARLO“. Prema iskazu sudionika događaja, dvojice osumnjičenih, punoletnog P1 i maloletnog M1, vozio je maloletni M2. DNA analiza pokazala je totalni obrt u slučaju. Analizom uzorka briseva «*vozačeva kvaka*» i «*volan*» dobijeni su mešoviti DNK profil, koji potiču od najmanje dve osobe, a DNK profil osumnjičenog punoletnog, P1, izdvaja se kao dominantan (većinski). Analizom uzorka brisa «*suvozačeva kvaka*» dobijen je mešoviti DNK profil, koji potiče od najmanje dve osobe, DNK profil osumnjičenog mlt. M1 izdvaja se kao dominantan (većinski). Analizom uzorka opušaka iz prednje pepeljare na opušaku „BOND“ koji je zgužvan dobijen je potpuni DNK profil osumnjičenog, punoletnog P1, a na drugom opušku „BOND“ dobijen je potpuni DNK profil osobe muškog pola, različit od DNK profila davalaca nespornih uzoraka (označen kao NN1 muška osoba). Analizom trećeg opuška iz prednje pepeljare vozila dobijen je mešoviti DNK profil, koji potiče od najmanje dve osobe, a varijante naslednih karakteristika prisutne u ovom mešovitom DNK profilu poklapaju se sa DNK profilom DNK osumnjičenog, punoletnog P1 i DNK profilom muške osobe (NN1 muška osoba), dobijenim analizom drugog opuška. Proučavanjem DNK profila uzoraka sa opušaka iz prednje pepeljare uočava se da na svakom od ispitivanih autozomalnih genskih markera osumnjičeni, punoletni P1 i muška osoba (NN1 muška osoba) čiji je DNK profil dobijenim analizom drugog opuška, poseduju najmanje po jednu zajedničku naslednu karakteristiku, na osnovu čega se može zaključiti da se nalaze u prvom

stepenu biološkog srodstva. Analizom uzorka opušaka iz zadnje pepeljare (opušak „LM“ i opušak „MONTE KARLO“) dobijen je potpuni DNK profil osobe iste ženske osobe sa oba opuška (NN2 ženska osoba). Upoređivanjem DNK profila osumnjičenog, punoletnog P1 i ženske osobe (NN2 ženska osoba), čiji je DNK profil dobijen sa opušaka iz zadnje pepeljare, uočava se da na svakom od ispitivanih autozomalnih genskih markera poseduju najmanje po jednu zajedničku naslednu karakteristiku, na osnovu čega se može zaključiti da se nalaze u prvom stepenu biološkog srodstva. DNK analiza uzoraka tragova iz automobila kojim je počinjeno delo ukazuje je automobil vozio upravo osumnjičeni, punoletni P1, i da su se u automobila nalazili u nekom trenutku njegovi roditelji, što ukazuju DNK profili sa opušaka iz automobila, kao i mal. M1, čiji je DNK profil nađen u uzorka brisa «*suvozačeva kvaka*». Scenario događaja da je automobil vozio maloletni M2, čiji tragovi uopšte nisu nađeni u vozilu, kreiran je kako bi se izbegla krivica punoletnog počinioca.

3.4. Slučaj 4

Nakon saobraćajne nezgode sletanjem putničkog vozila sa puta, pronađeno je telo jednog preminulog i jednog povređenog mladića. U cilju određivanja položaj putnika u vozilu u trenutku nezgode analizirani su bioloških tragovi iz automobila naredbom Višeg javnog tužilaštva u Zrenjaninu KTR. 1573/18 2018. kada je određeno DNK veštačenje *“uzorka biološkog porekla uzetih od pokojnog, a koji je uzet prilikom vršenja obdukcije i veštačenje uzorka biološkog porekla uzetih od povređenog preživelog mladića, i to na okolnosti određivanje DNK profila, te izdvajanje bioloških tragova pronađenih na licu mesta prilikom vršenja uviđaja”*. Analizom dva uzorka iz automobila koji su označeni kao *“bris crvenih mrlja nalik na krv”* dobijen je potpuni DNK profil povređenog preživelog mladića. DNK analizom traga označenog prilikom dostavljanja kao *“bris sa ručice za otvaranje vozačevih vrata”* dobijen je mešoviti DNK profil, koji potiče od najmanje dve osobe, a kao dominantni profil izdvajao se DNK profil stradalog pokojnog mladića. Analizom uzorka sa volana označen kao *“bris sa volana”*, dobijena je vrlo mala količina DNK (izuzetno mala količina prisutnog biološkog materijala), čija je analiza dala delimični (parcijalni) mešoviti DNK profil, koji potiče od najmanje dve osobe. Na osnovu dobijenog rezultata i izračunatog indeks verodostojnosti (*Likelihood ratios - LR*) nije se moguće izjasniti ni za jedno od dva lica (pokojnog ili preživelog) kao jednog od dva donora. Analizom uzorka označen kao *“bris sa ručice menjača”* dobijen je mešoviti DNK profil, koji potiče od najmanje tri osobe, a izračunati indeks verodostojnosti (*Likelihood ratios - LR*) ukazuje na doprinos pokojnog mladića ovom mešovitom DNK profilu. Iznenađujuće je da DNK analizom uzorka traga označenog kao *“ručice i rukohvata na suvozačevim vratima”* nije utvrđeno pristvo DNK. Obirom da na prisustvo mešovitih DNK profila u ovom predmetu uzorci su analizirani i primenom AmpFISTRyfiler kita.

4. REZULTATI I DISKUSIJA

Na osnovu nekoliko iznetih slučajeva DNK veštačenja DNK analiza je bila potrebna za (1) određivanje počinioca u slučaju bežanja sa mesta udesa i (2) položaja putnika u vozilu u trenutku nezgode iz bioloških depozita u unutrašnjosti vozila. Česti su slučajevi primene DNK analize u svrhu humanih identifikacija pojedinaca iz sagorelog materijala iz spaljenih automobila (Zgonjanin i dr, 2015; e444–e446).

Za DNK analizu sa mesta nezgoda uzeti su ne samo krv, već i različiti drugi biološki uzorci. Ako su kao izvori DNK raspoloživi krv, mrlje od krvi ili tkivo, relativno je lako izvesti DNK analizu, pošto takvi uzorci obično sadrže obilje DNK. Međutim, biološki materijali, kao što je „kontakta DNK“ (DNK prenet dodirrom) najčešće su sakupljeni/izuzeti u većini slučajeva saobraćajnih nezgoda i sadrže male količine DNK (Suzuki, 2004: 339–344). Iako visoko osetljive tehnike analize omogućavaju dobijanje rezultata iz minimalnih količina DNK, još uvek postoje znatne poteškoće u radu sa ovakvim uzorcima. Različit kvalitet i kvantitet izolovane DNK, te posebno izraženi stohastički efekti samo su neki od njih. Zbog toga je proces analize DNK materijala iz ovakvih uzoraka veoma kompleksan.

Poznavanje uobičajenog načina korišćenja/namene datog predmeta od značaja/interesa za delo, u kombinaciji sa poznavanjem a) specifičnog istorijata tog predmeta, b) povezanost tog predmeta sa navedenom kriminalnom aktivnošću, c) razlika u stepenu transfera od strane različitih delova ruke/šake (ili drugih delova tela) može biti koristan, kada treba odlučiti kojem delu nekog predmeta ili otiska treba dodeliti prioritet tokom uzorkovanja. Prema našim iskustvima i rezultatima u analizi forenzičkih uzoraka (Zgonjanin D i dr, 2017: e77–e79), kao i drugih autora (Ishiko i dr, 2008: 115–118; van Oorschot i dr, 2019: 140–166), ciljani analizirani tragovi koji obuhvataju regije od interesa sa kontaktnim DNK tragovima u delima saobraćajnih nezgoda su: volan/upravljač, ručica menjača, kvake na vratima vozača i suvozača (unutrašnje i spoljašnje), područje sedišta, sigurnosnog pojasa te uzorci sa vazdušnog jastuka.

Kontaktne DNK profile iz vozila nakon saobraćajnih nezgoda veoma često su prisutni samo u tragovima i daju mešane ili kompleksne profile koje ne mogu biti međusobno razlučene/razdvojene. Analiza mešavina bioloških uzoraka poreklom od istih tipova ćelija je uvek kompleksna, i izuzetno je teško odrediti DNK profile pojedinačnih donora sa sigurnošću. DNK sa volana je verovatno raspoloživ na mestu saobraćajnih nezgoda i uzimanje briseva sa celog volana se uobičajeno koristi za identifikaciju vozača DNK analizom (Ishiko i dr. 2008: 115–118). Naša iskustva pokazuju da umesto rutinske metode prikupljanja biološkog materijala uzimanjem jednog brisa sa čitave površine, usitnjavanjem ciljanih površina i izuzimanjem više briseva iz različitih regija može se dobiti “čistiji profil” tj. utvrđeno je prisustvo biološkog materijala dva ili samo jednog donora. Studija Boyko i sar. (Boyko T, Mitchell R. J. i. van Oorschot R.A.H, 2019)

izveštava o nalazima sa volana gde je svaki od četiri segmenta volana, kao i središte stuba volana dao valjanu količinu DNK za profilisanje.

Sa različitim predmetima se različito rukuje, u zavisnosti od njihovog oblika i namene. Stoga, različiti delovi nekog predmeta mogu na sebi imati različita količine DNK, moguće i iz različitih izvora. Na primer, ručke i rukohvati različitih alatki, oružja, unutrašnjosti i spoljašnjosti automobila koriste se na relativno isti/sličan način od strane različitih korisnika zbog toga su ciljana područja za identifikaciju osoba koji su ih koristile. Nadalje, stepen interakcije variraće u širokom opsegu u zavisnosti od pojedinačnog, statičnog kontakta posebnog predela objekta, do višestrukog, učestalog, na različite načine ostvarenog kontakta na različitim lokacijama predmeta.

Direktno deponovanje i indirektan prenos DNK sa jedne lokacije na drugi preko ruku tokom interakcije može potencijalno da obezbedi DNK profil osobe(a) od interesa (POI) (van Oorschot i dr, 2019: 140–166). Potrebno je da se poboljša naša pažnja što se tiče koji profil će se verovatno naći sa kojih mesta u vozilu na osnovu istorije korišćenja tih vozila. DNK redovnih vozača/vlasnika automobila uočava se u većini slučajeva saobraćajnih nezgoda u regiji menjača i volana kao većinski. Razlog što je redovni korisnik bio većinski učesnik u ovim uzorcima može biti posledica načina i trajanja kontakta sa volanom koji je neposredno prethodio ostavljanjem otiska dlana. Uočeno prisustvo profila drugih osoba - strani DNK u profilima iz automobila može biti sakupljen i prenet od strane vozača na volan njegovih kola. Taj strani DNK često uključuje DNK bliskih saradnika, posebno od njihovih ukućana/prijatelja/partnera, koji je vozač pokupio pre ulaska u kola.

ZAKLJUČAK

Identifikacija pomoću DNK uspešno se primenjuje u krivičnim istragama saobraćajnih nezgoda. Redovni/usamljeni vozači su većinski učesnici u DNK profilima dobijenim sa njihovih vozila, dok uzorci sa spoljašnjosti automobila nakon saobraćajnih nezgoda sadrže biološke tragove žrtava. Neophodna su veća i opširnija proučavanja radi poboljšanja našeg uvida što se tiče transfera DNK, postojanosti, mogućnosti obrade i povraćaja DNK tragova (DNK-TPPR) i radi dobijanja podataka, koji potpomažu određivanje verovatnoće prisutnosti različitih tipova profila i njihovih stepena učešća/vrste aktivnosti, na volanu, menjaču kao i nekih drugih relevantnih područja unutar vozila.

Metod sakupljanja biološkog materijala po “sekvencama” sa različitih regija u unutrašnjosti vozila naročito obećava kada je u pitanju interpretacija DNK profila dobijenih iz mešavine bioloških uzoraka kontaktnih kragova jer daje upotrebljive DNK profile pogodne za unošenje u baze podataka.

Uprkos znatnom napretku u razvoju metoda analize tragova krvi i drugih bioloških tragova, ako uzorak nije ispravno prikupljen i očuvan, nikakvi moderni forenzički postupci neće moći ispraviti eventualne propuste u ovom esencijalnom inicijalnom

koraku prikupljanja bioloških tragova. Naime, važi princip da DNK test čak i sa najboljom dostupnom tehnologijom je jednako važan kao i dobro prikupljeni uzorak. Stoga, blisko saradivati sa istražnim organima je od suštinskog značaja za prepoznavanje i prikupljanje dokaznih uzoraka tragova.

REFERENCE

1. Balding DJ, Buckleton J. Interpreting low template DNA profiles, *Forensic Sci Int Genet.* 2009 Dec;4(1):1-10. doi: 10.1016/j.fsigen.2009.03.003.
2. Boyko T, R. J. Mitchell & R.A.H. van Oorschot (2019): DNA within cars: prevalence of DNA from driver, passenger and others on steering wheels, *Australian Journal of Forensic Sciences*, DOI: 10.1080/00450618.2019.1572788
3. Castella V, Mangin P. DNA profiling success and relevance of 1739 contact stains from caseworks. *Forensic Sci Int.* 2008;1:405–407.
4. Farmen R.K, R. Jaghø, P. Cortez, E.S. Frøyland, Assessment of individual shedder status and implication for secondary DNA transfer, *Forensic Sci. Int. Genet. Suppl.Ser. 1* (1) (2008) 415–417.
5. Goray M, R.J. Mitchell, R.A.H. van Oorschot, Investigation of secondary DNA transfer of skin cells under controlled test conditions, *Leg. Med.* 12 (3) (2010) 117–120.
6. Goray M, Fowler S, Szkuta B, van Oorschot RAH. Shedder status - an analysis of self and non-self DNA in multiple handprints deposited by the same individuals over time. *Forensic Sci Int.* 2016;23:190–196. doi:10.1016/j.fsigen.2016.05.005
7. Goray M, E. Eken, R.J. Mitchell, R.A.H. van Oorschot, Secondary DNA transfer of biological substances under varying test conditions, *Forensic Sci. Int. Genet.* 4 (2) (2010) 62–67.
8. Gill P, J Whitaker, C Flaxman, N Brown, J Buckleton, An investigation of the rigor of interpretation rules for STRs derived from less than 100 pg of DNA, *Forensic Sci Int.* 2000 Jul 24;112(1):17-40. doi: 10.1016/s0379-0738(00)00158-4.
9. Hanson E, C. Haas, R. Jucker, J. Ballantyne, Specific and sensitive mRNA biomarkers for the identification of skin in 'touch DNA' evidence, *Forensic Sci. Int. Genet.* 6 (5) (2012) 548–558.
10. Haas C, et al., RNA/DNA co-analysis from human skin and contact traces – results of a sixth collaborative EDNAP exercise, *Forensic Sci. Int. Genet.* 16 (2015) 139–147.
11. Ishiko A, Tsuji A, Yamaguchi H, Hayashiba Y, Inoue H, Ikeda N. Experimental studies on identification of the driver based on STR analysis. *Leg Med.* 2008;10:115–118. doi:10.1016/j.legalmed.2007.09.001

12. Lenz C, Flodgaard LR, Eriksen B, Morling N. Retrieval of DNA and genetic profiles from swabs taken inside cars. *Int Congr Ser.* 2006;1228:595–597. doi:10.1016/j.ics.2005.12.032
13. Lowe A, Murray C, Whitaker J, Tully G, Gill P, The propensity of individuals to deposit DNA and secondary transfer of low level DNA from individuals to inert surfaces, *Forensic Sci. Int.* 129 (1) (2002) 25–34.
14. Mapes AA, Kloosterman AD, van Marion V, de Poot CJ. Knowledge on DNA success rates to optimize the DNA analysis process: from crime scene to laboratory. *J Forensic Sci.* 2016;61 (4):1055–1061. doi:10.1111/1556-4029.13102
15. Phipps M, S. Petricevic, The tendency of individuals to transfer DNA to handled items, *Forensic Sci. Int.* 168 (2–3) (2007) 162–168.
16. Reynolds K.A, Boone S.A, Gerba C.P, Watt P.M, Occurrence of bacteria and biochemical markers on public surfaces, *Int. J. Environ. Health Res.* 15 (3) (2005) 225–234.
17. Sijen T, Molecular approaches for forensic cell type identification: on mRNA, miRNA, DNA methylation and microbial markers, *Forensic Sci. Int. Genet.* 18 (2015) 21–32.
18. Suzuki T., Introduction to Criminalistics as Forensic Sciences in Japan, *Nihonshasingakkaisi*, vol. 67, 2004 339–344.
19. van Oorschot RAH, Ballantyne KN, Mitchell JR. Forensic trace DNA: a review. *Investig Genet.*2010;1(1):1–17. doi:10.1186/2041-2223-1-1
20. van Oorschot RAH, Szkuta B, Meakin GE, Kokshoorn B, Goray M. DNA transfer in forensic science: A review. *Forensic Sci Int.* 2019;38:140–166. doi:10.1016/j.fsigen.2018.10.014
21. van Oorschot R.A.H., Jones M.K, DNA fingerprints from fingerprints, *Nature* 387 (6635) (1997) 767.
22. van den Berge M, G. Ozcanhan, S. Zijlstra, A. Lindenbergh, T. Sijen, Prevalence of human cell material: DNA and RNA profiling of public and private objects and after activity scenarios, *Forensic Sci. Int. Genet.* 21 (2016) 81–89.
23. Virkler K, Lednev I.K, Analysis of body fluids for forensic purposes: from laboratory testing to non-destructive rapid confirmatory identification at a crime scene, *Forensic Sci. Int.* 188 (1-3) (2009) 1–17.
24. Zgonjanin D, Petković S, Maletin M, Vuković R, Drašković D. Case report: DNA identification of burned skeletal remains, *Forensic Science International: Genetics Supplement Series* (2015); 5: e444–e446. ISSN 1875-1768 doi.org/10.1016/j.fsigss.2015.09.176
25. Zgonjanin D, Perruccio Soler M, Antov M, Redhead P, Milić A, Validation and implementation of the Investigator 24plex QS kit for forensic casework, *Forensic Science International: Genetics Supplement Series.* 2017. Vol. 6, e77-e79, ISSN 1875-1768, doi.org/10.1016/j.fsigss.2017.09.

26. Zgonjanin-Bosić D, Petković S., Maletin M., Vuković R., Stoiljković G., (2014): Primena DNK analize u forenzičkoj genetici i sudskomedicinskoj praksi. Vek tehnologije molekularne genetike, Zbornik radova sa naučnog skupa: 275-290. Srpska Akademija Nauka i Umetnosti

Dr sci. Dragana ZGONJANIN-BOSIĆ

Research Fellow, Faculty of Medicine, Novi Sad; Permanent court expert in forensic genetics and forensic toxicology; Head of DNA Department, Center for Forensic Medicine, Toxicology and Molecular Genetics, Clinical Center of Vojvodina

FORENSIC APPLICATION OF CONTACT DNA ANALYSIS IN SOLVING CRIMINAL OFFENSES AGAINST PUBLIC TRAFFIC SAFETY

Identification by DNA analysis is now widely used in traffic accident investigations, which has been aided by improvements in the recovery and profiling of trace quantities of DNA. If DNA sources such as blood or tissue are obtained, it is relatively easy to analyze DNA. However, DNA samples from these cars are often present in traces, "touch DNA" (DNA transferred by touch), and they give mixed of complex profiles. In order to better understand how different circumstances affect DNA transfer, persistence, prevalence and recovery (DNA-TPPR) in car accidents, and to obtain more reliable and probable guidelines for obtaining individual DNA profiles; we have presented our experiences working with these samples. In order to better locate traces and determine the degree/type of an activity, it was pointed out to the processing of accident cases and collection of samples in several important areas in the car. We have presented several cases in which DNA analysis has been effectively utilized in traffic accident investigations.

KEY WORDS: DNA analysis / STR / Traffic accident investigations / DNA transfer

SAVREMENI ALATI U OBEZBEĐENJU DOKAZA U ANALIZI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA (CDR BOSCH) I ANALAJZER

Milan BOŽOVIĆ*

Jože ŠKRILEC*

Tehnološki napredak uzrokuje promene na samim vozilima a koje uzrokuju i promene pratećih delatnosti. Savremena vozila su opremljena pisačima egzaktnih podataka o saobraćajnim nezgodama koji su smešteni u centrali airbag-a. Pisači pamte sve relevantne podatke koji prethode jednoj saobraćajnoj nezgodi u egzaktnom obliku, dok prateće delatnosti pružaju mogućnost očitavanja takvih podataka i unos u savremene softverske alate za analizu saobraćajnih nezgoda. Smanjujući subjektivni uticaj čoveka (veštaka) daju precizan prikaz aktivnosti vozila 5s pre sudara u vremenskim presecima na po 0,5s. Takvi podaci uneti u izvornom obliku u savremene softverske alate za analizu saobraćajnih nezgoda isključuju uticaj procene čoveka (veštaka) na izlazne rezultate analize saobraćajne nezgode.

KLJUČNE REČI: saobraćajne nezgode /veštačenje / obezbeđenje dokaza / alati

UVOD

Svet u kome živimo menja se svakodnevno i ubrzano. Samim tim, evidentne su i svakodnevne promene u saobraćaju, povećanje broja najrazličitijih vozila i prevoznih sredstava na putevima, pogotovo u drumskom saobraćaju u kome svi mi učestvujemo, istina na najrazličitije načine. Ne samo u svetu već i u Srbiji. U direktnoj vezi sa drumskim saobraćajem su i saobraćajne nezgode koje predstavljaju negativne posledice saobraćaja. Američka Nacionalna asocijacija za upravljanje saobraćajem na putevima izveštava da je 94% saobraćajnih nezgoda sa teško povređenim ili poginulim licima prouzrokovano ljudskom greškom (NHTSA, 2015).

* Doktorand, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu, bozovicmilan@yahoo.com

* Dipl. saobraćajni inženjer, specijalista drumskog saobraćaja, Republika Slovenija, skrilec.joze@gmail.com

Promene u saobraćaju uočavaju se kroz pojavu novih prevoznih sredstava kao što su električni trotineti, električni bicikli, sve moderniji kvadovi ..., ali i u pogledu novih vrsta vozila koja se pojavljuju i učestvuju u saobraćaju – električna vozila, hibridna vozila, ali i autonomna vozila koja su već postala realnost na putevima širom sveta. Elektro vozila i autonomna vozila predstavljaju budućnost drumskog saobraćaja. Kada se govori o elektro vozilima njihov najveći doprinos bi trebao da bude u smanjenju zagađenja životne sredine, emisije CO₂ i saobraćajne buke (Muneer et al., 2017). Ekspanzija korišćenja autonomnih vozila se tek očekuje u budućnosti. Predviđa se da će autonomna vozila do 2050 činiti 80% prodaje vozila, 40% u saobraćajnoj floti i 50% u predviđenoj kilometraži (Litman, 2018). S obzirom da većina saobraćajnih nezgoda nastane kao posledica ljudske greške, eliminisanjem faktora čovek, očekuju se značajna smanjenja broja saobraćajnih nezgoda, oko 90% (Fagnant and Kockelman, 2015). Takav napredak uočava se i u pogledu teretnih vozila i autobusa, mada je možda nešto manje primetan.

Pored vozila i prevoznih sredstava na koja smo svi navikli, unapređuje se i putna infrastruktura koja omogućava učešće ovih vozila u saobraćaju. Uskoro se u Srbiji završava i prva deonica tzv. „pametnog“ autoputa kojom će moći da se kreću i autonomna vozila. Uz autoputeve grade se i stanice za dopunu električnih vozila. Iako još uvek nisu deo naše svakodnevice, pojedina od novih prevoznih sredstava odnosno vozila učestvuju i u saobraćaju na putevima u Srbiji, pa su zabeležene saobraćajne nezgode u kojima su učestvovala i pojedine vrste ovih novih vozila.

Nova prevozna sredstva, nova vozila zahtevaju i nove, savremene alate u obezbeđenju dokaza u analizi saobraćajnih nezgoda. Jer samo na taj način moguće je pratiti napredak u automobilskoj industriji širom sveta, pa i iznaći nove, daleko savremenije načine – mogućnosti kako da se na adekvatan način obezbede dokazi u slučaju saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovala nova prevozna sredstva odnosno vozila.

Prema procenama Svetske zdravstvene organizacije, svake godine 1,24 miliona ljudi širom sveta pogine u drumskim saobraćajnim nezgodama, što znači da na svakih 25 sekundi jedno lice pogine u saobraćaju, dok istovremeno 20 do 50 miliona bude povređeno, a troškovi posledica takvih saobraćajnih nezgoda mere se milijardama dolara (Murray et al, 2012; Jakobs et al, 2012). Aktuelni trendovi, prema pokazateljima Svetske zdravstvene organizacije iz 2011. godine ukazuju na to da će do 2030. godine saobraćajne nezgode u drumskom saobraćaju sa poginulim licima postati peti vodeći uzrok smrti, sa vidno naglašenom razlikom među zemljama sa visokim i niskim prihodom, osim ako se hitno ne preduzmu određene mere i akcije u cilju preventivnog delovanja (WHO, 2016).

U radu će biti reči ukratko o nekim brojčanim podacima koji se odnose na saobraćajne nezgode na području Srbije u proteklom periodu, o procesnim odredbama iz važećeg Zakonika o krivičnom postupku koje se odnose na pojedine dokaze koji se mogu obezbediti odnosno izvesti u krivičnom postupku. Cilj rada je da nosiocima

pravosudnih funkcija, pre svega javnim tužiocima i sudijama, prikaže neke od novih alata koje mogu koristiti u toku krivičnih postupaka, što ne isključuje mogućnost korišćenja ovih alata i u prekršajnim postupcima, odnosno po pravnosnažnom okončanju krivičnih postupaka u postupcima za naknadu štete pred redovnim odnosno privrednim sudovima.

1. PODACI O SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA U SRBIJI

Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja (dalje: ABS) pokazuju da se u periodu od 2017. do 2021. godine) u Republici Srbiji na putevima dogodilo 173.360 saobraćajnih nezgoda u kojima su smrtno stradala 2.674 lica, teške telesne povrede su zadobila 16.474 lica, dok su lake telesne povrede zadobila 83.280 lica. To se uočava iz Tabele 1.

Tabela 1. Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja: Osnovni pokazatelji stanja bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji, period 2017-2021. godine

Godina	SN POG	SN POV	SN NAST	SN MŠ	Ukupno SN	POG	TTP	LTP	POV	Ukupno NAST
2017	525	14286	14811	21664	36475	579	3514	17849	21363	21942
2018	491	13744	14235	21583	35818	548	3338	17508	20846	21394
2019	494	13735	14229	21541	35770	534	3322	17068	20390	20924
2020	459	11849	12308	18410	30718	492	2953	14297	17250	17742
2021	482	13273	13755	20824	34579	521	3347	16558	19905	20426
Ukupno	2451	66887	69338	104022	173360	2674	16474	83280	99754	102428

Izvor: Agencija za bezbednost saobraćaja

Zvanični podaci za 2022.godinu o broju saobraćajnih nezgoda i nastradalih u saobraćajnim nezgodama na putevima Srbije još uvek nisu objavljeni.

Ovi podaci, značajni su sami po sebi, jer ukazuju pre svega na približno sličan broj saobraćajnih nezgoda na putevima svih godina u posmatranom periodu, osim tokom 2020.godine – ali ta godina ne može da bude objektivno posmatrana zbog virusa Covid 19 i vanrednog stanja koje je u Srbiji bilo proglašeno u periodu od 15.3. do 7.5.2020. godine u kom periodu je objektivno bio smanjen broj vozila u saobraćaju, samim tim i broj saobraćajnih nezgoda i sveukupnog stradanja učesnika u saobraćaju. To se uočava po svim parametrima iz Tabele 1 za 2020.godinu.

2. KAZNENA DELA I POJEDINI DOKAZI U KAZNENIM POSTUPCIMA

Posle saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima odnosno materijalnom štetom u zavisnosti od posledica slede različiti kazneni postupci - krivični, prekršajni, ponekad i za privredne presteupe (Obradović, 2023: 392).

Krivični zakonik Republike Srbije (dalje: KZ)¹ u posebnom delu sadrži glavu XXVI koja se odnosi na krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Pojedina od krivičnih dela iz ove glave odnose se pre svega, na drumski saobraćaj kao na primer ugrožavanje javnog saobraćaja (čl. 289 KZ) i teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja (čl.297 KZ). Neka druga krivična dela iz ove glave odnose se ne samo na drumski već i na druge vrste saobraćaja: ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom (čl.290 KZ) i nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem (čl.295 KZ). Krivični postupci u vezi sa saobraćajnim nezgodama na putevima odvijaju se po odredbama Zakonika o krivičnom postupku (dalje: Zakonik).² Ostala krivična dela iz ove grupe odnose se na vazdušni odnosno vodni saobraćaj.

Nesumnjivo najbrojniji postupci u kojima se pojavljuju sve kategorije učesnika u saobraćaju, kada je došlo do kršenja nekog od propisa iz saobraćaja su prekršajni postupci. Ti postupci se odvijaju po odredbama Zakona o prekršajima (dalje: ZP).³ A ključni propis koji definiše propuste pojedinih učesnika u drumskom saobraćaju je Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZOBS).⁴

U svim ovim kaznenim postupcima postoje odredbe koje se odnose na dokaze koji se prikupljaju tokom tih postupaka.

U krivičnom postupku, pored ostalih dokaznih radnji je i veštačenje, kojim odredbama je posvećeno 20 članova Zakonika.⁵ Međutim, u odredbama koje se odnose na pojedine vrste veštačenja nema odredaba koje bi specifično bile za saobraćajno-tehničko veštačenje, iako je značaj ovog veštačenja nesumnjiv i sa ekonomskog aspekta za državu, zbog visine štete od posledica saobraćajnih nezgoda. Odredbe o veštačenju, takođe najopštije, sadrže i ZP⁶ odnosno Zakon o privrednim prestupima, koji se poziva na shodnu primenu odredaba Zakonika o krivičnom postupku u delu koji se odnosi na veštačenje⁷.

Veštačenje u predmetima saobraćajnih nezgoda, bez obzira o kojoj vrsti kaznenih postupaka se radi, po pravilu, trebalo bi da se obavlja od strane veštaka saobraćajno-tehničke struke kada se prethodno pribave svi neophodni dokazi. Imajući u vidu posledice saobraćajnih nezgoda, da su život i telo najvažnije vrednosti svakog čoveka,

¹ Krivični zakonik, Službeni glasnik RS, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019.

² Zakonik o krivičnom postupku, Službeni glasnik RS, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019, 27/21, 62/21.

³ Zakon o prekršajima, Službeni glasnik RS, br. 65/13, 13/16, 98/16, 91/19.

⁴ Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik RS, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 (Odluka Ustavnog suda), 55/2014, 96/2015, 9/2016 (Odluka Ustavnog suda), 24/2018, 41/2018 (drugi zakon), 41/2018, 87/2018, 23/2019.

⁵ Čl.113 – 132 Zakonika o krivičnom postupku.

⁶ Čl.218 - 224 Zakona o prekršajima.

⁷ Čl.56 Zakona o privrednim prestupima, Službeni list SFRJ, br. 4/77, 36/77, 14/85, 74/87, 57/89, 3/90, Službeni list SRJ, br. 27/92, 24/94, 28/96, 64/2001, Službeni glasnik RS, br. 101/2005.

suštinski u daljem tekstu najveću pažnju posvetićemo krivičnom postupku i saobraćajno-tehničkom veštačenju u krivičnom postupku.

Po pravilu, posle saobraćajne nezgode u kojoj je bilo nastradalih lica ili je nastupila materijalna šteta u iznosu od preko 200.000 dinara,⁸ obavlja se uviđaj od strane policije ili nadležnog javnog tužioca u zavisnosti od posledica saobraćajne nezgode, koji tom prilikom sačinjavaju zapisnik o uviđaju odnosno skicu i fotodokumentaciju lica mesta. U zavisnosti od posledica nezgode neke radnje se preduzimaju na licu mesta – npr. provera alkoholisanosti odnosno vožnje pod dejstvom psihoaktivnih supstanci (opojnih droga) pojedinih učesnika nezgode, naređuje se prevoz poginulog do prosekture u kojoj će se obaviti obdukcija, naređuje se kontrolni tehnički pregled ispravnosti vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi. To su najčešće radnje koje se preduzimaju neposredno na licu mesta posle saobraćajne nezgode. U praksi, retke su situacije da organ postupka poziva veštaka saobraćajno tehničke struke na lice mesta prilikom vršenja uviđaja, iako Zakonik dozvoljava tu mogućnost.

U sledećoj fazi, u postupku koji prelazi u nadležnost javnog tužioca, obavlja se ispitivanje učesnika saobraćajne nezgode – osumnjičenog, oštećenih osoba odnosno članova porodice nastradalih, svedoka, po potrebi obavljaju se i dodatna veštačenja kao što su DNK veštačenje – radi utvrđivanja ko je upravljao vozilom u momentu saobraćajne nezgode, neuropsihijatrijsko – psihijatrijsko ili sudsko medicinsko veštačenje radi uvrđivanja stepena alkoholemije odnosno prisustva opojnih droga u organizmu pojedinih učesnika⁹, sudsko medicinsko veštačenje radi utvrđivanja vrste i težine telesnih povreda odnosno mehanizma nastanka povreda kod pojedinih povređenih ili smrtno nastradalih lica. Tek kada se obave sve prethodne radnje, predmeti se dostavljaju ili bi trebalo da se dostavljaju na saobraćajno-tehničko veštačenje.

3. NOVI ALATI U OBEZBEĐENJU DOKAZA U ANALIZI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Poslednjih godina je posebnu pažnju privukao čitač podataka sa centrale airbag-a (CDR BOSCH). Naime, centrala airbag-a (vazdušnog jastuka) prikuplja i pamti čitav niz egzaktnih podataka koji su od značaja za preciznu analizu saobraćajne nezgode. Pamti brzine, usporenja, kao i pozicije komandnih uređaja (upravljača, pedale kočnice i pedale gasa) pet sekundi pre sudara zaključno sa trenutkom sudara u vremenskim presecima od po 0,5s. Pored ovih parametara pamti i čitav niz drugih parametara koji se koriste za analizu kretanja vozila pre sudara.

⁸ Iznos više od 200.000 dinara predstavlja objektivni uslov inkriminacije da bi postojalo krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja iz čl.289 st.3 KZ.

⁹ U pojedinim javnim tužilaštvima odnosno sudovima ove vrste veštačenja poveravaju se veštacima različitih struka, sa čime smo se kao veštaci na osnovu uvida u spise predmeta susretali u praksi.

Veštaci bez CDR BOSCH-a korise procenjene vrednosti različitih ulaznih parametra koji su neophodni za proračun brzine i vremensko-prostornu analizu (usporenja, brzinu koja odgovara energiji utrošenoj na deformacije i sl.), dok se za način kretanja vozila pre prvog traga oslanjaju na iskaze učesnika saobraćajne nezgode i svedoka.

Za procenu usporenja se koriste tabelarne vrednosti date u priručnicima za saobraćajno-tehničko veštačenje ili vrednosti kočnog koeficijenta izmerene na vanrednom tehničkom pregledu. Vrednosti usporenja usvojene iz tabela priručnika za saobraćajno-tehnička veštačenja nisu vrednosti usporenja izmerene na mestu nezgode u vreme nezgode, pa je i njihova pouzdanost upitna, a veštaci bez CDR BOSCH-a nemaju nikakvih mogućnosti da precizno utvrde vrednosti usporenja koje je ostvarilo vozilo na mestu nezgode u vreme nezgode. Usporenja usvojena na osnovu izmerenog kočnog koeficijenta na vanrednom tehničkom pregledu ne moraju biti jednaka usporenju koje je ostvarilo vozilo na mestu nezgode i u vreme nezgode. Naime, naučni radovi pokazuju da vrednost usporenja bitno zavisi od osobe koja koči i podloge na kojoj se koči. Naučno istraživanje sprovedeno 2021. godine u Beogradu pokazuje da isto vozilo na različitim tehničkim pregledima postiže bitno različite vrednosti kočnih sila (Dedović et al, 2021). Razlika je toliko velika da na pojedinim tehničkim pregledima vozilo zadovoljava zahteve da je tehnički ispravno dok na drugim ne zadovoljava. Takva odstupanja usporenja uvode rizik od drastične i potpuno nenamerne greške u izradi Nalaza i mišljenja veštaka.

Procena brzine koja odgovara energiji utrošenoj na deformacije vozila zasniva se na vizuelnom upoređivanju oštećenja na vozilu i tabelarno (šematski) prikazanim podacima u priručnicima za saobraćajno-tehničko veštačenje. U ovom smislu je još jedan od bitnih parametara za proračun brzine procenjen. Preciznost procene zavisi od oka i znanja veštaka kome je povereno konkretno veštačenje.

Sa razvojem softverskih alata za analizu saobraćajnih nezgoda mogućnost greške se smanjila, upravo iz razloga kompleksnijeg proračuna koji softverski alati vrše za razliku od obrazaca koji se koriste od strane veštaka. Ali i sa upotrebom softverskih alata (PC Crash, VCrash, Analyser i sl.) nije izostao proces procene usporenja i brzine koja odgovara energiji utrošenoj na deformacije, jedino je mogućnost drastične greške u proceni smanjena.

Question:

EES

Name	EES 1	EES 2	Energy Distribution	
1		3-3	10-15 km/h	71% 93%
2		1-5	4-12 km/h	15% 85%
3		2-4	5-12 km/h	13% 87%
4		5-10	20-25 km/h	12% 88%
5		0-2	1-4 km/h	16% 84%
6		4-6	8-12 km/h	23% 77%
7		1-4	3-6 km/h	27% 73%
8		0-2	0-0 km/h	100%
9		0-0	0-0 km/h	100%
10		5-10	5-10 km/h	55% 45%
11		3-6	5-10 km/h	31% 69%
12		3-5	3-5 km/h	55% 45%
Min/Max	0-10	0-25	km/h	
Average	3.8	8.8	km/h	19% 81%
Median	3	8	km/h	15% 85%
Standard deviation	2.2	5.7	km/h	
Def-Energy Median	0.5	3.1	kJ	
Sigma/Median Energy ratio	201	191	%	
Quality indicator	●	●		



*Slika 1. Podaci o potencijalnoj raspodeli brzina za sudar dva vozila iz EES kataloga
Izvor: PC Crash EES katalog*

Procena brzine koja odgovara energiji utrošenoj na deformacije, zasnovana na pomenutim savremenim softverskim alatima (odnosno katalogima), značajno je preciznija za razliku od upotrebe šematskih prikaza iz priručnika, ali i dalje ne isključuje odstupanje koje može uticati na ishod predmeta, pa preciznost i u tom slučaju zavisi od oka i znanja veštaka kome je povereno konkretno veštačenje. Sam katalog daje pregled nekoliko mogućih kombinacija brzina (vidi Sliku br. 1), a na veštaku je da izabere vrednost koju će koristiti za analizu saobraćajne nezgode.

Za razliku od procena veštaka na osnovu podataka iz saobraćajno tehničkih priručnika odnosno upotrebe savremenih softverskih alata koje u praksi koristi jedan, manji broj veštaka saobraćajno-tehničke struke primena CDR BOSCH-a isključuje prostor za procenu parametara od strane veštaka, već daje egzaktnu podatke u vreme

nezgode, tačnije tokom 5s pre nezgode sa vremenskim presecima na po 0,5s. Podaci su smešteni na centrali airbag-a i sa nje se očitavaju. Mogućnost greške je svedena na minimum i u domenu je krivične odgovornosti vezane za uništavanje dokaza. Obzirom da ovaj sistem isključuje procenu kao osnov za analizu saobraćajne nezgode, već daje egzaktne podatke, to se procena veštaka isključuje kao mogućnost. Moguće je fizičko oštećenje centrale airbag-a ili zamena centrale airbaga-a na vozilu (demontažom centrale koja je u vreme nezgode bila u vozilu i ugradnja centrale koja nije bila u vozilu u vreme nezgode) i moguća je prijava nemogućnosti očitavanja centrale airbag-a, što se angažovanjem drugog veštaka ili komisije može proveriti.

Deo podataka očitanih sa centrale airbag-a vozila marke BMW X7 je prikazan na slikama 2-7.

U ovoj saobraćajnoj nezgodi je vozilo BMW X7 u krivini ulevo (posmatrano u pravcu svog kretanja) izašlo sa kolovoza u desnu stranu, udarilo u saobraćajni znak, zatim u stablo drveta i na kraju u parkirana vozila. Centrala airbag-a je zabeležila svaki od tih udara kao poseban događaj (sudar) iako je vremenski interval između pojedinačnih sudara mali, pa sva tri događaja predstavljaju sastavni deo jedne saobraćajne nezgode.

Pre silaska vozila sa kolovoza, na kolovozu nije bilo evidentiranih tragova. Konvencionalnim načinom saobraćajno-tehničkog veštačenja bi bilo moguće izračunati brzinu vozila na početku prvog traga i ne bi bilo moguće utvrditi način kretanja vozila pre početka prvog traga.

System Status at Event (Record 1, Most Recent)	
Hardware Part Number ECU	01 00000000 008.000.000
Software Part Number	08 00001B2F 008.003.002
Accident Date - Millisecond (msec)	299
Vehicle Clock, Date and Time at Event (YYYY-MM-DD, HH:MM:SS)	2021-12-22, 00:57:20
Clipping Time Lateral Sensor (msec)	Clipping Not Reached
Clipping Time Longitudinal Sensor (msec)	Clipping Not Reached
Complete File Recorded, Public, Prio 1 Data	Completed Successfully
CRC Length	4
Event Counter, Crash (Counts)	4
Event Type	Side
Ignition Cycle, Crash (Cycle)	3,498
Ignition Cycle, Download (Cycle)	4,488
Integration Time Delta-V, Lateral (msec)	145
Integration Time Delta-V, Longitudinal (msec)	145
Maximum Delta-V, Lateral (MPH [km/h])	-3.1 [-5]
Maximum Delta-V, Longitudinal (MPH [km/h])	-3.1 [-5]
Maximum Delta-V, Resultant (MPH [km/h])	31.1 [50]
Multi-Event, Number of Events	3, Event
Operating Time (min)	78,025
Serial Number, ECU	200191078
Signature Length	64
Time From Initial Event to Current Event (msec)	2,474.0
Time From Last Speed Data Sample (Precrash) to Time Zero (msec)	223
Time From Previous Event to Current Event (msec)	1,861.0
Time, Maximum Delta-V, Lateral (msec)	145.0
Time, Maximum Delta-V, Longitudinal (msec)	145.0
Time, Maximum Delta-V, Resultant (msec)	145.0
Vehicle Identification Number	9C49539
Vehicle Mileage (km)	31,595

Slika 2. Prikaz osnovnih podataka za događaj br.1

Pre-Crash Data -5 to 0 sec (Record 1, Most Recent) - Table 1 of 2

Time (sec)	Speed, Vehicle Indicated (MPH [km/h])	Accelerator Pedal (%)	Engine Throttle Position (Combustion Engine) (%)	Engine RPM (Combustion Engine) (RPM)	Engine RPM (Electric Engine 1) (RPM)	Steering Input (deg)	Turn Signal Switch Status	Service Brake Activation	ABS Activity	Stability Control	Qualifier Stability Control Function
-5.0	92 [148]	100	10	4,032	Data Not Available	-12	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-4.5	93 [149]	15	10	4,032	Data Not Available	-6	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-4.0	86 [139]	0	10	3,264	Data Not Available	-28	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,471,604
-3.5	85 [137]	100	10	2,880	Data Not Available	-70	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-3.0	81 [130]	100	10	3,392	Data Not Available	-122	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-2.5	78 [125]	1	10	3,392	Data Not Available	-226	Off, Neutral	On	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-2.0	71 [115]	0	10	2,752	Data Not Available	Invalid Data	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,340,532
-1.5	62 [100]	0	10	2,688	Data Not Available	-226	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,340,532
-1.0	53 [85]	0	10	2,048	Data Not Available	-174	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,340,532
-0.5	54 [87]	0	10	2,240	Data Not Available	Invalid Data	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,340,532
0.0	47 [75]	0	10	1,792	Data Not Available	Invalid Data	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,340,532

Slika 3. Prikaz podataka o kretanju vozila za događaj br.1

System Status at Event (Record 2)

Hardware Part Number ECU	01 00000000 008.000.000
Software Part Number	08 00001B2F 008.003.002
Accident Date - Millisecond (msec)	438
Vehicle Clock, Date and Time at Event (YYYY-MM-DD, HH:MM:SS)	2021-12-22, 00:57:20
Clipping Time Lateral Sensor (msec)	Clipping Not Reached
Clipping Time Longitudinal Sensor (msec)	Clipping Not Reached
Complete File Recorded, Public, Prio 1 Data	Completed Successfully
CRC Length	4
Event Counter, Crash (Counts)	3
Event Type	Pedestrian
Ignition Cycle, Crash (Cycle)	3.498
Ignition Cycle, Download (Cycle)	4.488
Integration Time Delta-V, Lateral (msec)	182
Integration Time Delta-V, Longitudinal (msec)	182
Maximum Delta-V, Lateral (MPH [km/h])	-1.2 [-2]
Maximum Delta-V, Longitudinal (MPH [km/h])	-2.5 [-4]
Maximum Delta-V, Resultant (MPH [km/h])	12.4 [20]
Multi-Event, Number of Events	2. Event
Operating Time (min)	78.025
Serial Number, ECU	200191078
Signature Length	64
Time From Initial Event to Current Event (msec)	613.0
Time From Last Speed Data Sample (Precrash) to Time Zero (msec)	362
Time From Previous Event to Current Event (msec)	613.0
Time, Maximum Delta-V, Lateral (msec)	180.0
Time, Maximum Delta-V, Longitudinal (msec)	180.0
Time, Maximum Delta-V, Resultant (msec)	180.0
Vehicle Identification Number	9C49539
Vehicle Mileage (km)	31,595

Slika 4. Prikaz osnovnih podataka za događaj br.2

Pre-Crash Data -5 to 0 sec (Record 2) - Table 1 of 2

Time (sec)	Speed, Vehicle Indicated (MPH [km/h])	Accelerator Pedal (%)	Engine Throttle Position (Combustion Engine) (%)	Engine RPM (Combustion Engine) (RPM)	Engine RPM (Electric Engine 1) (RPM)	Steering Input (deg)	Turn Signal Switch Status	Service Brake Activation	ABS Activity	Stability Control	Qualifyier Stability Control Function
-5.0	88 [141]	100	10	3,840	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-4.5	88 [142]	100	10	3,904	Data Not Available	10	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-4.0	89 [144]	100	10	3,968	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-3.5	91 [147]	100	10	4,032	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-3.0	92 [148]	100	10	4,032	Data Not Available	-12	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-2.5	93 [149]	15	10	4,032	Data Not Available	-6	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-2.0	86 [139]	0	10	3,264	Data Not Available	-28	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,471,604
-1.5	85 [137]	100	10	2,880	Data Not Available	-70	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-1.0	81 [130]	100	10	3,392	Data Not Available	-122	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-0.5	78 [125]	1	10	3,392	Data Not Available	-226	Off, Neutral	On	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
0.0	71 [115]	0	10	2,752	Data Not Available	Invalid Data	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,340,532

Slika 5. Prikaz podataka o kretanju vozila za događaj br.2

System Status at Event (Record 3)

Hardware Part Number ECU	01 00000000 008.000.000
Software Part Number	08 00001B2F 008.003.002
Accident Date - Millisecond (msec)	825
Vehicle Clock, Date and Time at Event (YYYY-MM-DD, HH:MM:SS)	2021-12-22, 00:57:20
Clipping Time Lateral Sensor (msec)	Clipping Not Reached
Clipping Time Longitudinal Sensor (msec)	Clipping Not Reached
Complete File Recorded, Public, Prio 1 Data	Completed Successfully
CRC Length	4
Event Counter, Crash (Counts)	2
Event Type	Pedestrian
Ignition Cycle, Crash (Cycle)	3,498
Ignition Cycle, Download (Cycle)	4,488
Integration Time Delta-V, Lateral (msec)	250
Integration Time Delta-V, Longitudinal (msec)	250
Maximum Delta-V, Lateral (MPH [km/h])	-2.5 [-4]
Maximum Delta-V, Longitudinal (MPH [km/h])	-5.0 [-8]
Maximum Delta-V, Resultant (MPH [km/h])	49.7 [80]
Multi-Event, Number of Events	1. Event
Operating Time (min)	78,025
Serial Number, ECU	200191078
Signature Length	64
Time From Initial Event to Current Event (msec)	Data Not Available
Time From Last Speed Data Sample (Pre-crash) to Time Zero (msec)	249
Time From Previous Event to Current Event (msec)	Data Not Available
Time, Maximum Delta-V, Lateral (msec)	267.5
Time, Maximum Delta-V, Longitudinal (msec)	295.0
Time, Maximum Delta-V, Resultant (msec)	300.0
Vehicle Identification Number	9C49539
Vehicle Mileage (km)	31,595

Slika 6. Prikaz osnovnih podataka za događaj br.3

Pre-Crash Data -5 to 0 sec (Record 3) - Table 1 of 2

Time (sec)	Speed, Vehicle Indicated (MPH) [km/h]	Accelerator Pedal (%)	Engine Throttle Position (Combustion Engine) (%)	Engine RPM (Combustion Engine) (RPM)	Engine RPM (Electric Engine 1) (RPM)	Steering Input (deg)	Turn Signal Switch Status	Service Brake Activation	ABS Activity	Stability Control	Qualifier Stability Control Function
-5.0	86 [138]	100	10	3,776	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-4.5	88 [141]	100	10	3,840	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-4.0	88 [142]	100	10	3,904	Data Not Available	10	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-3.5	89 [144]	100	10	3,968	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-3.0	91 [147]	100	10	4,032	Data Not Available	0	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-2.5	92 [148]	100	10	4,032	Data Not Available	-12	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-2.0	93 [149]	15	10	4,032	Data Not Available	-6	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-1.5	86 [139]	0	10	3,264	Data Not Available	-28	Off, Neutral	On	ABS Activity	ESC Activity	11,471,604
-1.0	85 [137]	100	10	2,880	Data Not Available	-70	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
-0.5	81 [130]	100	10	3,392	Data Not Available	-122	Off, Neutral	Off	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664
0.0	78 [125]	1	10	3,392	Data Not Available	-226	Off, Neutral	On	No ABS Activity	No ESC Activity	2,097,664

Slika 7. Prikaz podataka o kretanju vozila za događaj br.3

CDR BOSCH je prva dva sudara (udar u saobraćajni znak i udar u drvo-događaj 2 i 3) prepoznao kao sudar sa pešacima, što se analizom materijalnih dokaza lako isključuje i dokazuje da je prepreku male površine detektovao kao pešaka. Udar u saobraćajni znak se dogodio 0,5s pre udara u drvo, dok je udar u parkirana vozila usledio 2s nakon udara u drvo.

Konvencionalnim načinom saobraćajno-tehničkog veštačenja bi bilo moguće utvrditi brzinu BMW-a u trenutku udara u saobraćajni znak i ona bi iznosila najmanje 95km/h, dok centrala airbag-a pokazuje brzinu od 125km/h.

Kretanje BMW-a pre udara u saobraćajni znak se ne može utvrditi saobraćajno-tehničkim veštačenjem (konvencionalnim pristupom) jer za to u spisu nema materijalnih dokaza (tragova), pa bi to bilo ostavljeno organu postupka da ceni na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja.

Vozač BMW-a navodi da je BMW vožen (22.12.2021. u 00:57:20) potpuno normalno, konstantnom brzinom, da bi odjednom naišao na led na kolovozu u sred krivine, a zatim isklizao u desnu stranu i sišao sa kolovoza. Prema konvencionalnom načinu saobraćajno-tehničkog veštačenja, takav događaj bi bio moguć, pa bi pod

takvim okolnostima na strani upravljača puta stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove saobraćajne nezgode. Analizom podataka sa centrale airbag-a ovakav događaj se isključuje jer podaci govore nešto drugo. Podaci pokazuju da je BMW u 5s pre udara u saobraćajni znak bio vožen brzinom od 138km/h, kao i da je ubrzavao do brzine od 149km/h (u 2s pre udara u saobraćajni znak), a zatim usporavao. Ugao upravljača je bio 0° , zatim je u 4s upravljač zakrenut za 10° i vraćen u normalan položaj (0°), da bi u 2,5s pre sudara počelo zakretanje točka upravljača za -12° , zatim -6° , pa -28° , -70° , -122° i u trenutku udara u saobraćajni znak bi bio zakrenut -226° . Drugim rečima, umesto normalnog načina vožnje konstantnom brzinom BMW je bio ubrzavan pre ulaska u krivinu i to na način da je pozicija pedale gasa bila na 100%, imao je manevar na točak upravljača zakretanjem za ugao od 10° u vreme dok je pedala gasa i dalje bila na 100%, a zatim vraćanje upravljača na 0% i nakon toga manevar na točak upravljača za -12% . Sve vreme je pozicija pedale gasa na 100%.

Napred navedeni podaci ukazuju na način vožnje BMW-a kao uzrok silaska sa kolovoza. Naime, BMW je sa pozicijom pedale gasa na 100% bio vožen 2,5s. U tom vremenu je povećao brzinu sa 138km/h na 148km/h i imao je maneuvre na točak upravljača.

U ovom slučaju je CDR BOSCH očitao i one detalje kretanja vozila pre prvog traga koji ne bi mogli biti utvrđeni samo na osnovu materijalnih dokaza iz Spisa (tragova). Isključio je normalan način vožnje konstantnom brzinom i isključio je mogućnost destabilizacije usled nailaska na led u krivini. Teme krivine je udaljeno najviše 30m od mesta udara u saobraćajni znak, dok je BMW u prve tri sekunde prešao put od približno 120m, a u poslednje dve sekunde put od približno 80m. Destabilizacija BMW-a je počela na približno 100m pre mesta udara u saobraćajni znak odnosno na približno 70m pre mesta gde bi se nalazio led na kolovozu. Praktično, destabilizacija BMW-a bi počela pre ulaska BMW-a u krivinu, na pravom delu puta.

Očitavanjem centrale airbag-a primenom uređaja CDR BOSCH se dobijaju podaci u dva formata. Jedan je pdf koji služi za štampanje i čitanje dok je drugi format namenjen uvozu u savremene alate za analizu saobraćajnih nezgoda. Jednostavno se očitani fajl uveze u Analyzer Pro (savremeni softverski alat za analizu saobraćajnih nezgoda koji se primenjuje na teritoriji cele Evrope i potvrđen je od strane privatnih i pravosudnih organa, vladinih organizacija kao što su policija i pravosuđe, ali i od strane osiguravajućih kuća) i sam softver podesi kretanje vozila prema očitanim podacima u presecima od po 0,5s od prvog očitanoog podatka do konačnog sudara. Pod ovakvim okolnostima veštak nema mogućnost nikakve intervencije na kretanje vozila čime se isključuje mogućnost procene, promene pozicije ili bilo kog drugog parametra koji je od značaja za analizu saobraćajne nezgode.

Bez obzira na osporavanje savremenih softverskih alata od strane veštaka uz objašnjenje da se u njima može uraditi sve suprotno stvarnom stanju i objektivnim okolnostima, CDR BOSCH u kombinaciji sa savremenim alatima svodi uticaj faktora

veštak na minimum po pitanju tehničkih parametara od značaja za analizu saobraćajnih nezgoda.

Evropska Komisija uređuje regulativu koja obavezuje proizvođače vozila da otvore centrale airbag-a za očitavanje, a savremeni softverski alati u kombinaciji sa CDR BOSCH-om pružaju tehničku podršku za prihvatanje i obradu egzaktnih podataka iz vozila (COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2022/545 koja se primenjuje na sva nova vozila proizvedena na teritoriji EU od 06.07.2024., odnosno na sva nova vozila proizvedena van teritorije EU nakon 06.07.2026. godine, dok se marke vozila otvorene za čitanje mogu proveriti na sajtu <https://www.eudarts-group.com/coverage>). Na veštaku je da očitane podatke razume, obradi i spusti ih na Skicu lica mesta saobraćajne nezgode. Drugim rečima, veštak od mogućnosti procene za koju nema poseban osnov a koju objašnjava stavom "ja sam tako rekao" prelazi na "čitača" tehničkih podataka koje je elektronski uređaj zabeležio, čime se smanjuje mogućnost greške i povećava uticaj objektivnosti.

ZAKLJUČAK

Evropska Komisija je uredila oblast očitavanja airbag centrala. Naložila je da svi proizvođači u narednom periodu (od 06.07.2024. za sva nova vozila proizvedena na teritoriji EU odnosno od 06.07.2026. za sva nova vozila proizvedena van teritorije EU) otvore centrale za čitanje podataka o saobraćajnim nezgodama. Centrale se otvaraju za čitanje, a sadrže egzaktnu podatke o saobraćajnim nezgodama u periodu od 5s pre sudara. Na ovaj način se otklanja mogućnost uticaja subjektivnosti i povećava objektivnost što i jeste cilj organa postupka.

Procena parametara na osnovu kojih se dolazi do konkretnih podataka se stavlja van snage i umesto procene parametara se dobijaju egzaktni podaci koje je neophodno samo pročitati i koristiti za dalju analizu.

Savremeni softverski alati (PC Crash, VCrash, Analyzer i sl.) koriste podatke očitane sa centrale airbag-a čime isključuju uticaj veštaka na izbor usporenja, brzine, koeficijenta trenja, koeficijenta restitucije, brzine u trenutku sudara, usporenja nakon sudara, stepena rotacije, ugaone brzine, širine preklapanja vozila, dubine preklapanja vozila i sl. Praktično, veštak sa pozicije procenitelja podataka koje "brani" kao jedine ispravne (iako su procenjeni) prelazi u poziciju čitača egzaktnih podataka koje koristi za objašnjenje uzroka i okolnosti pod kojima se nezgoda dogodila i okolnosti pod kojima je nezgoda mogla biti izbegnuta.

Organ postupka, sa pozicije sumnje ili vere veštaku i organa koji razmišlja o tome ko je bolje procenio parametre na osnovu kojih je tačno izračunao brzinu i uradio vremensko-prostornu analizu, prelazi u poziciju organa koji dobija egzaktnu podatke o saobraćajnoj nezgodi i isključuje gubitak vremena na raspravu o usporenju, tolerancijama, odstupanjima i mogućnostima i dobija prostor da se bavi uzrocima i okolnostima bez razmišljanja o tačnosti izračunate brzine i vremensko-prostorne

analize. Vreme od 5s pre sudara je sasvim dovoljno za sagledavanje načina kretanja i radnji vozača koje su prethodile sudaru, čime se smanjuje opterećenje u sudskim postupcima u vezi sa objašnjenjima iz kog razloga je sud poklonio ili nije poklonio veru iskazima učesnika saobraćajne nezgode.

Savremeni alati za analizu saobraćajnih nezgoda (PC Crash, VCrash, Analyzer i sl.) preuzimaju egzaktne podatke sa centrale airbag-a, čime se eliminiše zabluda proistekla iz borbe za tržište a objašnjena kroz nameštanje onoga što veštak želi upotrebom savremenih alata.

Ova dilema je prisutna i biće prisutna sve dok se ne stvori kritičan broj veštaka koji odustaje od literature objavljene pre nekoliko desetina godina i prihvati savremene alate za analizu saobraćajnih nezgoda koji dolaze od kreatora savremene evropske regulative i proizvođača vozila.

REFERENCE

1. CJL. Murray et al., 2012, Global and regional mortality from 235 causes of death for 20 age groups in 1990 and 2010: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2010, *Lancet*, 380, pp 2095–2128.
2. Dedović, V., Božanić, V., Božović, M., 2021. Ispitivanje parametara vozila u zavisnosti od tehničkog pregleda: Tehnika, Broj 3, 2021.
3. Fagnant, D.J., Kockelman, K., 2015. Preparing a nation for autonomous vehicles: Opportunities, barriers and policy recommendations. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 77, 167–181. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.04.003>
4. Jacobs, G., Aeron-Thomas, A., Astrop, A., 2012, Estimating global road fatalities, Crowthorne, (TRL Report 445).
5. Litman, T., 2018. Autonomous Vehicle Implementation Predictions: Implications for Transport Planning, Victoria Transport Policy Institute.
6. Muneer, T., Kolhe, M., Doyle, A., 2017. Electric vehicles: prospects and challenges. Elsevier
7. Obradović, D., Uticaj primene informaciono - komunikacionih tehnologija na povećanje bezbednosti saobraćaja na putevima u lokalnoj zajednici – pogled na Valjevo, 18. Međunarodna konferencija Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, 2023, 391-400.

MEĐUNARODNI PROPISI I IZVEŠTAJI

8. Directive EU - COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2022/545
9. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), (2016). 2015 motor vehicle crashes: overview DOT HS 812 318. Traffic Safety Facts Research Note
10. World Health Organization, 2016. Global status report on road safety

PROPISI I DOMAĆI IZVEŠTAJI

11. Krivični zakonik, Službeni glasnik RS, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019.
12. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik RS, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 (Odluka Ustavnog suda), 55/2014, 96/2015, 9/2016 (Odluka Ustavnog suda), 24/2018, 41/2018 (drugi zakon), 41/2018, 87/2018, 23/2019.
13. Zakon o prekršajima, Službeni glasnik RS, br. 65/13, 13/16, 98/16, 91/19.
14. Zakonik o krivičnom postupku, Službeni glasnik RS, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019, 27/21, 62/21.
15. ABS RS (2022). Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2021. godini. Dostupno na: <https://www.abs.gov.rs/cp/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/statisticki-izvestaji> .

Milan BOŽOVIĆ

PhD student, Faculty of Transport and Traffic Engineering, University of Belgrade

Jože ŠKRILEC

Traffic Engineer, Road traffic expert, Republic of Slovenia

MODERN TOOLS IN PROVIDING EVIDENCE IN TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS (CDR BOSCH) AND ANALYZER

Technological progress causes changes in the vehicles themselves, which also cause changes in the accompanying activities. Modern vehicles are equipped with recorders of exact data on traffic accidents, which are located in the central airbag. The printers note all the relevant data that precedes a traffic accident in exact form, while the accompanying activities provide the possibility of reading such data and inputting it into modern software tools for the analysis of traffic accidents. Reducing the subjective influence of humans (experts), they provide a precise representation of the vehicle's activity 5 seconds before the collision in time sections of 0.5 seconds. Such data entered in the original form in modern software tools for the analysis of traffic accidents exclude the influence of human (expert) assessment on the output results of the traffic accident analysis.

KEY WORDS: road traffic accidents / expertise / securing evidence / tools

SMART TOOLS FOR LAW ENFORCEMENT AND CITY SECURITY*

Prof. Endre NYITRAI, PhD*

Prof. Ferenc DÁVID, PhD*

The purpose of the study is to present and summarize the subsystems of the smart city and the concept of the smart city in the light of Hungarian legislation, as well as its essential content elements. The publication analyzes and presents the opportunities provided by smart devices, which not only form the basis of smart cities, but also play a prominent role in law enforcement and city security.

KEY WORDS: smart city / city security / law enforcement / digitization / smart devices

INTRODUCTION

Smart devices help police work in parallel with the development of the digital society. However, smart devices also play an important role in the creation and maintenance of a smart city. By using the applications provided by the smart city, we can leave a lot of digital data behind, while criminals can leave a digital trail, which can effectively help the work of law enforcement agencies in the framework of raster and e-investigation. On social media platforms, and by their smart phones, they may leave digital linguistic fingerprints (Ürmösné, 2019, 2023) as well, concerning texting, commenting and sending messages, from which the forensic linguists can draw conclusions (Ürmösné-Nyitrai, 2021).

The digital ecosystem plays a significant role in the field of law enforcement and public safety, as the availability of electronic devices and services and the advanced IT

*Project no. 2022-2.1.1-NL-2022-00012 has been implemented with the support provided by the Ministry of Culture and Innovation of Hungary from the National Research, Development and Innovation Fund, financed under the 2022-2.1.1-NL funding scheme.

* National University of Public Service Faculty of Law Enforcement, Budapest, nyitrai.endre@uni-nke.hu

* Technology Transfer Institute, research fellow; National Laboratory for Cooperative Technologies, david.ferenc@techtra.hu; Lecturer, University of Pécs Faculty of Law, david.ferenc@pte.hu

background promote the efficiency and effectiveness of activities related to crime prevention, as well as reduce the reaction time of law enforcement agencies and speed up the operation of the justice system (NIS, 2014:16.). The basis of the smart city should be the smart police, since the safety, operation and development of the smart city can be hindered by the lack of the smart police.

The study analyzes a number of smart devices and possibilities, which will be continuously expanded and supplemented with technical development. The list is not exhaustive, but it highlights the role that smart solutions play in law enforcement and city security.

1. SMART CITIES

We can come across many concepts in the definition of a smart city. According to Sallai, a smart city displays a multitude of Internet-based applications for the collection and processing of data (Sallai, 2019:54.). According to Szendi, the smart city is a complex concept. It is a city that uses innovative strategy and solutions to improve the quality of life of its residents while making effective use of its creativity and knowledge base (Szendi et al, 2020: 252).

While in the Hungarian legislation the 56/2017. (III. 20.) formulated the concept of a smart city in a government decree, according to which the smart city: a settlement that prepares and carries out its integrated settlement development strategy based on the smart city methodology, while the smart city methodology: settlements or settlements group's settlement development methodology, which develops the natural and built environment, the digital infrastructure, as well as the quality and economic efficiency of settlement services using modern and innovative information technologies, in a sustainable manner, with increased involvement of the population (56/2017. (III. 20.) Korm. rendelet).

However, the terms "smart city" and "smart city methodology" were replaced by the following provision in September 2021: smart city: a settlement or a settlement participating in the joint planning of municipalities that prepares and implements its integrated settlement development strategy based on the smart city methodology (314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet).

The smart city is made up of subsystems, the continuous monitoring of which gives a comprehensive picture of the current conditions and the necessary directions of development. The Hungarian system defines indicators in six subsystems in order to monitor evaluation and development:

- Smart mobility (transportation, freight, multimodal availability, technical infrastructure),
- Livable environment (smart buildings, long-term resource management, climate-friendly city)

- Smart people (inclusion, integration, education, training, creativity) - Smart living conditions (well-being, safety, health)
- Smart governance (online processes, infrastructure, educational and cultural institutions, healthcare, utilities, waste management)
- Sustainable economy (e-economy, innovation, productivity, efficiency, local and global connections) (Dobai et al, 2015:32-33).

The development of the smart city is most determined by the development of the Internet of Things (IoT) in the present and in the future. With their rapid spread, sensors are able to transmit information about public areas, industrial processes, public rooms, the quality of the soil, the purity of drinking water or even our state of health in the long term, at relatively low costs and using little energy. By processing the large amount of incoming data, the police will be able to, if necessary to initiate immediate intervention. An essential condition for creating security, identified as one of the elements of the smart living conditions subsystem, is the rapid flow of information, which, translated into digital language, assumes an online presence. The real-time data flow must be followed by real-time data processing, in order to ensure that optimal and effective measures can be taken without delay in order to maintain security, prevent crimes, and apprehend the perpetrators of violations that have already occurred (Berki, Nyitrai, 2021). The spread of smart city applications and sensors also increases the safety of cities. The same thoughts are available for prisons as well. (Czenczer, 2019)

What refers to the smart security, it requires a new approach to information and processing, and a new system of dynamic analysis and assessment. (Bács, 2020) This dynamic system processes all the information from the big data creating virtual networks from the mass of information, combines and re-combines the networks determining the probability of reasons of events in the past and the probability of possible events in the future, including problems with resource management, traffic failures and criminal activities. (Bács, 2022)

2. SMART DEVICES AND SOLUTIONS

Several sensor devices are and will be helping your city safety in the future. Currently, city security in Hungary is helped by, for example, intelligent zebras, the Veda system, smart benches, or even drones. Most smart devices are equipped with a camera, which also increases public safety. The recordings are analyzed, although different analysis programs can help (Mátyás 2018, 2019). Furthermore, by using the police portal, the authority can get information more quickly, thereby increasing city security.

Both smart devices, camera recordings and internet portals increase objective security and significantly influence the subjective sense of security in a positive direction.

2.1. VEDA and smart cameras

Developments that improve traffic safety include the VÉDA Road Intelligent Camera Network project. The project harmonizes with the existing Hungarian and European Union programs, since the ex post evaluation of the traffic safety action programs pointed out that the control of compliance with traffic rules is key to reducing the number of road deaths and injuries (Berki, Nyitrai, 2021:9-10). The traffic control point created with the camera network contributes to the safety of the city (Chart 1).



Chart 1. VEDA system and smart cameras

The camera network increases the safety of road traffic, rule-following behavior can be checked and maintained, and compliance with traffic rules can be checked. Camera recordings recorded in the VÉDA system can also help in the detection of crimes by checking the number plates of the cars on the recordings to see if they passed the checkpoint at the place and time in question. If the driver can be seen in the car, it may be possible to use the facial image analysis register and the facial image analysis system. Facial recognition plays a significant role in the administration of citizens and in the police in the field of criminal work.

2.2. Entry barriers

Numerous license plate recognition cameras help to filter out cars, for example, when entering Budapest's protected tourist areas. The smart camera identifies the number plate and the barrier is then raised (Chart 2.)



Chart 2. Smart camera

In several places, bollards are installed on the protected road section (Chart3).



Chart 3. Bollards

If the car has an entry permit, the column preventing entry will sink into the ground after reading the license plate number and the car can continue on the road section in question without hindrance. This column prevents unauthorized persons from entering the protected road section, thus preventing, for example, terrorist acts committed by cars.

It is also possible to install spheres, which prevent the car from driving onto the pavement (Chart 4).



Chart 4. Spheres

These columns or spheres are also used in high security risk locations, government buildings, airports or public areas. Columns preventing entry or spheres preventing driving onto the sidewalk also make the city safer.

2.3. Intelligent zebras

The attention-grabbing design of pedestrian crossings is primary in terms of traffic and city safety. It is often found that the pedestrian crossing is difficult to notice even in daytime conditions, because on the one hand, the road markings forming the zebra are worn off, the signs are covered, and on the other hand, the average night lighting does not highlight the crossing sufficiently (Smart Zebra).

The pedestrian crossing, known as a smart or intelligent zebra, is a pedestrian protection system aimed at the safety of pedestrians and the prevention of fatal accidents. The intelligent zebra detects the pedestrian's actual intention to cross and warns cars from both directions with the help of flashing light signals built into the roadway, so that the car drivers can detect from a distance that they will soon have to give way (Okos zebra).

Picture 5 shows when the sensor does not signal, picture 6 clearly illustrates with the help of the light indicator that priority must be given.



Chart 5. Sensors do not give a signal



Chart 6. Sensors give a signal

In summary, the light indicator can already detect a pedestrian a few meters from the zebra crossing, thereby signaling to drivers that they must stop. The flashing light is visible as long as the pedestrian does not leave the zebra, however, the clearly visible flashing light does not dazzle motorists, so it does not disturb traffic.

The crossing's sensors can count the passage of all pedestrians, cyclists and cars, and even record the speed of vehicles (Új kamerarendszer). The goal is for this warning device to be integrated into the minds of road users, thus increasing the safety of the city.

2.4. Smart columns and smart benches

Smart columns can be important players in the detection of public spaces, which can contain a large number of sensors that can provide information about light conditions, air pollution, and the dynamics of the surrounding traffic.

The smart benches provide Wi-Fi in a narrower environment request for help to use or create an interactive connection in audiovisual form (Chart 7).



Chart 7. Smart benches

In Budapest, several smart benches have been installed in public areas and playgrounds. In addition, intelligent Budapest has been built with a number of smart pillars in the past period (okos oszlop).

The intelligent public lighting poles are suitable for street light emission, thus illuminating public areas, for charging electric cars, as well as for WIFI emission, thus enabling free internet access (Budapest oszlopa). The security camera mounted on the pole is also a surveillance tool, while the emergency button for establishing contact with the police serves the safety of residents and passers-by (Chart 8).



Chart 8. Smart columns

The light fixture located at the top of the smart pole automatically adjusts its brightness depending on whether it detects the movement in its environment. By analyzing crime and law enforcement data, you can get an accurate picture of which points in the area to be protected are the most infected from a criminal point of view, and you can select the neighborhoods where a large number of crowds or groups can be expected to appear. Instead of these, it is advisable to install a smart column. In poorly lit, sparsely built-up, low-traffic neighborhoods, there is a high chance of preventing a crime from being committed with a local alarm that draws attention (perhaps the simultaneous use of sound and light) in the event of an immediate request for help.

Summarize, many sensors can be placed in the columns and several functions can be installed. Among other things, a wi-fi service, a security camera and the emergency call button can be installed, as well as environmental sensors and programmable LED information screens, as well as electric car charging equipment that can be operated with a smart phone application and also indicates the charging status. These options also help the operation of the smart city and can provide additional information to the smart security system. Due to its dynamic capabilities, the latter offers solutions to the emerging problems immediately, in their progress. (Bács, 2020)

2.5. Drones

The unmanned aerial vehicle (English: Unmanned Aerial Vehicle, UAV; hereinafter: drone) is defined in Act XCVII of 1995 on air transport. 35 of § 71 of the Act, according to which "a civil aircraft that is designed and operated in such a way that it is not driven by the person on board."

The drone has become more and more widespread, which can also be explained by that it can be supplemented with several devices (for example thermal and infrared cameras, Wi-Fi, sensors, face recognition, motion detectors), thereby promoting the safety of the city (Chart 9).



Chart 9. Drone

From the point of view of traffic safety, busy road sections can also cost-effectively be checked in real time. and in the case of accidents, it can transmit immediate information, which can help how the authorities group the available forces, tools and methods, since the drone can be the first to arrive at the accidents and be informed about the extent of the emergency (Vigh, 2018:90-91).

The drone can also document the speed of vehicles moving in the city, so drivers can be checked at any time. These functions and possibilities are also intended to promote the safety of the city. It can also help the work of the authority in the prevention, prevention and detection of crimes committed in public areas, as it can record ongoing actions or committed crimes and track the escape routes of the perpetrators (Nyitrai, 2020). Various analysis software can also help in the analysis of camera recordings.

2.6. Application and websites

There are many free city safety apps available on smart phones. With the help of telephone applications, it is also possible to report waste illegally dumped within the city limits, thereby making the elimination of environmental pollution even more effective. Parking applications not only make parking easier, but can also increase city safety, as they can also help detect crimes if the authorities detect and identify the user of the application.

Information communication devices, sensors and applications can help manage the life, traffic and public safety of a city more efficiently. Digital tools and programs are connected to the physical world, which promotes the creation of the smart city and the safety of the city.

It is important for the police to be available digitally as quickly as possible. The police administration portal is available from home at ugyintezes.police.hu (Chart 10).

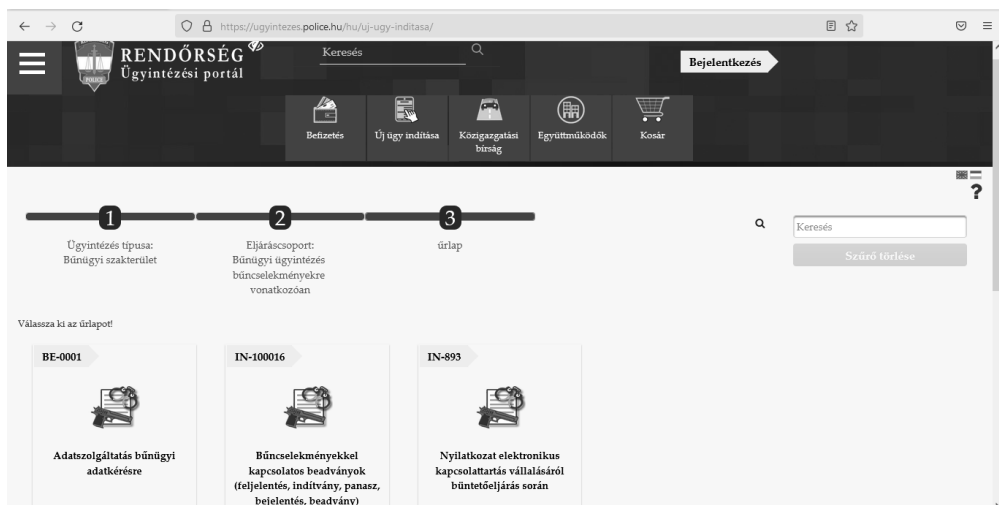


Chart 10. The police administration portal, [police.hu](https://ugyintezes.police.hu)

Most police cases can be easily initiated on the portal, or ongoing ones can be completed online. The incurred costs can be settled using a bank card (Ügyintézés). The

police enables electronic administration with the help of online fillable forms (inNOVA forms) available on the Administration Portal.

Several types of administration (field of expertise) can be selected from the police administration portal:

- criminal,
- control,
- economic,
- border police,
- official assignments,
- official,
- call receiving center,
- administrative police,
- administrative proceedings (judicial review),
- traffic police,
- public order protection.

Within the specialized areas, there are several forms that can be filled in to start the procedure. By clicking on the icon in the area of crime, for example, you can choose from submissions related to crimes (denunciation, motion, complaint, report).

The administration portal of the police can significantly facilitate the administration of citizens in some cases, however, it must be taken into account that in many cases electronic administration will not trigger a personal appearance at the relevant branch (the police).

All the operations initiated and registered through the administration and police portals, also provide information for dynamic security system for crime prevention and investigation purposes. (Bács: 2020) These solutions are applicable for preventing and combating organized crime in its new forms. (Bács, 2021)

SUMMARY

The creation of a smart city makes life easier for city dwellers and creates an ecosystem for city security. Both digitization and modern technical tools play an important role in the formation of the ecosystem. The basis of the smart city must also be the smart police force, which applies modern and innovative information technologies in the performance of its tasks, and is able to use the opportunities provided by digitization, artificial intelligence and digital network research. The opportunities offered by the smart city and the modern technical tools used in this way are already spreading in rural villages, thereby increasing the safety of the villages. The most important role of the tools discussed in the study is in creating security, but it also plays a significant role in prevention and law enforcement.

REFERENCES

1. Bács, Zoltán György (2020): Dynamic matrix method based on information theory in analysis and assessment in counter-terrorism Honvédségi Szemle: A Magyar Honvédség központi folyóirata 148 : Special Issue 2 pp. 132-135.
2. Bács, Zoltán György (2021): Dynamic Asymmetry and Converging Threats Academic and Applied Research in Military and Public Management Science 20: Special Edition pp. 9-17.
3. Bács, Zoltán György (2022): Új, innovatív módszer megalapozása az elemző-értékelő munkában Magyar Rendészet 22: 3 pp. 83-99.
4. Berki, Antal ; Nyitrai, Endre (2021) Mesterséges intelligencia gyakorlati alkalmazásának lehetőségei – okos város, okos rendőrség, (Possibilities of practical application of artificial intelligence - smart city, smart police), Rendőrségi Tanulmányok, 2021/3. sz. pp. 4-47. doi: 10.53304/RT.2021.3.1
5. Czenczer Orsolya: Az alapvető jogok biztosának a Nemzeti Megelőző Mechanizmus keretében végzett vizsgálatai egy bv-s szemével - különös tekintettel a fiatalok szabadságvesztés büntetési intézeteiben végzett vizsgálatokra. Miskolci Jogi Szemle, 2019/2 különszám pp 135-146. https://www.mjsz.uni-miskolc.hu/files/6546/16_czenczerorsolya_t%C3%B6rdelt.pdf (10.05.2023.)
6. Dobos Klára, Kulcsár András, Nagy Péter, Sik András, Szemerey Samu, Vasváriné Menyhárt Éva (2015): Smart City Tudásplatform – metodika javaslat, (Smart City Knowledge Platform - methodology proposal) Lechner Tudásközpont, Lechner Nonprofit Kft., 2015. pp. 1-84. <https://lechnerkozpont.hu/doc/okos-varos/smart-city-tudasplatform-metodikai-javaslat.pdf> (05.04. 2023.)
7. Mátyás, Szabolcs: The role of hot spot analysis in crime analysis, Magyar Rendészet 2018/1. pp.177-183.
8. Szabolcs, Mátyás: Predictive policing softwares in law enforcement. In: Дикаева, Салмана Умаровича (szerk.) УГОЛОВНАЯ ПОЛИТИКА И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА, Saint-Petersburg, 2019., Oroszország : Supreme Court Russian Federation North-West Branch of the Russian State University of Justice, pp. 443-452. 10 p.
9. Nyitrai Endre: A drónok alkalmazásának lehetőségei a rendőrségi feladatok ellátása során, (Possibilities of using drones in the performance of police duties), Rendőrségi Tanulmányok 2020/1. sz. pp. 94-119.
10. Sallai Gyula: Az okosváros-konceptió és az internettechnológia, (The smart city concept and Internet technology), Dialóg Campus Kiadó. Budapest, 2019. p. 54.
11. Szendi Dóra, Nagy Zoltán, Sebestyén Szép Tekla: Mérhető-e az okos városok teljesítménye? – Esettanulmány a 2004 után csatlakozott EU-tagállamok fővárosairól, (Can the performance of smart cities be measured? – Case study

- of the capitals of the EU member states that joined after 2004), Területi Statisztika 2020/2. sz. pp. 249–271. <https://doi.org/10.15196/TS600207>
12. Ürmösné Simon Gabriella: Miben segítik a nyelvi ujjnyomok a nyomozást? Magyar Rendészet, 2019/1, pp. 65-75. doi: 10.32577/mr.2019.1.4
 13. Ürmösné S. G, Nyitrai E: The phenomena of epidemic crime, deepfakes, fake news, and the role of forensic linguistics. Információs Társadalom, 2021. pp. 86-101. <https://dx.doi.org/10.22503/inftars.XXI.2021.4.5>
 14. Ürmösné Simon Gabriella: A területiség szerepe a forenzikus nyelvészetben – a bűnözésföldrajz és a nyelvészet kapcsolódási pontjai. Bűnözésföldrajzi Közlemények, 2023. pp. 43-60. https://rendeszet.uni-nke.hu/document/rendeszet-uni-nke-hu/BFK_2023_1-2.pdf#page=43
 15. Vigh András: A drónok rendészeti alkalmazási lehetőségei, (Law enforcement applications of drones) Belügyi Szemle 2018/10. pp. 90–91., DOI: 10.38146/BSZ.2018.10.6

LEGAL SOURCES

16. 56/2017. (III. 20.) Korm. rendelet egyes kormányrendeleteknek az „okos város”, „okos város módszertan” fogalom meghatározásával összefüggő módosításáról [56/2017. (III. 20.) Government decree on the amendment of certain government decrees related to the definition of the concepts of "smart city" and "smart city methodology"]
17. 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről [314/2012. (XI. 8.) Government decree on the settlement development concept, integrated settlement development strategy and settlement planning tools, as well as some specific legal institutions for settlement planning]

INTERNET RESOURCES

18. Véda Közúti Intelligens Kamerahálózat (2015), <https://www.police.hu/a-rendorsegrol/europai-tamogatások/operativ-programok/veda-kozuti-intelligens-kamerahalozat#6> 07.05.2023
19. Nemzeti Infokommunikációs Stratégia 2014–2020. 16. o., <https://2010-2014.kormany.hu/download/b/fd/21000/Nemzeti%20Infokommunik%C3%A1ci%C3%B3s%20Strat%C3%A9gia%202014-2020.pdf> 07.05.2023
20. Smart zebra: <https://hofeka.hu/smart-zebra-a-nagyobb-biztonsagert/> 08.05.2023
21. Okos zebra: <https://www.letenyemedia.hu/cikkek/magyarorszag/itt-az-első-magyar-okos-zebra.html> 08.05.2023

22. Új kamerarendszer: <https://www.vezess.hu/magazin/2022/12/16/zebra-ami-vigyaz-rad-kiprobaltuk-milyen-egy-okos-varos/> 08.05.2023
23. Okos oszlop: <https://itbusiness.hu/technology/okos-oszlopokkal-epul-az-intelligens-budapest/> 08.05.2023
24. Budapest oszlopa: <https://ng.24.hu/tudomany/2015/11/24/budapest-also-okos-oszlopa/> 08.05.2023
25. Ügyintézés: <https://ugyintezes.police.hu/hu/home> 08.05.2023

Prof. dr Endre NYITRAI

Nacionalni univerzitet za javne službe, Fakultet za primenu zakona, Budimpešta

Prof. dr Ferenc DÁVID

Pravni fakultet, Univerzitet u Pečuju

PAMETNI ALATI ZA PRIMENU ZAKONA I GRADSKU BEZBEDNOST

Svrha studije je da predstavi i sumira podsysteme pametnog grada i koncept pametnog grada u svetlu mađarskog zakonodavstva, kao i njegove suštinske sadržajne elemente. Publikacija analizira i predstavlja mogućnosti koje pružaju pametni uređaji, koji ne samo da čine osnovu pametnih gradova, već imaju i istaknutu ulogu u sprovođenju zakona i bezbednosti grada.

KLJUČNE REČI: pametni grad / bezbednost grada / sprovođenje zakona / digitalizacija / pametni uređaji

CIP - Каталогизација у публикацији Народна библиотека Србије, Београд

656.08(082)

351.74/.76:711.4(082)

МЕЂУНАРОДНИ научни тематски скуп Саобраћај, криминалитет и урбана безбедност (2023 ; Палић)

Tematski zbornik radova međunarodnog značaja / Međunarodni naučni tematski skup Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost, Palić, 14-15 jun 2023. = Thematic Conference Proceedings of International Significance / International scientific thematic conference Traffic, Criminality and Urban Safety, Palic, 14-15 June 2023. ; [urednici, editors Ana Batrićević, Dragan Obradović]. - Beograd : Institut za kriminološka i sociološka istraživanja = Institute of Criminological and Sociological Research, 2023 (Beograd : Pekograf). - 456 str. : ilustr. ; 25 cm

Radovi na srp. i eng. jeziku. - Tiraž 300. - Str. 17-20: Predgovor = Preface / Ana Batrićević, Dragan Obradović. - Bibliografija uz svaki rad. - Abstracts ; rezimei.

ISBN 978-86-80756-55-4

a) Саобраћај -- Безбедност -- Зборници b) Градови -- Безбедност -- Зборници

COBISS.SR-ID 116824073