

УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

**Саобраћајна делинквенција као облик
криминалитета насиља**

(мастер рад)

Ментор

Проф. др Миомира Костић

Студент

Милош Јовановић

Број индекса: М002/24-О

Ниш, 2025 година

САДРЖАЈ

УВОД.....	5
I Криминалитет насиља.....	8
1. Теоријско разматрање криминалитета насиља.....	8
2. Појавни облици криминалитета насиља.....	10
II Улога људског фактора у процесу одвијања саобраћаја.....	11
1. Улога и значај друштвене заједнице и безбедност у саобраћају.....	12
1.1. Политика безбедности саобраћаја и казнена политика.....	13
1.2. Улога међународне заједнице у области безбедности саобраћаја.....	16
2. Човек као фактор (не)безбедности саобраћаја на путевима.....	17
2.1. Поступци учесника у саобраћају.....	19
2.2. Грешке човека као учесника у саобраћају.....	21
3. Човек као рањива страна у области саобраћаја.....	23
3.1. Старе особе као рањива категорија учесника у саобраћају.....	24
III Нормативни оквири у области безбедности саобраћаја на путевима.....	26
1. Међународни и европски стандарди и препоруке.....	27
2. Законска регулатива у области безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији - правни и стратешки оквир.....	28
2.1. Историјски преглед развоја правне регулативе у области саобраћаја.....	29
2.2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима - преглед и значај.....	31
2.3. Основне одредбе Закона о безбедности саобраћаја на путевима.....	31
2.4. Допунски правни акти у области безбедности саобраћаја.....	34
2.5. Стратешки оквир безбедности саобраћаја Републике Србије.....	37
IV Саобраћајна делинквенција и саобраћајни деликти - теоријски и правни оквири.....	40
1. Појам и дефинисање саобраћајне делинквенције.....	41
2. Општа разматрања о саобраћајним деликтима.....	42
3. Основне карактеристике и обележја саобраћајних деликата.....	43
4. Феноменологија саобраћајних деликата.....	43
5. Етиологија саобраћајних деликата.....	44
5.1. Објективни фактори.....	45

5.2. Субјективни фактори.....	46
6. Казнено-правни аспект саобраћајних деликата.....	48
6.1. Саобраћајни прекршаји.....	49
6.2. Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја.....	51
V Саобраћајни делинквенти и детерминанте делинквентног понашања.....	53
1. Појам и проблем дефинисања саобраћајног делинквента.....	53
2. Унутрашње (ендогене) карактеристике.....	54
2.1. Темперамент.....	56
2.2. Карактер и карактерне особине.....	57
2.3. Емоције.....	58
2.4. Интелигенција.....	59
2.5. Ставови према безбедности саобраћаја.....	60
2.6. Склоности и навике.....	61
3. Спољашње (егзогене) карактеристике.....	62
3.1. Вожња под утицајем алкохола.....	62
3.2. Умор.....	63
3.3. Психоактивне супстанце.....	63
4. Социодемографске карактеристике.....	64
4.1. Пол и старосно доба.....	64
4.2. Возачко искуство и образовање.....	66
4.3. Брачни статус.....	67
4.4. Остале социодемографске карактеристике.....	68
VI Мере друштвене реакције и њихов утицај на спречавање саобраћајних деликата.....	69
1. Превентивне мере.....	70
2. Репресивне мере.....	73
2.1. Санкције за саобраћајне прекршаје.....	74
2.2. Санкције за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја.....	77
3. Утицај мера друштвене реакције на спречавање саобраћајних деликата..	78
3.1. Примена саобраћајне регулативе и њен утицај на дисциплину учесника у саобраћају.....	78
3.2. Примена закона и његов утицај на ризично и противправно понашање у саобраћају.....	79

3.3. Утицај саобраћајних кампања и промотивних активности на повећање безбедности у саобраћају.....	81
ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА.....	82
ЛИТЕРАТУРА.....	85
САЖЕТАК И КЉУЧНЕ РЕЧИ.....	91
SUMMARY AND KEY WORDS.....	92
БИОГРАФИЈА.....	93

УВОД

Организација рада и живота приморава савременог човека да се брзо креће како би могао да обави послове на различитим и често просторно удаљеним местима. Стога је неспорно да је саобраћај неопходна и вишеструко друштвено корисна активност организованог савлађивања простора, чија је основна улога трансфер људи, роба, информација и технологија, због чега се основано сматра „крвотоком привредног система земље и носиоцем промена и развоја“.¹

Мобилност савременог друштва условила је интензиван развој транспортног система, у чијем је средишту човек као активни учесник у саобраћају. Управо та чињеница доводи до тога да се кршење саобраћајних прописа и неправилна употреба саобраћајних средстава све чешће испољавају кроз појаву саобраћајних деликата. Ови облици противправног понашања представљају специфичну форму преступништва - саобраћајну делинквенцију. Саобраћајни деликти су масовна појава, негативног карактера и са тенденцијом трајне присутности у друштву, што потврђују и подаци Светске здравствене организације. На глобалном нивоу, у саобраћајним незгодама годишње страда око 1.300.000 људи, док је број повређених приближно 50.000.000. Посебно забрињава податак о високом проценту младих возача у статистици саобраћајних незгода са смртним исходом – особе старости између 19 и 25 година чине око 15% укупног броја погинулих возача. Ови подаци указују на потребу за системским мерама превенције, едукације и контроле у области безбедности саобраћаја, посебно када је реч о младој популацији.

Саобраћај као друштвена појава карактерише висок степен комплексности. Свако учествовање у саобраћају подразумева интеракцију у ограниченом простору и под одређеним условима, што ствара потенцијал за настанак негативних последица. Због тога законодавци имају важну улогу у креирању јасних и применљивих прописа који обезбеђују заштиту свих учесника у саобраћају. Истовремено, најзначајнији фактор унапређења безбедности јесте понашање самих учесника, а развијање одговорности и опреза код возача и пешака представља кључну превентивну меру.

¹ З. Лалић, *Безбедност саобраћаја*, Мирослав, Београд, 2009, стр. 11.

Политика сузбијања саобраћајне делинквенције захтева свеобухватан и савремен приступ. С обзиром на то да је саобраћајна делинквенција резултат сложене интеракције различитих друштвених, психолошких и институционалних чинилаца, реакција друштва мора бити прилагођена њеној комплексној етиолошкој природи. Превенција саобраћајне делинквенције одвија се на два основна нивоа. Први се односи на тзв. индиректну, односно социјалну превенцију, у оквиру које се спроводе мере усмерене ка отклањању или ублажавању утицаја фактора који доприносе настанку саобраћајне делинквенције. Ове мере имају за циљ да делују превентивно - не толико на потенцијалне извршиоце, колико на саме изворе ризика у ширем друштвеном контексту. Други ниво подразумева репресивне мере, које се примењују након извршеног деликта, и обухватају санкционисање саобраћајних делинквената у складу са законом. Ова два приступа - превентивни и репресивни - морају бити део јединствене стратегије, која ће као крајњи циљ имати унапређење безбедности саобраћаја и смањење броја саобраћајних прекршаја и несрећа. Циљ овог рада јесте да се анализира саобраћајни криминалитет са аспекта његове повезаности са криминалитетом насиља, кроз правни, криминолошки и социолошки приступ. Крајњи циљ рада јесте давање препоруке за унапређење нормативног и институционалног одговора на овај облик криминалитета.

Структуру мастер рада чине следеће целине кроз потребу разумевања суштине рада и његовог указивања на кључне чињенице о овом облику криминалитета.

Поред увода и закључних разматрања, овај рад обухвата шест целина.

У *Првом делу* упознајемо се са криминалитетом насиља, његовим теоријским разматрањима, интензитет насиља који се примењује и какав је његов историјски развој текао.

У *Другом делу* рада биће речи о улози људског фактора у процесу одвијања саобраћаја, где је фокус усмерен на улогу и значај друштвене заједнице и безбедности саобраћаја на путевима, каква је политика безбедности саобраћаја и казнена политика, као и улога међународне заједнице у овој области, како изгледа понашање човека у саобраћају и евентуалне грешке човека у саобраћају, и човек као жртва у процесу одвијања саобраћаја.

У *Трећем делу*, упознајемо се са нормативним оквирима у области безбедности саобраћаја на путевима, где ће се детаљно разрадити међународни

и европски стандарди и препоруке, Закон о безбедности саобраћаја на путевима, историјски осврт на законску регулативу у области безбедности саобраћаја, садржај закона и стратешки оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији.

У *Четвртм делу* приказују се саобраћајни деликти кроз њихово опште разматрање и дефинисање, њихове карактеристике и фактора који доприносе њиховом настанку, сам криминолошки аспект саобраћајних деликата, као и казненоправни аспект.

У *Петом делу* обрађују се саобраћајни делинквенти и детерминанте делинквентног понашања, где видимо које то унутрашње, спољашње и социодемографске карактеристике делинквената детерминишу делинквентно понашање кроз њихово јасно појашњење, да ли већи утицај имају унутрашњи фактори, попут темперамента, карактерних особина, интелигенције и други, или, преовлађују спољашњи фактори, попут утицаја алкохола и дрога, умор и социодемографски фактори као што су пол, старост, возачко искуство и слично.

У *Шестом делу* је примена мера друштвене реакције и њихов утицај на спречавање саобраћајних деликата, коју сврху имају мере превенције и репресивне мере, које су то санкције предвиђене за саобраћајне прекршаје, какав је утицај примене законске регулативе и утицај кампања и промоција на безбедност саобраћаја.

На крају, закључна разматрања где се добија комплементарна слика о саобраћајним делима, њиховим карактеристикама и улози у свакодневном животу са евентуалним смерницама за боље разумевање и спречавање настанка ових деликата.

I КРИМИНАЛИТЕТ НАСИЉА

Иако агресија и агресивност нису нове појаве у људском понашању, очекивало се да ће с развојем човекове свести и напредовањем цивилизације оне бити све мање изражене, контролисаније, па чак и непотребне. Међутим, агресија, било као појединачна, било као колективна појава (на нивоу држава), није нестала, већ је током времена мењала облике и начине испољавања.

У одређеним периодима људске историје, агресија и агресивност нису само били прихваћени, већ и вредновани као нормалан и нужан начин опстанка, па чак и као део доминантног вредносног система. Примери за то су однос робовласника према робу, феудалца према кмету, и слични односи моћи. У таквим друштвеним оквирима, насиље је било унапред прихваћено, институционализовано и често сматрано легитимним. Цивилизацијски развој није укинуо агресију, али је мењао њене облике и степен друштвене прихватљивости. Тако су се, током историје, редуковала права појединаца или група да упражњавају насиље над другима - од укидања робовласништва, преко преласка са феудалних на буржоаске односе, па све до модерних система заснованих на формалноправној једнакости и концепту људских права.²

1. Теоријско разматрање криминалитета насиља

Велики број кривичних дела врши се применом насиља или уз помоћ насиља. Насиље у криминолошком смислу³ значи употребу силе, претње или злоупотребу моћи према другом лицу, или се одређује као употреба принудних средстава и метода према некоме, а против његове воље и права или примена физичке силе према објектима и материјалним средствима. Под насиљем⁴ се подразумевају различити акти, поступци или понашања појединаца, група, друштвених институција, организација или друштва у односима према људима, који укључују примену физичке, психичке, политичке или друге силе којима се угрожавају физички, психички или социјални интегритет човека.

² Л. Крон, *Насилнички криминал: етиологија, феноменологија, превенција*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 2010, стр. 21-22.

³ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Криминологија*, Правни факултет у Нишу, 2012, Центар за публикације, стр. 106.

⁴ *Ibid.*

Насиље представља дрску и безобзирну примену физичке силе, противправног угрожавања човека и других јавних добара и друштвених вредности. Битна обележја насилништва су склоност ка иживљавању без разумног повода, принуђивање другог да трпи такво понашање, чиме се тешко вређа његово достојанство или угрожава физички интегритет - живот.⁵

Живот је неприкосновена вредност човека установљена низом међународних и регионалних уговора за заштиту људских права и уставима држава.⁶

Криминалитет насиља није инкриминисан као посебно кривично дело у кривичним законима, већ постоје дела код којих је насиље елеменат бића кривичног дела или, пак, начин њиховог извршења. То су кривична дела против живота и тела, слободе кретања и одлучивања, личне сигурности, достојанства личности и морала, брака и породице.

Насиље је одувек присутно на друштвеној сцени као један од облика интерперсоналног односа, а парадокс је ескалира са развојем модерног и масовног друштва и развитком цивилизације, како у средствима, тако и методу и обиму испољавања. Цивилизација је уз све наплетке учинила да насиље све више постаје *друштвена свакодневница*. Преласком са традиционалног на масовно друштво, дошло је до кидања веза, занемаривања непосредних контакта људи са природом и међусобно, повећане опште и социјалне мобилности, раслојавања друштва, све до разарања примарне заједнице - породице и њене замене другим супститутима.⁷

Обим криминалитета насиља у савременом друштву је много већи него раније. Људи све чешће прибегавају насиљу за решење међусобних спорова и сукоба. Локални, грађански ратови, супротности у друштвеном развоју, нерешени социјални проблеми изазивају праве експлозије насиља и агресије.

⁵ М. Бошковић, *Криминологија*, Правни факултет у Новом Саду, Нови Сад, 2015, стр. 158.

⁶ Право на живот је гарантовано посебним међународним актима: Повеља УН, Универзална (или Општа) декларација о људским правима УН (1948), Међународни пакт о грађанским и политичким правима УН, Други факултативни уговор о грађанским и политичким правима УН, Конвенција Савета Европе о заштити људских права и основних слобода (1950), са пратећим протоколима, Конвенција против тортуре и других сурових, нељудских или понижавајућих казни или поступака (1984), са Опционим протоколом из 2002, Европска конвенција о спречавању мучења и нехуманих или понижавајућих казни или поступака (1987).

⁷ *Ibid.*

Сви облици испољавања криминалитета насиља повезују агресивност извршиоца према жртви у различитим варијантама и различитог интензитета.⁸

2. Појавни облици криминалитета насиља

Криминалитет насиља може да се јави као организовано насиље (колективни акт), спонтано насиље (као појединачно понашање) и инструментално насиље (уцене, отмице, таоци).⁹

Према критеријуму облика у коме се насиље појављује разликују се: директно насиље (које се испољава кроз намерно повређивање и нарушавање физичког и психичког здравља људског бића), индиректно насиље (састоји се у посредном деловању, индиректној повреди права на живот, неуказивање помоћи), репресивно насиље (односи се на кршење основних грађанских и политичких људских права) и насиље према интегритету људи (*alienating violence*¹⁰).

Поделу деликата насиља на неколико типова и подтипова извршио је *Hans Joachim Schneider*.¹¹ Он разликује: насиље у породици, насиље у школи, насиље између малолетничких банди. Појавни облици насиља у породици су: физичко злостављање деце, злостављање жене/супруге, злостављање старих људи и злостављање између браће и сестара. Овај писац разликује као посебну категорију злочина, „злочин мржње”, који се врши због припадности одређеној раси, религији, етничкој припадности, припадности полу и слично.

У теорији се наводи да криминалитет насиља треба да обухвати, пре свега, криминалне активности којима се напада живот и тело, полна слобода и полни морал, али и друга криминална понашања учињена из користољубља уз примену силе, затим, она против слободе и права грађана, против јавног реда и правног саобраћаја, и насилничко понашање на јавном месту.

⁸ Последњих година у Србији је забележен као облик насиља, тзв. *насиље у судницама*. Учестале су претње и напади на судије у судницама и ван њих. Треба поменути убиство жене судије у Нишу, бацање бомбе на жену судију у Панчеву у току суђења, у Чачку бацање експлозива на кућу судије у току ноћи, у Шабцу ударање жене судије песницом у лице, у Новом Београду судији је забрањено убитвом, у Лесковцу је убијен председник општинског суда и сл. - С. Константиновић - Вилић, В. Николић - Ристановић, *Op. cit.*, стр. 240.

⁹ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 107.

¹⁰ *Alienating violence* - насиље које се испољава у депривацији човекових права на психолошки, емоционални, културни или интелектуални интегритет.

¹¹ H.J. Schneider, *Kriminologie für das 21. Jahrhundert*, Münster-Hamburg - London: LIT Verlag, 2001, pp. 180.

Такође се, као најтежи облици испољавања криминалитета насиља, наводе тероризам, политички деликти насиља и злочини против човечности и међународног права.

II УЛОГА ЉУДСКОГ ФАКТОРА У ПРОЦЕСУ ОДВИЈАЊА САОБРАЋАЈА

Развој технике представља један од кључних начина на које човек настоји да савлада и прилагоди природу својим потребама и „сада добија неки атавистички одблесак у психи данашњег човека, па тако у неком неслућеном обрту делује ретроактивно: савлађивањем природе ван себе, човек је све више губио власт над природом у себи.“¹²

Саобраћајни систем, који почива на индивидуалним акцијама, понашању и потребама различитих корисника путева, у сваком тренутку се граничи са могућношћу да резултира неком врстом конфликта. Техника којом се човек све више служи у свакодневном животу развија се брже него што се развијају и мењају навике човека који се њоме служи. Улога људске грешке у саобраћајном систему документована је као један од главних фактора, који доприноси настајању већине саобраћајних деликата.¹³

Полазећи од једне од најчешћих тврдњи у литератури да је „човек најзначајнији и најкомплекснији фактор у процесу одвијања саобраћаја“, ¹⁴ може се поставити питање која је улога човека у процесу одвијања саобраћаја? Одговор на ово питање захтева разрешење, рекло би се, нерешивог конфликта пред којим се данас налази људско друштво: саобраћајна техника - човечја психа, која несумњиво представља карактеристичан вид дијалектичког јединства супротности. „Иста саобраћајна техника, која човека толико ослобађа и уздиже – истовремено га по унутрашњој дијалектици развоја, све више подјармљује.“¹⁵

¹² Д. Атанацковић, М. Лукић, Ћ. Лазин, З. Миловановић, Љ. Радуловић, *Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја на путевима*, Славија-Пресс, Нови Сад, 1987, стр. 157.

¹³ D. Zaal, *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Report no. 53, Monash University, Accident Research Centre, Clayton, Victoria, 1994, pp. 1.

¹⁴ М. Инић, *Безбедност друског саобраћаја*, шесто издање, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, 2004, стр. 253.

¹⁵ В. Водинелић, *О психичким узроцима саобраћајних несрећа и методама њиховог утврђивања*, Утицај употребе алкохола на безбедност саобраћаја, Југословенски црвени крст, 1961, стр. 11.

Јовановић процес одвијања саобраћаја описује као врло сложен. У оквиру саобраћајног система међусобно се преплићу бројни чиниоци – са једне стране човек и његове карактеристике (субјективни фактор), а са друге стране, технички фактори (возило и пут са околином), природни и друштвени чиниоци.¹⁶

Човек је главни учесник у систему саобраћаја. Својим учешћем на путевима, човек може бити и активни играч (возач, пешак, бициклиста) и жртва (пасиван играч). Зато је од значаја да друштво кроз јасну саобраћајну политику, ефикасну примену закона и континуиране превентивне мере обезбеди услове за безбедно и одговорно учешће свих учесника у саобраћају.

У саобраћају, живот изгуби више људи него у свим забрањеним илегалним активностима заједно.¹⁷ Ова чињеница ескалирала је почетком овог века и побудила пажњу међународне заједнице, у циљу подизања свести друштва и потреби проналажења решења за ублажавање последица „крваве жетве“ на путевима.¹⁸

1. Улога и значај друштвене заједнице и безбедност у саобраћају

Друштво има важну улогу у обезбеђивању безбедности у саобраћају. То ради тако што ствара правила, организује системе, обезбеђује новац, гради путеве и инфраструктуру, развија ауто-индустрију и здравствени систем. Овај рад се обично спроводи на националном нивоу, али и на међународном, кроз заједничке стандарде и препоруке.

Најважнији део улоге друштва у борби против прекршаја у саобраћају јесте да учествује у стварању правила и закона који уређују саобраћај. Поред тога, друштво помаже да се та правила поштују тако што полиција контролише њихово спровођење, а судови кажњавају оне који их крше.

Када погледамо како се саобраћај на путевима регулише у целини, видимо да је он много масовнији и сложенији него у другим областима. Безбедно и правилно одвијање саобраћаја зависи од тога колико је друштво организовано и

¹⁶ Д. Јовановић, *Феноменологија и етиологија понашања учесника у саобраћају*: магистарски рад, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, 2010, стр. 10.

¹⁷ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 347.

¹⁸ Ž. Mršić, *Prevention and repression in suppressing road traffic delinquency*. Ministry of the Interior of the Republic of Croatia, Police Academy, 2005, pp. 6.

спремно да прилагоди простор у коме се саобраћај одвија. Оно мора ићи у корак са развојем саобраћаја, па чак и да му претходи. То значи да је важно добро организовати цео саобраћајни систем и ефикасно управљати његовом безбедношћу.

Када се прави добар систем за безбедност саобраћаја на путевима, најважнију и одлучујућу улогу има друштво, пре свега на нивоу целе земље. „Ефикасно реаговање друштва на негативне појаве у саобраћају, односно стварање ефикасног система заштите угрожених друштвених вредности у овој области захтева стварање смишљеног, разгранатог, планског, разрађеног, синхронизованог система разноврсних и узајамно повезаних организационих, социјалних, васпитних, образовних, техничких, економских и других, на резултатима науке заснованих, мера и активности којима ће се ризик који прати одвијање сложеног и сада већ гломазног система кретања људи и робе, свести у друштвено прихватљиве границе. Спречавање саобраћајних незгода, односно побољшање безбедности саобраћаја има шири значај и представља у крајњој линији побољшање квалитета живота савременог човека“.¹⁹

Проблеми у саобраћају толико су велики да друштво мора да створи ефикасан систем који ће те проблеме смањити. Први корак ка том циљу јесте доношење и примена закона који ће помоћи да се безбедност у саобраћају побољша и да се спрече лоше појаве. Међутим, само кажњавање прекршаја није довољно и не даје добре резултате. Број саобраћајних прекршаја и кривичних дела расте годинама уназад, што је озбиљан проблем. То није тренутна појава и не може се занемарити, јер број моторних возила непрестано расте, а са њим и број саобраћајних незгода и кривичних дела. Постојећи систем не може добро да се носи са овом ситуацијом.

1.1. Политика безбедности саобраћаја и казнена политика

Безбедност саобраћаја дефинише се као научна дисциплина која изучава негативне ефекте и последице саобраћаја, у циљу разумевања законитости настанка и оптимизације метода смањивања негативних ефеката и последица

¹⁹ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 346.

саобраћаја.²⁰ Друштво предузима разне активности како би направило систем који ће побољшати безбедност у саобраћају и спречити негативне последице. То ради тако што делује унапред (проактивно), али и реагује након што се проблеми појаве (реактивно).

За разлику од реактивног приступа, проактивни приступ је много хуманији, јер он „не чека“ да се догоди саобраћајна незгода и да неко погине у њој како би се предузеле одговарајуће мере. Напротив, он се заснива на предузимању мера које ће спречити настанак саобраћајне незгоде, на основу анализе индикатора безбедности саобраћаја.²¹ Проактивно деловање огледа се у развоју и унапређењу законодавног, организационог и инфраструктурног амбијента у једном друштву, као и предузимању свих оних мера које треба да предупредe вршење саобраћајних деликата.

Међутим, мере интервенције код спречавања саобраћајних незгода се разликују од репресивних мера по својој природи, садржају и објекту према коме су уперене.²² Спречавање саобраћајних прекршаја заснива се на великом броју мера које се предузимају у овој области. Највећи значај имају мере које делују превентивно, односно оне које имају за циљ да до прекршаја уопште не дође. Нема ефикасне стратегије за супротстављање криминалу, без добро осмишљене превенције.²³ Превентивне мере су усмерене како на објективне факторе²⁴, тако и на понашања учесника у саобраћају која нису инкриминисана. Закони и прописи о безбедности саобраћаја на путевима тачно одређују ко је одговоран за спровођење превентивних мера. При томе се често користе добра искуства земаља које су већ успешно изградиле систем заштите у овој области.

Реактивно деловање значи да друштво реагује *након* што се догоди саобраћајна незгода. То укључује кажњавање оних који су прекршили саобраћајне прописе. На тај начин се спроводи казнена политика, односно

²⁰ К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, *Основе безбедности саобраћаја, Криминалистичко-полицијска академија*, ЈП Службени гласник, Београд, 2014, стр. 15.

²¹ D. Pešić, M. Vujanović, K. Lipovac, B. Antić, *Analysis of possibility for traffic safety improvement based on Serbian traffic violation database analysis*. Scientific Research and Essays, 6(29), 6140–6151, 2011, pp. 6140.

²² М. Инић, *Op. cit.*, стр. 346.

²³ Л. Крон, Б. Кнежевић, *Криминал, насиље, деструкција: О дометима државне реакције и нужности адекватне социјалне профилаксе*. Држава versus криминалитет и стандарди људских права. Л. Крон, Б. Кнежевић (приредиле), у Криминал и државна реакција: феноменологија, могућност, перспективе, Институт за криминологију и социолошка истраживања, Београд, 2011, 9–24, стр. 11.

²⁴ Мере усмерене на објективне факторе односе се на: пут, возило, регулисање, организацију, управљање саобраћајем и стварање других повољних услова за одвијање саобраћаја.

држава покушава да спречи опасна понашања у саобраћају. У зависности од тога колико је неко дело опасно за друштво, примењују се различите врсте казни, од прекршајних и привредних (економских) казни, па све до кривичних казни за најтежа дела.

Сада се кривично право више не гледа само као последње средство које држава користи да се заштити од криминала, већ и као начин да се проблем реши на мирнији и дугорочнији начин.²⁵ Неки стручњаци истичу да закони треба да прате промене у друштву и одражавају оно што се сматра најбољим решењем у том тренутку. Међутим, често се дешава да државна реакција на криминал касни у односу на стварне догађаје и проблеме у друштву. Пошто држава то препознаје, она понекад реагује тако што пооштрава казне и враћа се на старе, већ превазиђене начине кажњавања, уместо да тражи нова и боља решења.²⁶ Полиција има веома важну улогу у начину на који држава реагује на криминал. Сматра се да је она кључна институција за успешно спровођење закона и заштиту друштва. Због тога се посебна пажња посвећује томе како полиција делује, посебно у погледу репресивних мера, односно хапшења и спречавања кривичних дела. Али поред тога, све више се истиче и потреба да се развијају добри превентивни модели, односно начини како да се криминал спречи пре него што се уопште догоди. То је важан део безбедносне политике сваке државе.²⁷

Ове промене у политици кажњавања посебно се виде када је реч о сузбијању саобраћајних прекршаја и кривичних дела. Зато је веома важно да се тачно знају правила и улоге свих институција које учествују у контроли и надзору понашања у саобраћају. Такође, закони који регулишу ову област морају се јасно и доследно примењивати, без изузетака, како би систем функционисао ефикасно и праведно.

Казнена политика у борби против саобраћајних прекршаја захтевала је доношење свеобухватних закона о безбедности саобраћаја и код нас. Тим законима створена је основа за планирање и систематско деловање у овој

²⁵ Г. Илић, *Држава versus криминалитет и стандарди људских права: у Криминал и државна реакција: феноменологија, могућност, перспективе*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 2011, 25–51, стр. 25.

²⁶ З. Николић, *Државна реакције на криминал као препреке и узроци појаве: могућности и перспективе*, у: *Зборник радова: Криминал и државна реакција: феноменологија, могућности, перспективе*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, 2011, 71–82, стр. 80.

²⁷ С. Ристовић, *Стратешке основе за развој и остваривање полиције у заједници*, CIVITAS, 2013, 3(05), 112–131, стр. 124.

области. Оваква политика се заснива на неколико важних чињеница. Прво, најразвијене земље су још седамдесетих година прошлог века успеле да смање број саобраћајних несрећа и погинулих, иако је број возила и километара које возе стално растао. Друго, већина саобраћајних несрећа настаје због лоших ставова људи - непоштовања закона, непажње, некултуре и незнања. Треће, у земљама у развоју, као што је наша, саобраћајне несреће су често последица лоше организације система безбедности, недовољно доследног примењивања закона, слабе превенције, као и небезбедних путева, лошег дизајна возила и недостатка адекватне неге након несрећа.²⁸

1.2. Улога међународне заједнице у области безбедности саобраћаја

У последњих двадесет година међународна заједница све више обраћа пажњу на сложена питања која се тичу саобраћаја на путевима. Ово интересовање долази као последица општег развоја друштва и економије, које доносе нове изазове за саобраћај, али и због негативних појава које тај развој може изазвати. Страдање људи у саобраћајним несрећама постало је велики светски проблем. На то су посебно упозориле Генерална скупштина Уједињених нација и Светска здравствена организација. У свом извештају за 2009. годину, Комисија за глобалну безбедност на путевима је предложила покретање Декаде глобалне акције за безбедност на путевима (у даљем тексту: Декада). Генерални секретар УН, у свом извештају Генералној скупштини из 2009. године, охрабрио је државе чланице да подрже напоре за успостављање Декаде, која би представљала прилику за спровођење дугорочних и координираних активности у циљу подршке регионалној, националној и локалној безбедности у саобраћају на путевима. У марту 2010. године, Генерална скупштина Уједињених нација је резолуцијом прогласила „Декаду глобалне акције за безбедност саобраћаја 2011–2020. године“.²⁹

Државама је препоручено да предузму мере за побољшање безбедности саобраћаја на путевима, укључујући управљање, инфраструктуру, безбедност

²⁸ Handbook for Training Traffic Safety Professionals, *Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies*/TRAFSAF, 2020, pp. 1.

²⁹ United Nations General Assembly Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010 (A/RES/64/255). Доступно на: <https://undocs.org/en/A/RES/64/255>.

возила, понашање учесника, едукацију, помоћ повређенима и извештавање о незгодама, уз постављање националних циљева у складу с глобалним иницијативама.

У Глобалном плану акције Декаде безбедности на путевима 2011–2020. године апелује се на владе држава да предузму мере на унапређењу нивоа безбедности саобраћаја, у циљу смањења страдања у саобраћајним незгодама.³⁰ Саобраћајне несреће су велики проблем за друштво и захтевају добар систем за побољшање безбедности. Важно је да све институције и људи који раде у области безбедности сарађују и буду свесни значаја свог посла. Светска здравствена организација саветује владе да доносе јасне законе и да их строго примењују ради заштите свих учесника у саобраћају. Спровођење и примена прописа о безбедности саобраћаја је дефинисана као поље активности, чији је циљ контролисање понашања корисника путева путем свеобухватних превентивних и репресивних мера у циљу утицања на безбедно и ефикасно кретање у саобраћају.³¹

2. Човек као фактор (не)безбедности саобраћаја на путевима

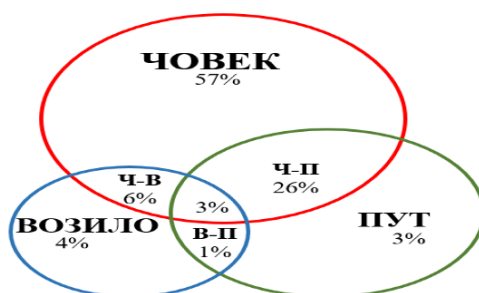
Многа истраживања бавила су се тиме који су најчешћи узроци саобраћајних несрећа и колико поједини фактори утичу на њихово настајање. Већина података показује да је највећи број несрећа изазван такозваним субјективним факторима, односно грешкама људи, као што су непажња, умор, непоштовање саобраћајних правила, алкохол или непрописна вожња. То значи да понашање учесника у саобраћају има највећи утицај на безбедност на путевима. *Хајнрих* наводи како је код сваке саобраћајне незгоде људски фактор ангажован са 90%, а сви остали са 10%. *Нојхарт* је мишљења да у свакој саобраћајној незгоди возач суделује са 85%, возило са 5%, а пут са 10%, док *Де Силва* сматра да је, у крајњој линији, код сваке саобраћајне незгоде одлучујућа индивидуална реакција на ситуацију, без обзира на квалитет пута и возила.³²

³⁰ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020. Доступно на: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/global_plan_decade.pdf.

³¹ OECD, *Improving Road Safety by Attitude Modifications*. Report Prepared by an OECD Scientific Expert Group. OECD, Paris, 1994.

³² Д. Радовановић, *Саобраћајне незгоде – теорија психичких фактора*, Зборник института за криминолошка и социолошка истраживања, Београд 1/1972, 1972, стр. 317. Цитирано према: Д. Атанацковић, М. Лукић, Ћ. Лазин, З. Миловановић, Љ. Радуловић, *Оп. cit.*, стр. 155.

Већина истраживача људском фактору као узрочнику приписује од 65% до 95% свих саобраћајних незгода, зависно од истраживања.³³ Румар је 1982. године спровео истраживање у САД. Резултати истраживања показали су да је човек у одређеној мери утицао на скоро 93% саобраћајних незгода, а да је искључиви узрок у 57% саобраћајних незгода (слика 1.).



Слика 1. – Проценат учешћа фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода у САД (Румар, 1982)³⁴

Слични подаци сусрећу се и у нашој литератури. Тако Јокановић и сарадници наводе да је човек узрок саобраћајних незгода у 85 до 90% случајева.³⁵ Према Соботинчићу, човек је заступљен као фактор саобраћајних незгода у преко 90% случајева³⁶, а Ковачевић је мишљења да се на људски фактор односи скоро 95% узрока саобраћајних незгода.³⁷

Истраживања недвосмислено показују да је човек, а нарочито возач, најчешћи узрок саобраћајних незгода. Због тога се највећа пажња мора посветити управо понашању учесника у саобраћају. Понашање људи у саобраћају има кључну улогу у безбедности, па би истраживања и мере

³³ П. Станојевић, *Утицај саобраћајне принуде на ставове и понашање возача*. Докторска дисертација. Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, 2013, стр. 2.

³⁴ К. Rumar, *Human factor in road safety*. Statens Väg-och Trafikinstitut. VTI Särtryck 81, 1982, pp. 66.

³⁵ Ј. Јокановић, П. Тодоровић, С. Пандуровић, *Утицај физиолошких стања на безбедност вожње у друмском саобраћају*, Психомедицина саобраћаја, 1/1971, стр. 57.

³⁶ А. Соботинчић, *Специфичности извршења казне затвора изречене за прометне деликте*. Прометна делинквенција и друштвена самозаштита. Зборник радова II саветовања Удружења за кривично право и криминологију Хрватске, Загреб, 1981, стр. 201.

³⁷ М. Ковачевић, *Психолошки аспекти психомедицине саобраћаја*, Психомедицина саобраћаја 2/1972, стр. 91.

унапређења безбедности требало да буду усмерене управо на разумевање и утицај на људски фактор.³⁸

2.1. Поступци учесника у саобраћају

Безбедност у саобраћају највише зависи од понашања људи. Строго поштовање правила и развијање одговорности код свих учесника представљају кључ за спречавање незгода и унапређење безбедности саобраћаја.

Понашање учесника у саобраћају може бити класификовано према различитим критеријумима. Тако, на пример, разликујемо: опште понашање у саобраћају и понашање у конкретним саобраћајним ситуацијама; безбедно и ризично (небезбедно) понашање; афективно, когнитивно и сензомоторно понашање итд.³⁹ Посматрано са казнено-правног аспекта најзначајнија су кажњива противправна понашања учесника у саобраћају.

Безбедно понашање у саобраћају карактерише одговорно понашање, поштовање прописа од стране корисника пута, коришћење права уз опрезно поступање - систем двоструке сигурности. Безбедно понашање одликује контрола и каналисање сопственог понашања у складу са законским оквирима, поштовање и уважавање осталих учесника у саобраћају и усвајање безбедне возачке праксе⁴⁰.

Појам ризика, у уопштеном смислу те речи, може се дефинисати као вероватноћа настанка штете или других врста губитака, односно као „фактор, ствар, елемент или курс који укључује неизвесност и опасност“.⁴¹ Када се говори о небезбедном понашању у саобраћају, најчешће карактеристике су: појава љутње и агресивности, недостатак самоконтроле, непоштовање других учесника у саобраћају и неприхватање законских норми.⁴²

Када говоримо о безбедности у саобраћају, можемо имати у виду да постоје складно дефинисана начела: наглашена мотивација за поштовањем

³⁸ Д. Јовановић, И. Катић, С. Бачкалић, Б. Матовић, М. Пљакић, Н. Мостафа, Ж. Мрђа, П. Унтербергер, Б. Јовановић, *Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији*, Агенција за безбедност саобраћаја, Булевар Михајла Пупина 26, Београд, 2017, стр. 129.

³⁹ L. James, D. Nahl, *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. University of Hawaii, 2000, 1–17, pp. 12, 13.

⁴⁰ П. Станојевић, *Op. cit.*, стр. 16.

⁴¹ The American Heritage Dictionary, 2009.

⁴² П. Станојевић, *Op. cit.*, стр. 16.

саобраћајних прописа, усавршавање и развијање правилних возачких навика, смањене грешке при управљању возилом, поштовање осталих учесника у саобраћају, испољавање саобраћајне културе и др.⁴³

У саобраћају се као опасна сматрају она понашања која крше правила и повећавају ризик од несрећа и њихових последица. Иако такво понашање не мора увек довести до саобраћајне незгоде, оно ипак представља главни фактор ризика.

Осим тога, на понашање људи у саобраћају утичу и навике. Често се каже да је понашање људи у прошлости најбољи предиктор будућег понашања, и да су људска бића – „бића навика“. Људи имају тенденцију да упорно раде оно на шта су навикнути. Познато је да многа понашања понављањем постају рутинска, до те мере, да се могу извршити уз минималну свесну контролу.⁴⁴ За већину нас пешачење, вожња аутомобила и мноштво других активности које свакодневно изводимо постају рутине, за које нам не треба много фокусиране пажње.⁴⁵ Типичан пример лоших (небезбедних) навика у саобраћају су: невезивање сигурносног појаса, коришћење мобилног телефона у току вожње на недозвољен начин итд.

Понашање, ставови и навике учесника у саобраћају често су предмет истраживања јер њихови резултати могу помоћи у предвиђању несрећа и у спречавању саобраћајних прекршаја. Истраживања показују да је промена понашања и размишљања возача један од најефикаснијих начина за смањење броја незгода. Први и најважнији корак у том правцу је увођење јасних правила понашања у саобраћају. Доследна примена прописа и контрола од стране полиције снажно утичу на понашање возача, смањујући број прекршаја и ризичних ситуација. Закони који су прилагођени потребама друштва могу ефикасно да промене понашање учесника у саобраћају. Савремени приступ решавању овог проблема узима у обзир све факторе који могу довести до неправилног понашања у саобраћају, са циљем да се пронађу најефикасније мере за спречавање прекршаја и незгода. Посебна пажња посвећује се људским грешкама, јер су оне најчешћи узрок несрећа.

⁴³ Д. Јовановић, *Op. cit.*, стр. 54 – 55.

⁴⁴ М. R. Shiffrin, W. Schneider, *Controlled and automatic human information processing: II. Perceptual learning, automatic attending and a general theory*. Psychological Review, 1977, 84, 127–190.

⁴⁵ I. Ajzen, *Residual Effect of Past on Later Behaviour: Habituation and Reasoned Action Perspectives*, Personality and Social Psychology Review, Vol. 6, No. 2, 107–122, 2002, pp. 108.

2.2. Грешке човека као учесника у саобраћају

Сваког дана на путевима гледамо исту слику - нестрпљиве возаче, пешаке који претрчавају улицу, бициклисте без светла. На први поглед, све то делује као ситница, али управо такве грешке доводе до трагичних последица. Сви учесници у саобраћају, без обзира да ли су возачи, пешаци или бициклисти, могу направити грешке. Грешке учесника у саобраћају представљају један од најзначајнијих узрока саобраћајних незгода. Без обзира на техничке услове, временске прилике или стање путева, људски фактор, односно погрешне процене, непажња и непоштовање правила најчешће доводе до несрећа.

Мајер истиче да је 60 – 80% свих саобраћајних незгода проузроковано људском грешком.⁴⁶

Идентификоване су следеће врсте грешака везане за различита понашања и то: грешке као последица веома опасног тј. насилничког понашања; грешке као последица погрешне процене у понашању; грешке као последица непажљивог понашања; грешке као последица неискусног понашања; грешке као последица недостатка или погрешне комуникације између учесника у саобраћају; грешке као последица негативне мотивисаности.⁴⁷

Ризн и сарадници⁴⁸, а касније Паркер и сарадници су дефинисали постојање три врсте понашања, које могу узроковати настанак саобраћајне незгоде и то: случајности и пропусти; грешке и прекршаји.

Посебно се истиче да **случајности и пропусти** настају због смањене пажње или збуњености возача, иако обично не доводе до тешких последица. Такве радње су чешће код женских возача и оних са пробном дозволом, а ова подела понашања се у пракси показала поузданом у бројним истраживањима.

Грешке су ненамерне радње које доводе до лоших исхода, као што су погрешна процена брзине или услова на путу.

Прекршаји су намерна кршења правила, као што су агресивна вожња или прекорачење брзине. Они се најчешће јављају код млађих мушкараца и возача који много времена проводе на путу.

⁴⁶ K. Mayer, *Zur Psychologie des Unfällers*, Kriminalbiologisch Gegenwartsfragen, Vorträge bei der X Tagung der Kriminal Biologischen Gesellschaft, vom 2 bis 4 Oktober 1969 in Tübingen Ferdinand Enke Verlag, Heft 4, Stuttgart, 1969.

⁴⁷ Д. Јовановић, *Op. cit.*, стр. 59.

⁴⁸ J. Reason, A. Manstead, S. Stradling, J. Baxter, K. Campbell, *Errors and violations on the roads: a real distinction?* Ergonomics, 1990, 33(10–11), 1315–1332, pp. 1315–1316.

Грешке учесника у саобраћају представљају спољашње манифестације различитих узрока, као што су алкохол, умор, недовољно знање, болест, лекови, технички недостаци на возилу или лоши услови на путу. Иако грешке могу настати услед разних фактора, постоје типичне грешке које су повезане са одређеним узроцима - на пример, неприлагођена брзина при вожњи у алкохолисаном стању. Осим узрока, на врсту грешке утичу и други фактори, попут врсте саобраћаја и техничких прописа (слика 2.).



Слика 2. – Упрошћен приказ механизма дејства фактора саобраћаја (Инић, 2004)

Механизам настанка саобраћајних незгода може се поједностављено приказати као ланац: фактори који изазивају узроке незгода (попут лоших услова или неадекватног знања), затим узроци незгода (као што су алкохол и умор), потом грешке учесника (на пример, непрописно претицање или неприлагођена брзина) и на крају последице - саобраћајне незгоде. Друштво, кроз различите мере и организацију, може реаговати на ове факторе како би смањило број незгода.

Важно је разумети да грешка није сама по себи узрок незгоде, већ је последица одређених узрока. Грешка се налази између узрока и последице - она је начин на који се одређени проблем испољава.⁴⁹

⁴⁹ На пример, вожња под утицајем алкохола (узрок) може довести до неприлагођене брзине (грешка), што потом изазива саобраћајну незгоду (последицу).

3. Човек као рањива страна у области саобраћаја

У савременом друштву, саобраћај је саставни део свакодневног живота, али истовремено и извор бројних ризика. У том сложенем систему, човек се налази у улози возача, путника, пешака или бициклисте, али, нажалост, често и у улози жртве. Управо човек као најрањивији део саобраћајног система највише страда у случају пропуста, грешака или непоштовања правила.

Поражавајући подаци о страдањима на путевима су побудили на међународном плану целокупну друштвену заједницу.⁵⁰ Према подацима из извештаја СЗО: 1) саобраћајне незгоде на путевима су један од главних узрока смрти међу свим узрасним групама, водећи узрок смрти деце и младих узраста од 5–29 година и један од три водећа узрока смрти у старосној групи од 5–44 година; 2) око 90% смртних случајева изазваних саобраћајним незгодама на путевима догоди се у неразвијеним и средње развијеним земљама; 3) ризик страдања на путевима је до три пута већи у неразвијеним земљама и земљама у развоју у односу на високо развијене земље.⁵¹

Према извештају СЗО, милиони живота могу бити спашени ако се доследно примењују добри закони о безбедности саобраћаја, посебно они који се тичу брзине, алкохола, појаса, деџих седишта и каџига. Поред тога, бољи путеви, безбеднија возила и ефикасније службе хитне помоћи такође могу значајно смањити број погинулих и повређених.⁵²

Да би се смањио број страдања у саобраћају, важно је изградити добро организован систем који ће бринути о безбедности на свим нивоима, од правила и контроле, до образовања, инфраструктуре и реаговања након незгоде. Циљ је да цео друштвени систем делује заједно и ефикасно штити све учеснике у саобраћају. Борба за очување људских живота у саобраћају одвија се у две сфере: 1) у сфери безбедности саобраћаја, где се иде за тим да се предузму активности у оквиру пет стубова: изградња организованог механизма

⁵⁰ United Nations General Assembly Resolution adopted by the General Assembly, 10 May 2010 (A/RES/64/255).

⁵¹ WHO, *The Global status report on road safety*. World Health Organization, 2018, Geneva.

⁵² С тим у вези, истичу се и економски трошкови саобраћајних незгода. Трошкови саобраћајних незгода у којима учествују моторна возила износе 1–3% одговарајућег Бруто националног производа земаља света и достижу цифру од 500 милијарди долара. Смањење броја повреда и смртних случајева у друмском саобраћају ће умањити негативне последице, омогућити раст и продуктивније коришћење постојећих ресурса. Детаљније видети у: *The Global status report on road safety* (2018). launched by WHO in December 2018.

безбедности саобраћаја на националним нивоима, повећање безбедности путева, безбедности возила, безбедности учесника у саобраћају, деловање после саобраћајне незгоде⁵³, и 2) у сфери казненог права (реаговања друштва на небезбедна понашања у саобраћају), кроз пооштравање прописаних санкција за саобраћајне деликте, извесности кажњавања и доследности у санкционисању саобраћајних делинквената.

3.1. Старе особе као рањива категорија учесника у саобраћају

На путевима широм света, али и у Србији, дешавају се саобраћајне незгоде са различитим учесницима. Према категорији Агенције за безбедност саобраћаја, постоје три рањиве групе учесника у саобраћају: деца, млади возачи и особе старије од 65 година.

Најчешће су старе особе жртве у саобраћајним незгодама без обзира у ком својству се налазе - као пешаци или возачи, али и врло често као путници у различитим категоријама возила.⁵⁴

Према статистичком извештају Агенције за безбедност саобраћаја у РС за 2024. годину, на путевима Србије забележено је више од 32.000 саобраћајних незгода које су биле предмет увиђаја. Број смртно страдалих особа у тим незгодама износио је 514. Повређених је било више од 19.000 особа, од чега око 3705 тешко повређених. Од укупно погинулих било је 153 особа старија од 65 година.⁵⁵

У погледу става судске праксе према рањивим категоријама учесника у саобраћају, спорно је да ли је возач моторног возила дужан да предвиди непрописно понашање другог учесника. Требало би узети, полазећи од начела ограниченог поверења, да та дужност постоји само онда када је према околностима конкретног случаја и искуству очигледно да се може очекивати

⁵³ Глобални план деценије акције за безбедност на путевима 2011–2020 све активности систематизује у пет (5) области (стубова): (1) организација и управљање безбедношћу саобраћаја, (2) безбеднији путеви, (3) безбеднија возила, (4) безбеднији учесници у саобраћају и (5) активности после незгоде (прва помоћ, збрињавање, лечење и рехабилитација повређених у незгодама).

⁵⁴ Д. Обрадовић, *Старе особе - рањива категорија учесника у саобраћају*. Правни записи, 9(2), 239-254, 2018, стр. 240.

⁵⁵ Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије (АБС), *Извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2024. годину*, објављено 2025. Доступно на: <https://www.abs.gov.rs/rsl/arhiva/3362>

такво непрописно понашање другог учесника. С тим у вези, у судској пракси су посебно биле присутне и спорне следеће ситуације: изненадно прелажење пешака преко коловоза, лежање пешака на коловозу у ноћним условима, вожња бициклиста и мотоциклиста, као и непрописно понашање деце и старијих лица.

Судска пракса с правом искључује понашање пешака који прелази на обележеном пешачком прелазу, чак и код изненадне промене правца кретања пешака. Возач који је оборио пешака и нанео му смртоносне повреде морао је, приближавајући се пешачком прелазу, пошто је угледао пешака, да смањи брзину кретања возила до те мере да је могао да заустави возило. Понашање пешака, који се дошавши до средине коловоза изненада вратио назад, не доводи у питање постојање кривице окривљеног за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја са смртним последицом.⁵⁶

У погледу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, у одредбама које се односе на правила саобраћаја, закон не садржи децидирано одредбе у којима се дефинишу старе особе. У одредбама које се односе на значење израза дефинисани су поједини појмови, јер се старе особе могу појавити у свим тим улогама. То су следећи појмови: учесник у саобраћају, возач и пешак.

О категорији „старе особе” може се говорити само посредно, кроз поједине одредбе ЗБС-а. У одредбама које се односе на основна начела безбедности саобраћаја на путевима прописано је да: лицу које није способно или ограничено способно за безбедно учешће у саобраћају, односно лицу које се налази у ситуацији у којој му је потребна помоћ, учесник у саобраћају је дужан да пружи помоћ, осим ако тиме себе излаже опасности. Такође, у правилима саобраћаја ЗбС садржи одредбе које се односе на кретање пешака, односно на обавезе возача према пешацима. У одредбама које се односе на обавезе возача према пешацима помињу се поједине категорије пешака - деца, немоћна лица, следе особе које се крећу уз употребу белог штапа и/или пса водича, особе са инвалидитетом које се крећу у инвалидским колицима, или за кретање користе друга ортотичко-протетичка помагала. Иако се не помињу изричито, сматрамо да се у оквиру категорије немоћна лица могу посматрати и стара лица, посебно ако се споро или отежано крећу.

⁵⁶ Пресуда Окружног суда у Београду, Кж 316/2005, Д. Симоновић, *Кривична дела у српској легислативи*, Службени гласник, Београд, 2010, стр. 583.

У Србији путна инфраструктура, улице, тротоари, пешачки прелази у великој мери нису прилагођени за безбедно кретање пешака, а посебно старих особа. У циљу побољшања безбедности те категорије старих особа, неопходно је предузети мере које су усмерене на прилагођавање путне инфраструктуре овој категорији пешака. То су мере које могу, али и морају да предузимају надлежна предузећа и органи који управљају државним путевима, односно локалне самоуправе. Те мере се могу односити на постављање одговарајуће саобраћајне сигнализације, уличне расвете, смиривање саобраћаја у појединим зонама у којима је евидентно присуство великог броја старих особа (у кругу болнице, пијаце, домова пензионера).

III НОРМАТИВНИ ОКВИРИ У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Безбедност саобраћаја на путевима представља један од приоритета сваког друштва, а темељ њеног уређења лежи у нормативним оквирима. Прихватање унифицираних правних норми представља један од битних услова за развој свестране сарадње између европских земаља на побољшању путних веза и ефикаснијег укључивања у међународне токове друмског саобраћаја.⁵⁷

Да би се избегле саобраћајне незгоде, сукоби међу учесницима и друге опасне ситуације, потребно је да правила у саобраћају јасно уређују понашање људи на путевима.

Безбедност у саобраћају не зависи само од једног фактора, већ од више области као што су техника, економија, друштво и понашање људи. Зато се на саобраћај мора гледати као на сложен процес у којем је најважније да се људи и роба пребаце са једног места на друго на што сигурнији и ефикаснији начин, без угрожавања живота учесника.⁵⁸

⁵⁷ М. Инић, Д. Јовановић, *Прописи у области саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, 2009, стр. 169.

⁵⁸ Примењује се мултиваријантни модел који има за циљ да подробно и свеобухватно сагледа неопходне факторе и њихов утицај на регулацију саобраћаја и успостављање безбедног учествовања у истом.

Ако се поштују прописи о понашању у саобраћају, многе незгоде могу се спречити, а штета смањити. Зато закони који одређују правила у саобраћају имају важну улогу у очувању безбедности.⁵⁹

Ефикасна безбедност саобраћаја зависи од јасних, применљивих и доследно спроведених закона који утичу на понашање учесника у саобраћају. Друштво има обавезу да изгради систем који подстиче одговорност и безбедност, јер управљање безбедношћу захтева усклађено деловање различитих институција и мера ради смањења броја незгода.⁶⁰

1. Међународни и европски стандарди и препоруке.

На првој међународној конференцији о безбедности у саобраћају, која је одржана 2009. године, донета је Московска декларација.⁶¹ Овом декларацијом истакнут је значај политичког лидерства и посвећености унапређењу безбедности саобраћаја. Дефинисан је циљ да се у свету до краја 2020. године преполови број погинулих и повређених на путевима и предлог нове дефиниције саобраћајних незгода. Дате су смернице у погледу мера за повезивање социјалних детерминанти са факторима ризика у саобраћају и наглашен значај међународних правних инструмената и конвенција, које су донете у претходном периоду од стране УН.

Успостављен је и нови међународни стандард управљања безбедношћу саобраћаја - ИСО 39001.⁶² Стандард представља основ за хармонизацију и унапређење законске регулативе и техничких стандарда у области безбедности саобраћаја на путевима. Њиме се ствара добра основа за обезбеђивање услова за успостављање организованог националног фокуса на унапређењу безбедности саобраћаја на путевима, усаглашеног са добром европском праксом.⁶³

⁵⁹ У Србији се већина ових правила налази у прекршајном праву, али нека су повезана и са кривичним правом, посебно када се ради о тежим последицама.

⁶⁰ Деловање, како на националном, тако и на међународном плану, подразумева координирану акцију институција и органа који се баве безбедношћу у саобраћају. Морају да уложе пуно напора како би донели адекватне прописе и механизме за побољшање безбедности у саобраћају.

⁶¹ Moscow Declaration, *First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action Moscow*, 19–20 November 2009.

⁶² Б. Давидовић, *Искуства у примени стандарда ISO 39001*, Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, Врњачка Бања, 13–16. април 2016, стр. 101.

⁶³ *Ibid.*, стр. 102.

У Бразилу, новембра 2015. године, одржана је друга међународна конференција о безбедности саобраћаја, на којој је као главна тема била примена овог стандарда. На овој конференцији донета је декларација којом је дефинисан велики број мера које је потребно предузети у наредном периоду.⁶⁴

У последње две деценије у Европским земљама је спроведен процес усаглашавања прописа о безбедности саобраћаја. Посебно се прате и усаглашавају: припреме и усвајања закона о безбедности саобраћаја и других прописа, поштовање прописа (полицијска и судска пракса) и процес унапређења прописа.⁶⁵

Унапређење безбедности саобраћаја на путевима захтева стално усклађивање националних прописа са савременим стручним стандардима и међународним препорукама. Законска регулатива није сама по себи довољна. Њена ефикасност зависи од доследне примене, нарочито од стране полиције и других надлежних институција. Улога међународних организација је кључна у смањењу глобалних разлика у безбедности саобраћаја, посебно кроз подршку државама у развоју. Крајњи циљ свих ових напора јесте заштита живота, здравља и имовине свих учесника у саобраћају, као и изградња безбедног и одрживог саобраћајног система.

2. Законска регулатива у области безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији - правни и стратешки оквир

Правни оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, признатим међународним изворима, законима и подзаконским актима.

Уставом Републике Србије⁶⁶ гарантовано је право на живот, као неприкосновено право. Уставом је загарантовано и право на физички интегритет и право на личну безбедност. Право детета на посебну заштиту, које

⁶⁴ Декларацијом је препоручено интензивирање примене Московске декларације; подржане активности држава које су усвојиле законе о кључним факторима ризика (некоришћење сигурносних појасева, дејјих седишта и кацига, вожње у алкохолисаном стању, насилничке вожње, употреба лекова и медицинских стања која утичу на безбедну вожњу, употреба психоактивних супстанци, умор, коришћење мобилних телефона и других електронских уређаја у току вожње), подвучен значај кампања за подизање свести ради спречавања саобраћајних незгода и мера за повећање пасивне безбедности возила које би требало да се примене у производњи моторних возила, итд.

⁶⁵ К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, *Оп. cit.*, стр. 108.

⁶⁶ Устав Републике Србије, *Службени гласник РС*, број 98/06.

проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

Уставом је прописано да Република Србија уређује и обезбеђује режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.⁶⁷

Осим Устава Републике Србије, Закона о ратификацији међународних конвенција и споразума из области безбедности саобраћаја, правни оквир безбедности саобраћаја чине закони и подзаконски акти за чије су доношење надлежна министарства и друге институције на националном нивоу.

У Србији је од 2009. године почело озбиљно уређивање области безбедности саобраћаја. Донети су важни закони и успостављен је систем који омогућава бољу контролу и управљање безбедношћу на путевима. Циљ је био да се искористе добра искуства других земаља и прилагоде нашем друштву, уз поштовање међународних стандарда. Најважнији корак у том процесу био је доношење Закона о безбедности саобраћаја на путевима, који представља основу у овој области.

2.1. Историјски преглед развоја правне регулативе у области саобраћаја

Република Србија већ више од сто година уређује безбедност саобраћаја кроз законе и прописе. Као чланица бројних међународних уговора и конвенција, обавезала се да своје прописе усклади са међународним стандардима и правилима. На тај начин, Србија активно сарађује са другим државама у области безбедности саобраћаја и поштује своје обавезе у оквиру глобалне саобраћајне политике. Једна је од потписница прве међународне Конвенције о путовању аутомобилима (Париз, 1909). На основу ове конвенције, донет је Закон о јавним сувоземним путевима (1910. године), Уредба о изградњи путева (1910. године), а касније и Наредба о јавном саобраћају у Београду (1924. године) и други прописи. У току 1910. године у Србији су организовани први возачки испити, оспособљавање возача и регистрација возила. Србија, односно Краљевина СХС, била је потписница и наредних

⁶⁷ Чл. 97 ст. 1 тач. 13 Устава Републике Србије.

међународних конвенција о саобраћају (Париз, 1926).⁶⁸ Све ратификоване конвенције и међународни споразуми инкорпорирани су у унутрашње право и утицали су на измене и унапређење националних закона и других прописа у области безбедности саобраћаја.⁶⁹

Када је после Другог светског рата у Женеви усвојена међународна Конвенција о друмском саобраћају и Протокол о друмском саобраћају (Женева, 1949), у тадашњој Федеративној Народној Републици Југославији усвојени су Уредба о јавном саобраћају на путевима (1950), а потом и Основни закон о безбедности саобраћаја на путевима (1965).

На основу Конвенције о саобраћају на путевима⁷⁰ и Конвенције о сигнализацији на путевима (Женева, 1968), донет је цео систем прописа о безбедности саобраћаја у тадашњој СФРЈ. Усвојен је савезни Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима (1988)⁷¹, а републике и покрајине донеле су своје законе о безбедности саобраћаја на путевима.⁷²

Након формирања Државне заједнице Србије и Црне Горе (Уставном повељом из 2003. године⁷³) уређење материје из ове области било је у надлежности држава чланица.

⁶⁸ Конвенција о аутомобилском саобраћају и Конвенција о саобраћају по друмовима и путевима, усвојене 1926. године у Паризу.

⁶⁹ Д. Петровић, *Формирање и развој вишестране међународно-правне регулативе од значаја за одвијање међународног друмског саобраћаја између два светска рата*. Саобраћајни факултет, Београд, Балканика, XXIX, 1998, 173–188, стр. 175.

⁷⁰ Convention on Road Traffic, усвојена је на Конференцији Организације уједињених нација у Бечу, 8. новембра 1968. (UNTS vol.1042), а ступила на снагу 21. маја 1977. Југославија је ратификовала 23. августа 1978. године (*Сл. лист СФРЈ*, Међународни уговори, број 6/1978.).

⁷¹ *Службени лист СФРЈ*, број 50/88, 63/88 – испр., 80/89, 29/90, 11/91, *Службени лист СРЈ*, број 34/92, 13/93, 24/94, 41/94–др. закон, 28/96.–др. закон, 3/02, *Службени гласник РС*, број 101/05 – др. закон, 41/09–др. закон.

⁷² Према том концепту, савезна држава је уређивала основе безбедности саобраћаја на путевима, док су републике и покрајине уређивале безбедност саобраћаја на путевима. Република Србија је након уставних промена 1990. године ставила ван снаге покрајинске законе о безбедности саобраћаја, па је проширено важење Закона о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије на територије аутономних покрајина Војводине и Косова и Метохије.

⁷³ Уставна повеља државне заједнице Србија и Црна Гора, *Службени лист Србије и Црне Горе*, број 1/2003.

2.2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Народна скупштина Републике Србије је усвојила Закон о безбедности саобраћаја на путевима⁷⁴, који је објављен у Службеном гласнику Републике Србије 2. јуна 2009, ступио на снагу осмог дана од дана објављивања, а почео да се примењује по истеку шест месеци од дана ступања на снагу, односно, од 10. децембра 2009. године.

Закон о безбедности саобраћаја представља важан и свеобухватан закон, који је настао као резултат реформи и усклађен је са међународним стандардима, обавезама из уговора и конвенцијама које је Србија потписала и ратификовала.

2.3. Основне одредбе и значај Закона о безбедности саобраћаја на путевима

Закон о безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: ЗоБС) поставља јасна правила и обавезе за све учеснике у саобраћају, одређује ко је за шта одговоран и како треба да се штити безбедност на путевима. Он представља основ правног система којим се уређује безбедност у саобраћају у Србији. Тај систем се састоји од следећих института или целина:

- правила саобраћаја и других регулационих мера са становишта безбедности и проточности саобраћаја, као и права и обавеза појединих субјеката;
- услова за безбедно и несметано учешће у саобраћају у односу на пут, возача и возило;
- мера и санкција ради обезбеђивања утврђеног система заштите безбедности саобраћаја на путевима.⁷⁵

Основна начела безбедности саобраћаја су: одговорност учесника у саобраћају, одговорност субјеката за безбедна возила и безбедне путеве. У овом поглављу дефинисана су начела одговорности у погледу свих фактора безбедности саобраћаја, а посебно одговорност учесника у саобраћају, у одредби која гласи: „Сваки учесник у саобраћају дужан је да се понаша на

⁷⁴ Закон о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/20 – др. закон.

⁷⁵ К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, *Ор. cit.*, стр. 129.

начин којим неће ометати, угрозити или повредити друге учеснике, као и да се понаша на начин којим неће ометати, угрозити или повредити друге учеснике, као и да предузме све потребне мере ради избегавања или отклањања опасних ситуација насталих понашањем других учесника у саобраћају, ако себе или другог тиме не доводи у опасност“.^{76 77}

Правила саобраћаја су најважнији део ЗоБС-а, јер уређују како се треба понашати на путу, а истовремено су то правила са којима се сваки грађанин најчешће сусреће у свакодневном животу. У ЗоБС-у је саобраћај дефинисан као „кретање возила и лица на путевима, чије је понашање уређено у циљу његовог безбедног и несметаног одвијања“ (члан 7 став 1 тачка 1). Правила саобраћаја уређују како се учесници требају понашати на путу – од укључивања у саобраћај, кретања и претицања, па све до искључивања са пута. Зато је важно да ова правила буду јасна, прецизна и усклађена са међународним стандардима.

ЗоБС уређује односе и понашање свих учесника у саобраћају, без обзира на њихову старост, образовање, искуство или психофизичко стање. Циљ закона је да обезбеди равноправно и безбедно учешће свих категорија – од пешака до професионалних возача. У том смислу, прописана су општа правила која важе за све, као и посебна правила за одређене групе, попут деце, пешака, бициклиста и мотоциклиста.⁷⁸

Саобраћајна сигнализација, као саставни део саобраћајног права, представља обавезујућу форму комуникације са учесницима у саобраћају. ЗоБС је усклађен са међународном Конвенцијом о саобраћајним знаковима⁷⁹, чиме се обезбеђује јединствено разумевање знакова. Новина у закону је увођење саобраћајних знакова са променљивим садржајем, који омогућавају прилагођавање порука у складу са тренутним условима на путу.

Посебан значај у ЗоБС-у јесте дефинисање насилничке вожње. Под насилничком вожњом подразумева се поступање возача које је у грубој

⁷⁶ Чл. 3 ст. 1 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

⁷⁷ У овом делу, новина је и истицање значаја мера саобраћајног образовања и васпитања и широка одговорност бројних субјеката за ову област „у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају“. (чл. 6 ст. 1).

⁷⁸ М. Инић, Д. Јовановић, *Op. cit.*, стр. 84.

⁷⁹ Конвенција о саобраћајним знаковима на путевима, од 8. новембра 1968. године.

супротности са правилима саобраћаја, или када возач не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају.⁸⁰

ЗоБС прописује обавезе учесника у саобраћају у случају саобраћајне незгоде, од спречавања нових опасности, пружања помоћи повређенима и обавештавања надлежних служби, до документовања увиђаја. Разликују се поступци у зависности од тежине последица: када има повређених или велике штете, полиција обавезно врши увиђај и сачињава комплетну документацију и када је штета мања, увиђај се врши само на захтев, а учесници су у обавези да сачине тзв. Европски извештај. Осигуравајуће куће су у том случају дужне да воде евиденцију и шаљу извештаје надлежним институцијама.⁸¹

ЗоБС унео је важне новине у поглављима која се односе на казнене одредбе и посебне мере. Најзначајнија новина је увођење казnenих поена као средства за утицај на возаче који крше прописе. У зависности од броја поена које возач сакупи у периоду од две године, примењују се одговарајуће мере. Систем санкција сада обухвата више различитих врста казни: новчане казне (фиксне и променљиве), казнене поене, казну затвора, заштитну меру забране управљања возилом. Посебно су пооштрене санкције за тежа кршења прописа, као што су угрожавање деце у саобраћају и насилничка вожња, а прекршаји који доводе до конкретне опасности или саобраћајних незгода санкционишу се строже него они који представљају само апстрактну опасност.

ЗоБС је проширио списак принудних мера које полиција и надлежни органи могу применити ради очувања безбедности у саобраћају. Осим постојећих, уведене су и нове мере које омогућавају ефикасније реаговање у различитим ситуацијама, од искључења возача или возила из саобраћаја, задржавања возача и упућивања на лекарски или технички преглед, до снимања, документовања прекршаја и привременог одузимања предмета. Циљ ових мера

⁸⁰ Законодавац је предвидео и четири конкретна понашања возача која представљају „насилничку вожњу“ а то су: 1) када возач два или више пута прође светлосни саобраћајни знак, а да му је тим знаком забрањен пролаз, ако између два узастопна проласка није прошло више од 10 минута; 2) када возач изврши претицање колоне возила, при чему својим возилом прелази или се креће по неиспрекиданој пуној линији која раздваја коловозне траке по смеровима кретања; 3) кретање возила по путу у насељу брзином која је за више од 90 km/h већа од дозвољене, односно ван насеља брзином која је за више од 100 km/h већа од дозвољене; 4) управљање возилом у стању потпуне алкохолисаности (више од 2,00 промила).

⁸¹ У Републици Србији евидентирање саобраћајних незгода које су пријављене полицији се врши од 1996. године, до тада су биле евидентиране само саобраћајне незгоде са обележјима кривичног дела.

је спречавање опасности и обезбеђивање безбедног одвијања саобраћаја, као и благовремено отклањање ризика који могу довести до саобраћајних незгода.

Законом су прописани услови и поступак примене наведених посебних мера и овлашћења.⁸²

Надзор над спровођењем закона⁸³ врше министарства надлежна за саобраћај, унутрашње послове, здравље, просвету, трговину и услуге. Министарство надлежно за послове саобраћаја врши надзор над: стањем пута, техничким регулисањем саобраћаја, безбедношћу пута у процесу пројектовања, грађења, реконструкције и одржавање пута и сл. Министарство унутрашњих послова врши надзор над одвијањем саобраћаја, привременом саобраћајном сигнализацијом, врши контролу и непосредно регулисање саобраћаја, надзор у области оспособљавања кандидата за возаче, у области техничких прегледа возила итд.

2.4. Допунски правни акти у области безбедности саобраћаја

На државном нивоу, основа правног уређења ове области заснива се на Уставу Републике Србије, законима, као и ратификованим међународним конвенцијама и споразумима који се односе на безбедност саобраћаја. Поред тога, важну улогу имају и подзаконски акти – уредбе, правилници, одлуке и наредбе, које доносе надлежна министарства и институције ради спровођења законских одредби у пракси.

Најзначајније место у овом систему свакако заузимају закони, који постављају темељ и смернице за уређење и унапређење безбедности саобраћаја на путевима.

Закони којима је примарно уређен систем безбедности саобраћаја су: Закон о безбедности саобраћаја на путевима и Закон о путевима⁸⁴. Поред ових

⁸² Примера ради, полицијски службеник ће искључити из саобраћаја возача: ако је због телесног, односно душевног стања очигледно смањена његова способност да управља возилом, ако је под дејством алкохола које није дозвољено, ако је под дејством психоактивних супстанци, ако одбије да се подвргне испитивању, односно стручном прегледу, ако захтева анализу крви, односно урина, ако не поштује ограничења, ако прекорачи време управљања возилом, ако се насилнички понаша у саобраћају, ако нема важећу, одговарајућу возачку дозволу, ако користи страну возачку дозволу из које се не може утврдити право управљања возилом, ако управља возилом за време трајања заштитне мере или мере безбедности, ако управља возилом за време искључења итд.

⁸³ Чланови 298–311. Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

⁸⁴ Закон о путевима, *Службени гласник РС*, бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон.

закона за регулисање ове области од значаја су и следећи закони: Закон о транспорту опасне робе⁸⁵, Закон о међународном превозу у друмском саобраћају⁸⁶, Закон о превозу терета у друмском саобраћају⁸⁷, Закон о општем управном поступку⁸⁸, Закон о обавезном осигурању у саобраћају⁸⁹ и др.

Од посебног значаја су и Кривични законик и Закон о прекршајима који регулишу казнену одговорност за саобраћајне деликте. Кривични законик Републике Србије прописује кривична дела која се односе на безбедност јавног саобраћаја, при чему је његов основни циљ заштита живота, имовине и опште сигурности људи у саобраћају. Овим законом инкриминисане су радње као што су: непоштовање саобраћајних прописа, уништавање или оштећење саобраћајне сигнализације и опреме пута, постављање препрека на саобраћајницама, несавестан надзор над њиховим одржавањем и непружање помоћи лицима повређеним у саобраћајној незгоди.

Посебност ових кривичних дела је њихов бланкетни карактер, што значи да се приликом утврђивања одговорности за извршење дела морају примењивати и одредбе других закона, пре свега Закона о безбедности саобраћаја на путевима и сродних прописа који уређују понашање учесника у саобраћају.

Закон о прекршајима уређује систем прекршајне одговорности. Дефинише појам прекршаја, врсте и примену прекршајних санкција, поступак изрицања и извршења казни, као и вођење регистара санкција и неплаћених новчаних износа.

С обзиром на овлашћења непосредне контроле и регулисања саобраћаја коју има саобраћајна полиција, а у одређеним сегментима и комунална милиција, од посебног значаја су Закон о полицији⁹⁰ и Закон о комуналној милицији⁹¹. Законом о полицији се уређује поступање полицијских службеника

⁸⁵ Закон о транспорту опасне робе, *Службени гласник РС*, бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 – др. закон и 10/2019 – др. закон.

⁸⁶ Закон о међународном превозу у друмском саобраћају, *Службени лист СРЈ*, бр. 60/98, 5/99 – испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 – испр. и *Службени гласник РС*, бр. 101/2005, 101/2005 – др. закон, 18/2010 и 68/2015 – др. закони

⁸⁷ Закон о превозу терета у друмском саобраћају, *Службени гласник РС*, број 68/2015 и 41/2018.

⁸⁸ Закон о општем управном поступку, *Службени гласник РС*, број 18/2016 и 95/2018 – аутентично тумачење.

⁸⁹ Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, број 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС.

⁹⁰ Закон о полицији, *Службени гласник РС*, број 6/2016, 24/2018 и 87/2018.

⁹¹ Закон о комуналној милицији, *Службени гласник РС*, број 49/2019.

у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређују полицијска овлашћења у тим пословима. Законом о комуналној милицији прописано је да су послови комуналне полиције одржавање комуналног реда, у шта спада одржавање реда у области „локалних путева и улица; саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања“.

Правни оквир безбедности саобраћаја на путевима обухвата и велики број подзаконских аката донетих на основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, као што су правилници, уредбе и одлуке о његовом спровођењу. Ови акти ближе уређују поједина питања и служе да се закон конкретније примени у пракси.

Тако се, на пример, правилницима регулишу: изглед и постављање саобраћајних знакова, знаци које дају овлашћена службена лица, технички и безбедносни услови које морају испуњавати возила, регистрација моторних возила, начини и поступци вршења техничких прегледа, здравствени услови за возаче, рад ауто-школа, програм и начин обуке кандидата, полагање возачких испита, издавање возачких дозвола, као и бројна друга питања, од организације јавног превоза и линијских редова вожње, до услова за аутобуске станице, стајалишта и техничке норме за изградњу и одржавање путева.⁹²

⁹² Усвојен је велики број правилника, неки од њих су и: Правилник о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења (Службени гласник РС, број 69/2010, 78/2011, 31/2013, 37/2013 - испр., 85/2014 и 98/2016 - одлука УС); Правилник о начину непосредног регулисања саобраћаја на путевима у зони школе (Службени гласник РС, број 89/2014); Правилник о начину вођења евиденција о казним поенима и одузимању возачких дозвола (Службени гласник РС, број 46/2010); Правилник о извршењу мера забране управљања моторним возилом (Службени гласник РС, број 46/2010); Правилник о саобраћајној сигнализацији (Службени гласник РС, бр. 85/2017); Правилник о начину употребе средстава за снимање саобраћаја (Службени гласник РС, број 86/2014); Правилник о граничнику брзине (Службени гласник РС, број 16/2017). Правилник о испитивању возила (Службени гласник РС, бр. 8/2012, 13/2013, 31/2013, 114/2013, 40/2014, 140/2014, 18/2015, 82/2015, 88/2016 и 108/2016); Правилник о изгледу и начину постављања знака за обележавање возила којим се врши организован превоз деце (Службени гласник РС, број 3/2011); Правилник о начину регулисања саобраћаја на путевима у зони радова (Службени гласник РС, број 1/2014); Правилник о начину смештаја терета, његовог обезбеђења и означавања (Службени гласник РС, број 13/2013); Правилник о посебној ознаци на возилу којим управља лице са пробном возачком дозволом (Службени гласник РС, број 22/2011); Правилник о начину обављања организованог превоза деце (Службени гласник РС, број 52/19 и 61/19); Правилник о техничким средствима за успоравање саобраћаја на путу (Службени гласник РС, број 9/2014); Правилник о подели моторних и прикључних возила (Службени гласник РС, број 40/2012, 102/2012, 19/2013, 41/2013, 102/2014, 41/2015, 78/2015, 111/2015, 14/2016, 108/2016, 7/2017 - испр., 63/2017, 45/2018, 70/2018, 95/2018, 104/2018 и 93/2019); Правилник о програму и роковима за одржавање семинара, начину полагања испита провере знања и изгледу и садржају обрасца дозволе (лиценце) за инструктора вожње (Службени гласник РС, број 21/12, 94/18); Правилник о програму за полагање стручног испита за испитивача, програму и роковима за одржавање семинара, начину полагања стручног испита и испита провере знања и изгледу и садржају обрасца дозволе (лиценце) за испитивача (Службени гласник РС, број 21/12, 96/18,

Подзаконски акти на локалном нивоу су локални прописи, које доносе скупштине градова или општина (статути, одлуке, наредбе...). Од посебног значаја су стратегије и годишњи планови безбедности саобраћаја за чије су доношење надлежне јединице локалне самоуправе. Овим прописима ближе се уређују и питања режима саобраћаја у насељеним местима, одређени су локални путеви, такси превоз, градски јавни превоз итд.

Значајно место у систему безбедности саобраћаја заузимају и подзаконски акти на нивоу предузећа и установа. То су, пре свега, општи акти саобраћајних предузећа која се баве превозом путника или терета (статути, правилници, општи услови рада и превоза, тарифе и слично), а садрже правне норме безбедносног карактера. Овим актима се уређују питања која су предузећа, у складу са законом, дужна или овлашћена да самостално регулишу. Тако се прописују: општи услови и тарифе превозника, начин успостављања унутрашње контроле у процесу рада, услови рада саобраћајног особља, као и надлежности органа и запослених који су дужни да воде рачуна о испуњавању прописаних услова за возаче и возила. Поред тога, овим актима се уређује вођење прописаних евиденција, као и одговорност радника који не извршавају своје обавезе у вези са безбедношћу саобраћаја.

2.5. Стратешки оквир безбедности саобраћаја Републике Србије

Једна од најзначајнијих новина у ЗоБС-у је организација безбедности саобраћаја. Овим решењем постављени су темељи за стратешко управљање системом безбедности саобраћаја.

Доношењем ЗоБС-а, Република Србија се сврстала у групу држава које су начелно прихватиле концепт управљања безбедношћу саобраћаја, кроз дефинисање институционалног и стратешког оквира деловања. Закон је у Србији предвидео модел заснован на позитивним искуствима других земаља, уз прилагођавање домаћим потребама.

106/20); Правилник о програмима и роковима за одржавање семинара, начину полагања испита и изгледу и садржају дозволе (лиценце) за предавача теоријске обуке кандидата за возаче (Службени гласник РС, број 1/12); Правилник о условима које мора да испуњава правно лице које врши професионално оспособљавање возача (Службени гласник РС, број 102/18); Правилник о условима и начину стицања сертификата о стручној компетентности и квалификационе картице возача (Службени гласник РС, број 102/2018).

У складу са тим, ЗоБС је установио богатију структуру друштвеног механизма безбедности саобраћаја, нову расподелу надлежности између институција, као и низ превентивних мера и обавеза. Најважније новине односе се на:

- формирање **националног тела за координацију безбедности саобраћаја**, као и тела на нивоу аутономних покрајина и локалних самоуправа;
- оснивање **агенције за безбедност саобраћаја**, као централне институције за стручне и координационе послове у овој области;
- доношење националне Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја, које усваја Влада на предлог координационог тела;
- систем праћења стања безбедности саобраћаја⁹³ и
- уређивање начина финансирања мера безбедности саобраћаја⁹⁴.

Оснивање Тела за координацију безбедности саобраћаја на путевима представља кључни корак у стварању ефикасног система безбедности саобраћаја у држави. То тело је међуминистарско, односно није у оквиру једног министарства, већ га оснива Влада. Разлог за то је што је безбедност саобраћаја сложен, вишеслојан проблем који се тиче више области - саобраћаја, унутрашњих послова, здравства, рада, правде, просвете, трговине итд. Оснивање таквог тела заснива се на искуствима развијених земаља и препорукама УН, које саветују да свака држава формира национално тело за безбедност саобраћаја. Поред националног тела, предвиђено је и формирање покрајинских и локалних тела ради боље координације на свим нивоима.

Законом је по први пут основана посебна Агенција за безбедност саобраћаја, која има задатак да систематски унапређује безбедност саобраћаја у земљи. Њене главне надлежности су: праћење и унапређење система безбедности саобраћаја, превентивно-промотивне активности, стручно усавршавање свих професионалаца који учествују у обуци и контроли возача,

⁹³ За успешно праћење стања и проблема безбедности саобраћаја изузетно је важна интегрисана база података о обележјима значајним за безбедност саобраћаја, коју води Агенција, одредбе о размени и доступности података о безбедности саобраћаја и периодичном извештавању скупштина о стању безбедности саобраћаја. Без обзира на спору имплементацију наведених одредби, ови оквири су предуслов за успостављање процеса управљања безбедношћу саобраћаја.

⁹⁴ У делу финансирање безбедности саобраћаја предвиђени су: извори средстава, намена средстава, подела средстава и начин коришћења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја. Најважнији извори средстава су: буџет, наплаћене новчане казне за прекршаје у саобраћају, поклони и прилози и остали приходи.

унапређење безбедности возила, организација семинара и испита за несавесне возаче, издавање стручне литературе и публикације.

Важан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја представља континуирано праћење постојећег стања, дефинисање жељеног стања и спровођење мера које ће омогућити приближавање постојећег стања жељеном. ЗоБС по први пут прописује да Влада и други надлежни органи најмање два пута годишње подносе извештај о стању безбедности саобраћаја надлежним скупштинама. На овај начин обезбеђује се континуирано праћење и информисање јавности о стању безбедности саобраћаја, као и могућност благовременог предузимања корективних мера и активности ради постизања постављених циљева. Ради побољшања ефикасности праћења, предвиђено је успостављање интегрисане базе података која ће садржати све релевантне информације значајне за безбедност саобраћаја, у складу са најбољом праксом и искуствима најразвијенијих земаља. Носилац система евидентирања и праћења је Агенција за безбедност саобраћаја, којој су сви државни органи и други субјекти дужни да достављају податке. Јединствена база података биће доступна јавности, што доприноси транспарентности, бољој информисаности.

Законом је уведена и обавеза доношења Стратегије безбедности саобраћаја, чије је усвајање у надлежности Владе Републике Србије. Стратегија представља основни плански документ који дефинише смернице и циљеве у области безбедности саобраћаја. Њен најважнији садржај обухвата приказ постојећег стања, дугорочне и краткорочне циљеве, смернице за деловање, кључне области рада и рокове за њихово остваривање. Стратегија се доноси за период од најмање пет година, а нова стратегија мора бити усвојена најкасније до краја јуна последње године важења претходне стратегије, чиме се обезбеђује континуитет у планирању и спровођењу мера за унапређење безбедности саобраћаја.⁹⁵

Успех система управљања безбедношћу саобраћаја у великој мери зависи од обезбеђивања довољних и стабилних финансијских средстава. Значајан извор финансирања у овој области представљају средства добијена од наплаћених

⁹⁵ Данас постоје и међународне стратегије безбедности саобраћаја, а посебно је значајна Стратегија безбедности саобраћаја ЕУ. Потребно је нагласити да ЕУ разматра и идеју да увођење успешног стратешког управљања безбедношћу саобраћаја буде један од услова за улазак у ЕУ, тј. да државе, пре формалног уласка у ЕУ, донесу стратегију безбедности саобраћаја у складу са стратешким документима и циљевима ЕУ. - М. Вујанић, К. Липовац, С. Јовановић, Д. Милојевић, *Op. cit.*, стр. 46.

новчаних казни за саобраћајне прекршаје, што је у складу са савременим принципом да „безбедност у саобраћају финансирају небезбедни“. Овим приступом се обезбеђује праведније и одрживије финансирање, јер се систем безбедности саобраћаја унапређује средствима која потичу од оних који својим понашањем угрожавају ту безбедност. На тај начин, успостављање институционалног оквира и спровођење мера у овој области постаје директно повезано са потребом да се смањи број прекршаја и повећа одговорност учесника у саобраћају.⁹⁶

IV САОБРАЋАЈНА ДЕЛИНКВЕНЦИЈА И САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИКТИ - ТЕОРИЈСКИ И ПРАВНИ ОКВИРИ

Саобраћајна делинквенција и саобраћајни деликти представљају један од најзначајнијих друштвених и безбедносних проблема савременог доба. Пораст броја моторних возила, динамика живота и све већа мобилност становништва довели су до повећања ризика у саобраћају, али и до појаве различитих облика непрописног и опасног понашања учесника у саобраћају. Појава саобраћајне делинквенције везана је за пре свега за развој саобраћаја, нарочито друмског, за повећање мобилности савременог друштва.⁹⁷ Саобраћајна моторизација је постала пратећи елемент друштвене покретљивости, повећаног стандарда и урбанизације. Међутим, нагло укључивање становништва у „еру“ моторизације у већини земаља, па и код нас, није било праћено другим одговарајућим условима, као што су добра регулисаност саобраћаја, сигурност у саобраћају, добри и квалитетни путеви и пре свега постојање саобраћајне културе. Све је то довело до повећаног ризика безбедности у саобраћају и повећања обима саобраћајне делинквенције.

⁹⁶ М. Вујанић, К. Липовац, С. Јовановић, Д. Милојевић, *Op. cit.*, стр. 50.

⁹⁷ Прва саобраћајна несрећа догодила са последицама по људски живот догодила се у New Yorku, када је 1899. године човека ударио аутомобил. Процењује се да је током последњих неколико година у саобраћајним несрећама у свету годишње смртно страдало 750.000-800.000 људи. Већина несрећа 85% се догодила у развијеним земљама и земљама у транзицији.

1. Појам и дефинисање саобраћајне делинквенције

Саобраћајна делинквенција се у криминологији различито дефинише и не постоји јединствена дефиниција појма саобраћајне делинквенције. Према једној од дефиниција, саобраћајна делинквенција се одређује као масовна друштвена појава, противправно друштвено опасно понашање у саобраћају, које се испољава у изазивању, суделовању или доприношењу у настајању различитих штетних појава угрожавања стварањем опасности и/или изазивању страдања учесника у саобраћају и уништавања материјалних вредности.⁹⁸

Врста преступништва условљена коришћењем саобраћајног средства и непридржавањем саобраћајних прописа сврстава се, у феноменолошком смислу, у посебну врсту названу саобраћајна делинквенција. Под овим појмом⁹⁹ се, у ужем смислу, подразумевају кривична дела изазвана у саобраћају, односно дела угрожавања саобраћаја, најчешће као последица саобраћајних незгода и саобраћајни прекршаји.¹⁰⁰

Према Мургоском, „Саобраћајна делинквенција је масовни, негативни друштвени феномен са таквим незаконитим понашањем у саобраћају, које је манифестовано у изазивању или учешћу и доприношењу дешавању различитих социјалних феномена, који се састоје у угрожавању и патњи корисника путева односно уништавању материјалних вредности на путу“.¹⁰¹

Саобраћајни криминалитет чине кривична дела којима се у јавном саобраћају угрожавају и повређују људски животи и имовина већег обима. Ради се о конгломерату различитих дела која је тешко сврстати у неку од наведених врста криминалне активности јер се ради о понашањима која угрожавају разнородна заштићена добра; извршена су са различитим субјективним односом, врше се у различитим видовима саобраћаја, заједничко им је што се врше у јавном саобраћају.¹⁰²

⁹⁸ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 182.

⁹⁹ М. Бошковић, *Op. cit.*, стр. 285.

¹⁰⁰ Просечно годишње од укупног броја саобраћајних деликата трећина отпада на кривична дела угрожавања саобраћаја, а две трећине на област прекршаја.

¹⁰¹ В. Murgoski, М. Dojcinovski, *Safety and Prevention of Traffic Delinquency*, International Scientific Conference the Great Powers Influence on the Security of Small States, 23–25 June 2019, Ohrid, Volume, Skopje, 2019, pp. 217.

¹⁰² Ђ. Игњатовић, *Криминологија*, Београд, Правни факултет Универзитета у Београду, 2010, стр. 119.

2. Општа разматрања о саобраћајним деликтима

Савремени саобраћај одвија се у сложеним условима у којима учествује велики број људи. Због утицаја бројних међусобно повезаних фактора настају различите негативне појаве које угрожавају безбедност саобраћаја.

Највеће негативне појаве у саобраћају су противправна понашања учесника у саобраћају и саобраћајне незгоде. Та противправна понашања се разликују по степену друштвене опасности коју изазивају, па се у правном смислу могу сврстати у три врсте кажњивих деликата: саобраћајне прекршаје, привредне преступе и саобраћајна кривична дела.

Најопаснија противправна понашања у саобраћају су она која доводе до саобраћајних незгода са тешким, често трагичним последицама, јер тиме угрожавају основне друштвене вредности и интересе. Та понашања, посматрана у целини, представљају структуру саобраћајних деликата, па се о саобраћајном деликту може говорити не само као о правном појму, већ и као о реалној друштвеној појави.

Саобраћајни деликт представља реалну друштвену појаву која има посебне карактеристике по којима се разликује од других врста деликата. Он обухвата људско понашање које угрожава безбедност саобраћаја, одвија се у специфичном саобраћајном амбијенту (на путу) и односи се на заштићено правно добро - безбедност саобраћаја. Управо ове три одреднице (понашање, амбијент и правно добро) представљају основу за утврђивање појма саобраћајног деликта.¹⁰³

Саобраћајни деликти као масовна, негативна појава, представљају индивидуални чин противправног понашања у саобраћају. У феноменолошком смислу сврставају се у специфичну врсту преступништва. Та специфичност се огледа у криминолошком аспекту (феноменологији и етиологији), казнено-правном аспекту (кривична дела и прекршаји) и пенолошком аспекту, а посредно се изражава и у самом називу ове врсте делинквентног понашања – саобраћајна делинквенција.¹⁰⁴

¹⁰³ В. Павишић, *Методика истраживања prometnih delikata*, Сектор за odnose sa javnošću i izdavačku delatnost, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, 1993, str. 1, 20.

¹⁰⁴ М. Милутиновић, *Криминологија*, Савремена администрација, Београд, 1988, стр. 186.

3. Основне карактеристике и обележја саобраћајних деликата

Саобраћајни деликти имају посебне карактеристике које их издвајају од осталих облика криминалитета и чине их специфичним видом противправног понашања у друштву.

Саобраћајни деликти су масовна појава, јер је саобраћај свакодневна делатност у којој учествује велики број људи и у којој се најчешће крше правила понашања.

Саобраћај је строго регулисан правним нормама, што значи да готово сваки аспект понашања у саобраћају има своја правила.¹⁰⁵

Сви учесници у саобраћају могу бити и потенцијални делинквенти и жртве, јер саобраћај подразумева сталну могућност угрожавања безбедности живота, тела и имовине.

Саобраћајни деликти су често технички деликти, јер зависе од техничких својстава возила, пута и услова околине. Већина ових дела се извршава из нехата, а не са намером, па се често називају нехатна делинквенција¹⁰⁶. Због тога је доказивање кривице сложено, нарочито разграничење свесног нехата од евентуалног умишљаја.

Код ових дела често постоји несразмера између тежине последице и кривице учиниоца, јер и најмања непажња може довести до трагичних последица.¹⁰⁷ Управо зато се саобраћајни деликти често називају и акцидентални деликти.¹⁰⁸

4. Феноменологија саобраћајних деликата

Феноменологија обухвата спољашње манифестације саобраћајних деликата, односно саме грешке у понашању, као што је прекорачење брзине. Етиологија, с друге стране, проучава унутрашње и спољашње факторе који доводе до тих грешака - на пример, вожњу под дејством алкохола, умор или психофизичку нестабилност возача. Дакле, прекорачење брзине представља појавни облик (феноменолошки аспект), док је узрок тог понашања - управљање возилом под утицајем алкохола - етиолошки аспект саобраћајног деликта.

¹⁰⁵ Д. Атанацковић, М. Лукић, Ћ. Лазин, З. Миловановић, Ј. Радловић, *Op.cit.*, стр. 118.

¹⁰⁶ Ж. Мршић, *Op. cit.*, pp. 5.

¹⁰⁷ Д. Јовановић, М. Инић, *Op. cit.*, стр.109.

¹⁰⁸ В. Павишић, *Pojam prometnog delikta*. Defektologija, 1992, 28(1–2), 139–168, str. 143.

Феноменологија саобраћајних деликата обухвата видљиве и најчешће појавне облике кршења саобраћајних правила у друмском саобраћају. Најчешће грешке возача укључују непрописну брзину кретања, непрописно претицање, обилажење и мимоилажење, неуступање права првенства пролаза, непрописно заустављање и паркирање, као и непрописно скретање, окретање и вожњу уназад. Поред ових најчешћих прекршаја, јављају се и други облици као што су вожња забрањеним смером на једносмерном путу, недржање потребног одстојања, непрописна употреба светла и слично.

Феноменолошки приступ истраживању саобраћајне делинквенције као масовне друштвене појаве заснива се на анализи статистичких података и односи се на неколико аспеката:

- Прво, обим саобраћајне делинквенције одређује се на основу укупног броја саобраћајних деликата у одређеном времену и простору. Ово укључује број извршених саобраћајних деликата по врсти, број делинквената (на пример, број осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја) и број прекршајно одговорних физичких лица.

- Друго, анализа појавних облика саобраћајних прекршаја и кривичних дела односи се на конкретне видове кажњивих понашања, као што су прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола, као и на поједине врсте кривичних дела, попут угрожавања јавног саобраћаја. Поред тога, анализирају се појавни облици према врсти прекршених саобраћајних правила, као и према карактеристикама саобраћајних делинквената, укључујући социодемографске податке као што су пол и узраст извршилаца.

- Треће, прати се структура и структуралне промене саобраћајне делинквенције. Ово показује врсте и карактеристике укупног броја саобраћајних кривичних дела или прекршаја, као и појединих кажњивих понашања.

- Четврто, анализира се динамика саобраћајне делинквенције, која показује промене у обиму саобраћајних кривичних дела и прекршаја у одређеном временском периоду и на одређеном географском подручју.

5. Етиологија саобраћајних деликата

Етиологија саобраћајне делинквенције обухвата деловање различитих фактора на њено јављање. Постоје различите поделе фактора саобраћајне

делинквенције: човек-возило-пут, еногене и езогене, објективне и субјективне, непосредне и посредне. Најзаступљенија је подела на објективне и субјективне факторе, при чему се објективним сматрају друштвени, технички и природни фактори, а субјективним чиниоци везани за личност човека као учесника у саобраћају. Дејство ових фактора је узајамно и повезано.¹⁰⁹

5.1. Објективни фактори

У објективне факторе спадају: друштвени фактори, технички фактори и природни фактори.

Утицај **друштвеног фактора** огледа се у следећем:

1. Особености друштвених фактора. Друштвени фактори чине средину, односно амбијент у којем се саобраћај одвија, и ту спадају многи чиниоци различитог интензитета и утицаја, а посебно: ниво економског и културног развоја; социјално демографски услови; стање у друштвеном окружењу; величина територије; утицај традиције, образовања културе, морала и обичаја. Поремећаји у друштвеној структури и односима имају за узрок последице у области безбедности саобраћаја. То се посебно односи на поремећаје свести према друштвеном вредностима, који воде у насиље, повећан степен угрожености вредности у саобраћају и слично. Ови фактори довели су до нове, хетерогене структуре учесника у саобраћају.¹¹⁰

2. Саобраћајни конфликт. Повећање стандарда, урбанизација и миграције становништва на релацији село-град носе са собом низ проблема који се узрочно огледају и у сфери саобраћаја и конфликта међу учесницима. Постоји велика мера неадаптибилности у градској средини.

3. Друштвена толеранција. Један од друштвених фактора узрочности јесте и уврежено схватање јавног мњења о карактеру саобраћајних деликата. Наиме, у свести и моралу, који иде чак до обичаја уврежено је схватање да се саобраћајни деликт, ма какве последице имао, не сматра криминалитетом.¹¹¹

¹⁰⁹ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 185.

¹¹⁰ М. Бошковић, *Op. cit.*, стр. 287.

¹¹¹ Још од прве појаве саобраћајног преступништва остало је отворено питање да ли је саобраћајни делинквент нормалан човек или, као и класични делинквент, криминалац. Не треба и није нужно у целини изједначити класичан криминалитет и саобраћајну делинквенцију, међутим, чињеница је да учесници у саобраћају, посебно возачи, многим радњама себе свесно доводе у стања којима угрожавају сопствени живот и живот других.

Технички фактор обухвата стање путева и стање возила. Стање путева представља фактор саобраћајне делинквенције када развој путне мреже не прати развој друмског саобраћаја, када пројектовани путеви не одговарају обиму и структури саобраћајне фреквенције. Сем тога, као техничке факторе везане за стање путева треба поменути прегледност пута, решеност раскрсница, хоризонталних и вертикалних кривина, регулисаност тзв. “црних тачака”, сигнализацију, осветљеност пута и сл.

Возило као фактор безбедности треба да поседује три елементарна својства: да својим активним елементима не повећава ризик настанка саобраћајних незгода; да што мање угрожава субјективне способности возача за исправно реаговање; и да својим пасивним елементима спречава или ублажава повреде када дође до незгоде. Возило као фактор узрочности саобраћајне делинквенције појављује се самим тим што је као техничко средство подложно кваровима и могућностима да га и у таквом стању несвесни корисник употреби.¹¹²

У објективне факторе спадају и **природни услови**, односно фактори спољне средине, као што су климатски услови и географски услови. Посебно се сматрају значајним климатски услови, јер сва истраживања указују на то да број саобраћајних незгода расте утицајем на сва три фактора (пут, возило и човек).¹¹³

Учесталост саобраћајних незгода са тешким последицама у сумрак и ноћу оправдано се повезује са отежаним и сложеним условима за обављање саобраћаја и недостатком возачког искуства, односно недовољним знањем и недостатком способности возача да се прилагоде тим условима. Смањена видљивост, уочавање препрека и процене потребних мера за њихово отклањање изискују од возача додатна знања о техници вожње у овим условима, али и потребну оштрину вида.¹¹⁴

¹¹² Постоје извесне норме техничке исправности и процењује се да је само возило, односно кварови на њему, узрочник у 5-10% саобраћајних незгода.

¹¹³ Тако нека истраживања показују да је број удеса у условима мокрог коловоза већи за око 10%, снежног слоја за око 20%, делимичне поледице за 35-36% и јаке кише за 33%.

¹¹⁴ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Оп. cit.*, стр. 186.

5.2. Субјективни фактори

Субјективни фактори саобраћајне делинквенције везани су за особине учесника у саобраћају.

1. Ограниченост људских могућности. Човек је једини субјективни и најзначајнији од свих фактора у саобраћајној делинквенцији. Комплексност људског фактора испољава се у саобраћају природним и асоцијалним својствима: психичким, физичким, моралним, образовним и здравственим. Иако у суштини субјективни фактор, однос човека и саобраћајног средства се у одређеном смислу испољава и у објективном односу према вредностима. Постоје мишљења да су биопсихолошке особине човека ограничене да би задовољиле све елементе сложених ситуација које се појављују у саобраћају. Од великог су утицаја стање вида и слуха, пажња и концентрација, могућност перцепције, предвиђања, благовременог реаговања на тзв. “секунду страха”¹¹⁵. Свакако да ове особине зависе од година живота. Посебан утицај имају умор, поспаност, деловање наркотичких средстава и алкохол.¹¹⁶

2. Међуутицај субјективно-објективних фактора. Делинквентно понашање човека, као што је већ речено, предиспонирано је социјалним и биопсихолошким детерминантама. Технички фактор у интеракцији међу људима уноси неке елементе за које се сматра да делом мењају и људску природу и доводе до саобраћајно-социјалног конфликта. У социјалном смислу, човек са воланом у рукама на друму понаша се другачије него у кући и на послу.¹¹⁷

3. Социјална обележја узрочности. На субјективни фактор, донекле, утичу и социјални чиниоци и социјална обележја извршилаца кривичних дела угрожавања јавног саобраћаја, као што су степен образовања, пол и старост.

¹¹⁵ Секунда страха је време од момента уочавања опасности до пролажења опасности.

¹¹⁶ При концентрацији алкохола у крви од 0,5 до 1,5 промила код возача долази до нарушавања битних функција чулне и моторичке природе. У таквом стању губи се могућност објективне процене и опажања, губи се самоконтрола, појачава се раздражљивост, а опадају моћи запажања, погрешно је осећање личних способности. Долази до поремећаја усклађености покрета и све је чешћа некоординисаност између перцепције и психомоторике. Ослабљена је способност чулних и слушних запажања. - З. Тирић, *Судска психијатрија*, Ниш, Правни факултет Универзитета у Нишу, 2013, стр. 167.

¹¹⁷ Неки аутори сматрају да у тим ситуацијама човек иживљава потиснуте нагоне, егоизам, страст поседавања и моћи владања техником. У том смислу се разликују особине и делинквентна понашања биопсихолошки нормалних и људи са физичким и психичким недостацима.

Према статистичким подацима, 94% осуђених лица отпада на мушку, а само 6% на женску популацију¹¹⁸. Поред тога, уочљива је чињеница да мушкарци чине ова кривична дела у поврату у 15% случајева, док рецидивизам код жена износи само 5 %.¹¹⁹

6. Казнено-правни аспект саобраћајних деликата

Настојећи да обезбеди што делотворнију казнену заштиту правних добара (па и добара у саобраћају на путевима), законодавац „градира“ тежину „казненог неправа“ на дводеобну или тродеобну поделу казнених деликата.¹²⁰ С обзиром на то да је могућност изрицања казне критеријум за сврставање деликата у казнено право, наше казнено право познаје тродеобну поделу на прекршаје, привредне преступе и кривична дела.¹²¹

Сваки учесник у саобраћају делује у условима који носе одређен ризик, па самим тим и могућност настанка саобраћајних деликата. Ови деликти, било да је реч о прекршајима или кривичним делима, најчешће су последица понашања човека као централног фактора безбедности у саобраћају.

Одређено понашање постаје кривично тек када кршењем тих правила извршилац оствари обележја кривичног дела. Ово условљава потребу разграничења прекршаја и кривичних дела, питања које је у правној теорији дуго изазивало расправе — да ли је разлика између њих квалитативна (по суштини) или квантитативна (по тежини последице).¹²² Савремено казнено

¹¹⁸ Овај податак указује на то да знатно мањи број жена чини кривична дела у јавном саобраћају, односно много мање него што их иначе учествује у њему.

¹¹⁹ Старосна структура учинилаца кривичних дела, према стандардној статистичкој подели, одражава извесну континуирану законитост процената или стопе учешћа појединих старосних група. Тако особе од 18 до 20 година живота чине 7% кривичних дела; од 21 до 24 године 14%, од 25 до 29 година 15%, од 30 до 39 година 28%; од 40 до 49 година 22%, од 50 до 59 година 9% и преко 60 година 5%. Наведени подаци указују на основни закључак да учешће старосних група у кривичним делима опада са годинама живота.

¹²⁰ Н. Мрвић-Петровић, *Поштовање начела ne bis in idem при суђењу за сличне прекршаје и кривична дела*, Наука, безбедност, полиција, Журнал за криминалистику и право, бр. 1, 2014, стр.27–39, стр. 29.

¹²¹ У кривичноправној литератури постоји мишљење да су и дисциплински деликти кажњиви деликти, јер се и за дисциплинске деликте учиниоцу може изрећи казна. - М. Цетинић, *Кажњиви деликти и критеријуми за њихово међусобно разграничење*, Анали Правног факултета, бр. 3 и 4, Београд, 1993, стр. 272.

¹²² У кривичноправној теорији било је и покушаја успостављања тзв. квантитативно-квалитативног критеријума разликовања кривичних дела од прекршаја („административно казнено право разликује се од кривичног права мање по природи него по степену моралне осуде”). - Н. Мићановић-Павелић, *Помаци у разграничењу кривичног од административног права*, Годишњак Правног факултета у Сарајеву, Сарајево, 1989, стр. 138.

законодавство Србије прихвата став да се ради о квалитативно различитим врстама кажњивих деликата, при чему су прекршаји посебна, лакша форма кажњивог понашања у односу на кривична дела.

6.1. Саобраћајни прекршаји

Прекршаји представљају повреду јавног поретка које су утврђене законом или другим прописом и за које су прописане прекршајне казне.

Саобраћајни прекршаји, као врста казњених деликата у саобраћају на путевима, заузимају посебно место, јер веома често кулминирају у саобраћајну незгоду - смрт - трагедију.¹²³

Саобраћајни прекршаји код нас регулисани су саобраћајним прописима. Један од најзначајнијих закона је ЗоБС који представља матичан закон. Закон о прекршајима¹²⁴ је системски закон којим је предвиђена прекршајна одговорност, прекршајне санкције и правила прекршајног поступка.

У Закону о прекршајима прописан је општи појам прекршаја. Прекршај је дефинисан као „противправно дело које је законом или другим прописом надлежног органа одређено као прекршај и за које је прописана прекршајна санкција“.¹²⁵ Општи појам прекршаја састоји само из објективних елемената, тј. да је субјективни елемент - кривица изостављен из дефиниције прекршаја.¹²⁶ Елементи општег појма прекршаја су: дело¹²⁷, противправност и предвиђеност прекршајне санкције у закону. Дакле, прихваћена је објективна концепција дефинисања појма прекршаја,¹²⁸ услед чега је промењена и концепција прекршајне одговорности¹²⁹.

¹²³ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 5.

¹²⁴ Закон о прекршајима, *Службени гласник РС*, бр. 65/2013, 13/2016, 98/2016 – одлука УС, 91/2019 и 91/2019 – др. закон.

¹²⁵ Чл. 2 Закона о прекршајима.

¹²⁶ З. Стојановић, *Значај појма прекршајне одговорности за прекршајно право*, Ревија за криминологију и кривично право, бр. 1–2/2012.

¹²⁷ Оваква дефиниција одређује прекршај као дело, не као радњу, како је то било предвиђено старим Законом о прекршајима. - Ђ. Ђорђевић, *Основне карактеристике новог Закона о прекршајима*, НБП, год XII, бр. 1/2006, 51–73, стр. 55.

¹²⁸ Разлози за промену концепције и удаљавање дефиниције појма прекршаја од појма кривичног дела из Кривичног законика, леже у потреби да се појам прекршаја прецизније разграничи од кривичног дела и јасније изразе специфичности прекршаја у односу на друге казнене деликте. - Н. Мрвић-Петровић, *Коментар новог Закона о прекршајима*, Параграф, Београд, стр. 12.

¹²⁹ З. Стојановић, *Op. cit.*, стр. 27.

Прекршајно могу одговарати како физичка лица,¹³⁰ тако и правна лица и предузетници (објективна одговорност).

Саобраћајни прекршаји произилазе из противправних понашања у саобраћају, којима се крше разноврсни саобраћајни прописи.¹³¹

Саобраћајни прекршаји се могу поделити на прекршаје за које је прописана фиксна новчана казна и прекршаје за које су прописане новчане казне у одређеном распону и/или друге прекршајне санкције.

Статистички подаци показују да су возачи моторних возила најчешћи извршиоци саобраћајних прекршаја, чинећи више од две трећине укупног броја прекршаја у друмском саобраћају. Истиче се критички став према приступу надлежних органа, који у пракси неретко сву одговорност приписују возачу, полазећи од става да је он „морао и могао предвидети све“¹³². На тај начин, остали учесници у саобраћају, попут пешака или бициклиста, понекад се неоправдано ослобађају одговорности за сопствена противправна понашања која могу допринети настанку саобраћајних.¹³³

Свако противправно понашање у саобраћају ствара опасност по безбедност, било апстрактну или конкретну, и управо по томе се разликују саобраћајни прекршаји од кривичних дела. Код саобраћајних прекршаја - опасност је апстрактна,¹³⁴ јер радња није довела до стварне повреде, али по

¹³⁰ Када је у питању одговорност физичких лица за прекршаје, од суштинског је значаја утврдити постојање кривице, односно субјективног односа према прекршају.

¹³¹ На основу одредби ЗОБС-а може се извршити класификација појавних облика саобраћајних прекршаја, као што су: непрописна и неприлагођена брзина; непрописно и неправилно претицање; непрописно кретање, скретање и окретање на коловозу; неуступање првенства пролаза; непрописно или неправилно мимоилажење; непрописно заустављање и паркирање; некоришћење или непрописно коришћење мобилних телефона, и других система дистракције, некоришћење или непрописно коришћење заштитних система (сигурносног појаса, дејјих седишта, кацига за мотоциклиста и мопедиста итд.); вожња под дејством алкохола, наркотика (дрога) лекова (чија је употреба пре и за време вожње забрањена), умора или других психофизичких стања; неисправност возила и фактори везани за пут и околину и остала непрописна понашања. На основу наведене категоризације произилази да се сви појавни облици прекршаја не могу обухватити у потпуности и таксативно набројати, с тога се у категорију, остала непрописна понашања, сврставају бројни разноврсни прекршаји.

¹³² Т. Perić, Ђ. Ivaković, *Zaštita u prometnom procesu*, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb, 1996, стр. 17.

¹³³ Осамдесетих година прошлог века у судској пракси постојало схватање да пешак не може бити учинилац кривичног дела против безбедности јавног саобраћаја је према ставу Врховног суда Србије – одељење у Новом Саду Кж. 1758/63.

¹³⁴ Б. Чејовић, *Кривичноправни аспекти апстрактне опасности код кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја*, Правни живот, бр. 10, Београд, стр. 36.

својој природи може да је изазове. Код кривичних дела - опасност је конкретна, јер је радњом стварно створена претња или је наступила последица.¹³⁵

6.2. Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја

Како би се успоставила потпуна заштита безбедног и сигурног одвијања саобраћаја, како у целини, тако и у појединим врстама саобраћаја, позитивна кривична законодавства предвиђају „саобраћајна кривична дела“, која представљају сегмент саобраћајне делинквенције.¹³⁶ Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја¹³⁷ предвиђена су у глави XXVI Кривичног законика Републике Србије.¹³⁸ То су следећа кривична дела: угрожавање јавног саобраћаја (члан 289 КЗ-а); угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством (члан 290 КЗ-а); угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја (члан 291 КЗ-а); угрожавање безбедности ваздушног или поморског саобраћаја или непокретне платформе (члан 292 КЗ-а); отмица ваздухоплова, брода и другог превозног средства (члан 293 КЗ-а); пиратство (члан 294 КЗ-а); несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем (члан 295 КЗ-а); непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди (члан 296 КЗ-а); тешка дела против безбедности јавног саобраћаја (члан 297 КЗ-а).

Код ове групе кривичних дела законодавац помера време реаговања (*ante delictum*), не чекајући да наступи повреда. Истиче се да овде до репресије долази

¹³⁵ На примеру исте ситуације у саобраћају (исти узрок, понашање, возач и део пута), могу се илустровати случајеви постојања ове две различите последице – апстрактне или конкретне опасности. У случају када возач врши непрописно претицање (сече кривину) преко пуне линије, али стицајем околности у сусрет не наиђе возило из супротног смера, постојаће апстрактна опасност. У другом случају, када у наведеној ситуацији наиђе возило из супротног смера, али учесници овог саобраћајног конфликта, стицајем околности, успеју да избегну судар, постојаће конкретна опасност.

¹³⁶ Д. Јовашевић, *Кривичноправни аспекти угрожавања јавног саобраћаја*, Превенција саобраћајних незгода на путевима (ур. М. Инић), Нови Сад, 205–210.

¹³⁷ Постојање неких од инкриминација из области безбедности саобраћаја су резултат ратификације међународних докумената међу којима су најзначајније: Конвенција о сузбијању кривичних дела и неких других аката уперених против безбедности ваздушне пловидбе, Конвенција о сузбијању незаконитих аката отмице ваздухоплова, Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, Протокол о сузбијању незаконитих аката насиља на аеродромима који служе међународном цивилном ваздухопловству, Европска конвенција о сузбијању тероризма – Стразбур као и Конвенција о сузбијању противзаконитих аката уперених против безбедности фиксних нафтних платформи лоцираних на морском дну.

¹³⁸ Кривични законик РС, *Службени гласник РС*, број 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 – испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019.

из превентивних разлога, те се у кривичноправној литератури ова кривична дела често називају и кривичним делима – запреке (*les infractions - obstacles*).¹³⁹

Саобраћајна кривична дела спадају у групу кривичних дела против опште сигурности људи и имовине, јер се њиховим извршењем настаје опасност по живот, здравље и имовину неодређеног броја људи. Такође, ова дела се сматрају опште опасним кривичним делима¹⁴⁰ јер радње које их чине могу угрожити више лица или шире друштвене вредности, а не само појединца.¹⁴¹ Самим тим, имају двоструки заштити објекат: безбедност јавног саобраћаја (као примарни, најважнији објект заштите) и општу сигурност људи и имовине (као секундарни објект). Због тога су ова кривична дела сврстана у посебну групу кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја што наглашава њихову специфичност.

У кривичноправној литератури заступљена је подела кривичних дела у друмском саобраћају на општеопасна кривична дела (кривична дела угрожавања) чија је последица конкретна опасност и кривична дела повреде. Код општеопасних кривичних дела: угрожавање јавног саобраћаја, угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством, несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем, последица се састоји у стварању конкретне опасности по живот и тело људи или материјална добра.¹⁴² У кривична дела повреде спадају тешка дела против безбедности јавног саобраћаја. Последица код ових кривичних дела се састоји у повреди, која је произашла из вршења неког од горе наведених општеопасних кривичних дела¹⁴³ и представља квалификовани облик наведених кривичних дела.

Саобраћајна кривична дела имају тзв. „бланкетне диспозиције“, што значи да њихов садржај није у потпуности одређен самим Кривичним закоником, већ се допуњује прописима из других закона, најчешће Закона о безбедности

¹³⁹ З. Стојановић, О. Перић, *Op. cit.*, стр. 325.

¹⁴⁰ Инкриминисање испољавања опасности (за живот и тело људи или њихову имовину) карактеристика је бројних тзв. општеопасних кривичних дела. То је најочљивије код група кривичних дела: против живота и тела, против здравља људи, животне средине, итд.

¹⁴¹ Д. Јовашевић, В. М. Симовић, *Op. cit.*, стр. 81.

¹⁴² Осим код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја из члана 289 став 2 Кривичног законика, где је предвиђена апстрактна опасност као последица, што је последица врсте саобраћаја, у којој по правилу учествује већи број људи.

¹⁴³ Осим наведених кривичних дела угрожавања безбедности друмског саобраћаја, ово кривично дело постоји и када тешке последице наступе извршењем кривичног дела угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја из члана 291 Кривичног законика.

саобраћаја на путевима.¹⁴⁴ Саобраћајни деликти се кривичног права дотичу тек у својим најтежим облицима и последицама. У томе се огледа заштитна функција кривичног права, која наступа када је дело већ учињено, *postfactum*, односно када су заштићена добра већ угрожена, оштећена или повређена.

У структури саобраћајног криминалитета највећи удео имају дела угрожавања јавног саобраћаја, док су остала кривична дела против безбедности саобраћаја знатно мање заступљена.

V САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИНКВЕНТИ И ДЕТЕРМИНАНТЕ ДЕЛИНКВЕНТНОГ ПОНАШАЊА

Појава човека који управља моторним возилом је релативно нов и изузетно сложен феномен у људском друштву. Саобраћајни делинквент представља кључни субјективни фактор у процесу настанка саобраћајних деликата. Разумевање личности саобраћајног делинквента, као и мотива који стоје иза његовог понашања, неопходно је за ефикасно сузбијање и превенцију саобраћајне делинквенције. Човека као субјекта извршења саобраћајног деликта карактеришу бројне специфичности, које се огледају кроз карактерне црте, темперамент, тренутна осећања, мотиве, циљеве, интересе, односно бројне социолошке, спољне, социогене предиспозиције, итд.

1. Појам и проблем дефинисања саобраћајног делинквента

Већина чинилаца субјективно факторске природе даје, наизглед, поуздану психолошко-социјалну слику преступника у саобраћају. Међутим, упркос томе, када је реч о саобраћајном делинквенту, његова идентификација је веома спорна јер су, пре свега, присутна опречна схватања о личности за воланом. Према једном, у питању су две личности: особа за воланом и личност у животу изван возила; према другом схватању, човек је за воланом по карактеру исти онакав какав је у осталом делу животне стварности. Прво схватање доказује да

¹⁴⁴ На пример, тек када одређени извршилац, „кршењем прописа о безбедности саобраћаја тако угрози јавни саобраћај да доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, па услед тога код другог наступи лака телесна повреда или проузрокује имовинску штету која прелази износ од двеста хиљада динара...“.

се у саобраћају код личности потенцирају нека својства и особине, које су у редовном животу само латентне.¹⁴⁵

Такве примере трансформације личности за воланом у потенцијалног делинквента заступају *Миконеј* с тезом о „испољавању наличја карактера за воланом” и *Клебелсберг* с теоријом о неуротичним понашањима и осећањима кривице које личност компензира самокажњавањем. Слично мишљење износи и *Мицев* ставом о „аутоагресији” анксиозних возача, који за воланом испољавају самоубилачко понашање.¹⁴⁶

Полазећи од тих схватања, у литератури постоје разне типологије саобраћајних делинквената. Мишљења су подељена, па једни сматрају да у саобраћајним противправним понашањима нема елемената криминалне делинквенције, други да је реч о псеудоделинквенцији, док трећи не праве никакву разлику. Напротив, *Хегнел* сматра да су у питању „политропни криминалци”, *Грасбергер* да су то извршиоци кривичног дела из страсти са ризиком, а *Мидендорф* да су саобраћајни делинквенти, у ствари, криминално запуштени возачи.

2. Унутрашње (ендогене) карактеристике

Унутрашња структура личности представља укупност био-психолошких карактеристика човека, која чине унутрашње изворе понашања. У биолошке карактеристике спадају урођене, наследне, органске, физиолошке и друге биолошке функције које условљавају понашање појединаца. Психолошку структуру личности чини организација психичких особина личности, које се манифестују у карактеру, интелигенцији, емоцијама и другим својствима и делују као целина узајамних утицаја, условљавајући различита реаговања људи на спољне надражаје.¹⁴⁷

Истраживање човека који управља возилом поделило је мишљења у литератури. У једну групу спадају мишљења да „човек за воланом“ није исто што и „човек без волана“. Према њима, општа мерила о манифестовању човекове природе у свакодневном односу човека према средини у којој живи, не

¹⁴⁵ М. Бошковић, *Ор. cit.*, стр. 292.

¹⁴⁶ Д. Р. Атанацковић, *Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја*, Савез удружења правника Југославије, Београд, 1967, стр. 163-166.

¹⁴⁷ М. Бошковић, М. Марковић, *Криминологија са елементима виктимологије*, Универзитет привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе Нови Сад, 2015, стр. 91.

важе за човека који у функцији возача моторног возила учествује у саобраћају. Тиме је саобраћајни делинквент у ствари представљен као „двострука личност“. У обичном животу он је узоран грађанин, супруг, отац, док се у својству возача преобраћа у потпуно другог човека, који се понаша по обрасцу другачијем од оног док је у кући или канцеларији.¹⁴⁸

Међутим, постоје и супротна схватања, према којима човек и начин његове вожње у потпуности одговарају његовој природи и понашању у свакодневном животу. Међу првим истраживањима која су се бавила проучавањем корелације особина личности и саобраћајних незгода, била је студија спроведена 1949. године, коју су спровели *Тилман* и *Хобс*.¹⁴⁹ (Закључак овог истраживања био је данас често цитиран афоризам: „Човек вози онако како живи“.

У истраживањима спроведеним у првој половини прошлог века предмет проучавања биле су индивидуалне карактеристике људског фактора у спрези са теоријом „склоности саобраћајним незгодама“. *Фармер* и *Чембрс* су у својој теорији нагласили корелацију утицаја личности и склоности ка незгодама.¹⁵⁰

Касније је ова теорија била критикована услед бројних недостатака, и у истраживању *Мек Кена* замењена новим концептом названим „диференцијално учешће у саобраћајним незгодама“. ¹⁵¹ Студије које су рађене последњих деценија поново се враћају приступу да је склоност незгодама тесно повезана и условљена личношћу делинквента.

Један од широко прихваћених савремених модела проучавања црта личности саобраћајних делинквената јесте модел пет фактора. Овај модел истиче пет најзначајнијих црта личности: екстраверзија, кооперативност, савесност, неуротицизам и отвореност.¹⁵²

¹⁴⁸ А. Гранић, *Друштвено-правни аспект питања алкохолисаности у саобраћају*, Народна милиција 3/1961, стр. 2.

¹⁴⁹ W. Tillmann, G. Hobbs, *The Accident-Prone Automobile Driver: A Study of the Psychiatric and Social Background*. American Journal of Psychiatry, 106(5), 321–331, 1949, pp. 329. Цитирано према: L. Evans, *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society, 1991, pp. 144.

¹⁵⁰ E. Farmer, E. G. Chambers, *A Study of Personal Qualities in Accident Proneness and Proficiency*. Industrial Health Research Board Report. Medical Research Council, 1929, (55). Цитирано према: П. Станојевић, *Op. cit.*, стр. 55.

¹⁵¹ F. P. McKenna, *Accident proneness: A conceptual analysis*. *Accident Analysis & Prevention*, 15(1), 65–71, 1983, pp. 70.

¹⁵² P. T. Costa Jr, R. R. McCrae, *Domains and facets: Hierarchical personality assessment using the Revised NEO Personality Inventory*. *Journal of personality assessment*, 64(1), 21–50, 1995, pp. 22.

2.1. Темперамент

Темперамент је биолошка особина личности која је урођена, за разлику од карактера који представља психолошку, стечену особину личности.

Олпорт истиче следеће: „Темперамент се односи на карактеристичне појаве емоционалне природе једне индивидуе, укључујући њену осетљивост на емоционални подстицај, њену уобичајену снагу и брзину реаговања, квалитет расположења које преовлађује и све особености флукуације и интензитета расположења, а ове појаве се сматрају зависним од конституционалног састава и зато су углавном наследне по пореклу“.¹⁵³

Темперамент или „ћуд“, како га неки аутори називају, указује на устаљене начине акције и реакције појединаца и не разликује се увек од особе до особе, па отуда и могућност типологије.¹⁵⁴

Према Хипократовој класификацији, разликују се четири типа темперамента: колеричан тип (јака осећања, лако одлучивање на акцију, честе реакције), сангвиничан тип (брзо реаговање, осећања нису јака), флегматичан тип (ретке реакције, апатичност) и меланхоличан тип (непријатна осећања, туга и забирнутост).¹⁵⁵

Психолошке карактеристике личности значајно утичу на понашање возача у саобраћају и могу бити један од главних узрока саобраћајних деликата. Колерични тип личности, кога одликују наглашен такмичарски дух, нестрпљивост, импулсивност и склоност ка агресивном реаговању, често доноси непромишљене одлуке и непоштовањем прописа повећава ризик од незгода. Такви возачи, посебно у ситуацијама густог и захтевног саобраћаја, представљају повећану опасност, јер њихово понашање може лако довести до угрожавања безбедности других учесника у саобраћају.

Темперамент возача има значајну улогу у формирању њиховог понашања у саобраћају и утиче на степен безбедности на путевима. Док поједини возачи делују смирено, промишљено и толерантно, други испољавају импулсивност, агресивност и нетрпељивост, што повећава ризик од настанка опасних ситуација и саобраћајних деликата. У комбинацији са емоционалном нестабилношћу и

¹⁵³ G. Allport, *Sklop i razvoj ličnosti*. Kultura, Beograd, 1969. Цитирано према: Ж. Бежић, Типологија темперамента. Црква у свијету: Црква у свијету, 15(2), 134–144. 1980, стр. 135.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 405.

несигурношћу, темперамент постаје кључан фактор који одређује колико ће возач поштовати правила и допринети безбедности у саобраћају.

2.2. Карактер и карактерне особине

За разлику од темперамента, карактер и карактерне особине личности представљају психолошке особине личности. Бергер истиче да проучавати темперамент значи проникнути у оне узроке понашања, који су физиолошке нарави, а бавити се карактером значи испитивати структуру индивидуалних диспозиција.¹⁵⁶

Карактерне црте заснивају се на наследним основама темперамента, али се развијају у току живота кроз процес социјалног учења. Карактер подразумева збир свих психичких особина једне особе, најбитније особине појединца које дају печат целокупном његовом понашању.¹⁵⁷ За разлику од темперамента, који је углавном урођен, карактер се гради током живота и на њега се може утицати васпитним и друштвеним мерама, што га чини кључним елементом у формирању одговорног и безбедног понашања у саобраћају.

Карактер и карактерне особине могу бити повезани са криминалним понашањем. Уочено је да се код извршилаца кривичних дела у већој мери испољавају неке карактерне особине. То су: примитивизам, егоизам, егоцентричност, малициозност, ригидност, агресивност и сл.¹⁵⁸

Карактерне особине човека имају пресудан утицај на његово понашање у саобраћају, јер одражавају моралне вредности и вољне способности појединца. Позитивне црте као што су одговорност, савесност, толеранција и хуманост доприносе безбедности и поштовању саобраћајних прописа, док негативне особине попут агресивности, неодговорности и нетолеранције воде ка ризичном и опасном понашању. Управо те карактерне разлике одређују да ли ће појединац бити одговоран учесник у саобраћају или потенцијални саобраћајни делинквент.¹⁵⁹

¹⁵⁶ G. Berger, *Caractère et personnalité*. PUF, Paris, 1967, стр. 62. Цитирано према: Ж. Бежић, *Op.cit.* 134-144. стр. 135.

¹⁵⁷ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 406.

¹⁵⁸ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 407.

¹⁵⁹ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 272.

У истраживањима је утврђена корелација између негативних карактерних црта личности и изазивања саобраћајних незгода. Поред тога, резултати су показали да људи који су деконцентрисани, немарни и површни у активностима много чешће изазивају незгоде од других.

2.3. Емоције

Емоције или осећања се дефинишу као доживљај нашег вредновања и субјективног односа према стварима, људима, догађајима и сопственим поступцима.¹⁶⁰ Осећања, афективне реакције, страст, осетљивост, узбуђеност, узрујаност само су неке од емоција, које се јављају у реакцијама људи на неко збивање. У литератури се емоције сматрају значајним криминогеним фактором, јер прејаке емоције доводе до емоционалних поремећаја, којима се објашњавају нестабилна понашања личности. Састоје се из три компоненте: физиолошке, изражајне и субјективне. Емоције имају адаптивну и комуникативну функцију. Деле се на: основне, сложене, пријатне и непријатне. Под основним емоцијама подразумевају се урођене реакције на дражи које се изражавају код свих људи на сличан начин. То су срећа, туга, љутња, страх, гађење и изненађење.

Емоције имају снажан утицај на понашање возача и могу значајно нарушити рационалност у вожњи. Иако је вожња у основи рационална и циљно усмерена активност, емоционални фактори као што су љутња, нервоза, страх или туга могу довести до импулсивних и ризичних реакција. Таква емоционална стања смањују способност расуђивања, нарушавају концентрацију и повећавају вероватноћу настанка саобраћајних деликата и незгода.¹⁶¹

Истраживања показују да негативне емоције, посебно љутња и фрустрација, представљају један од главних покретача агресивног понашања у саобраћају. Возачи који имају повећану склоност ка љутњи чешће испољавају агресију током вожње него у другим животним ситуацијама, што значајно повећава ризик од саобраћајних инцидената и нарушава безбедност свих учесника у саобраћају.¹⁶²

¹⁶⁰ С. Констатиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 408.

¹⁶¹ Т. Ђурић, Ђ. Поповић, М. Бошковић, М. *Едукација за саобраћај*, Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет, Добој, 2016, стр. 77.

¹⁶² R. Lawton, A. Nutter, *A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations*. British Journal of Psychology, 93(3), 407–423, 2002, pp. 407.

2.4. Интелигенција

Интелигенција се може дефинисати као способност сналажења у новим ситуацијама уз коришћење старог искуства.¹⁶³ Дефинише се као способност сналажења путем мишљења у новим ситуацијама или као способност решавања проблема путем мишљења.¹⁶⁴ Интелигенција може играти значајну улогу, али само као посредни криминогени фактор. Постоје различита мишљења о повезаности интелигенције и делинквентног понашања. Прва психолошка истраживања упућивала су на теорију слабоумности (теорија о слабоумном преступнику¹⁶⁵) као основном узроку делинквенције. Каснија истраживања утврдила су корелацију између коефицијента интелигенције и саобраћајне делинквенције. Када говоримо о саобраћајним делинквентима, преовлађује став да су различити степени интелигенције подједнако заступљени, иако се сматра да је код возача делинквената IQ ипак нешто нижи.¹⁶⁶

Иако се често претпоставља да већа интелигенција подразумева и боље возачке способности, пракса показује да добрих и лоших возача има у свим нивоима интелектуалних способности. Високо интелигентни возачи могу понекад направити грешке због претераног ослањања на рационалне процене, док мање интелигентни возачи често показују већу опрезност и дисциплину у поштовању правила саобраћаја.

Може се закључити да интелигенција није самостална детерминанта понашања у саобраћају, већ је треба сагледати у интеракцији са другим карактеристикама личности.

¹⁶³ М. Ковачевић, *Психолошки аспекти психомедицине саобраћаја*, Психомедицина саобраћаја 2/1972, 1972, стр. 91.

¹⁶⁴ С. Константиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Ор. cit.*, стр. 409.

¹⁶⁵ З. Ђирић, Б. Димитријевић, *Основи судске психијатрије и судске психологије*. Студентски културни центар Ниш, 2009, стр. 183.

¹⁶⁶ Тако, Ковачевић наводи да је теоријски и практично интелигенција равномерно распоређена на скали међу возачима: 50% просечних и по 25% натпросечних и исподпросечних. Ту констатацију потврдио је и Васиљевић мерењем нивоа интелигенције осуђеника за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја у КПД Ниш. Резултати су показали да је 31% осуђених испод просечне интелигенције, 40,4% просечне, а 11,9% изнад просечне интелигенције (интелигенција није мерена код 16,7% осуђених). Ово показује да је интелигенција код осуђених лица нешто нижа, као и заступљеност свих нивоа интелигенције међу осуђеницима. Мајер наводи да је квота интелигенције код тзв. „unflera“ (квота 75) за 20 нижа него квота у групи који нису „unfleri“ (квота 96), али такође констатује равномерну заступљеност интелигенције међу саобраћајним делинквентима.

2.5. Ставови према безбедности саобраћаја

Став одражава тенденцију ка предузимању позитивних или негативних акција спрам одређених ситуација, објеката, особа или појава. Као такви, ставови представљају значајне динамичке црте личности. Сматра се да су извори ставова: 1) социјалне норме, 2) искуство и знање и 3) мотиви и друге карактеристике личности. Такође, сматра се да код ставова преовлађује емоционални садржај.¹⁶⁷

Ставови учесника у саобраћају формирају се под утицајем друштва, породице, школе, медија и личног искуства. Правилно и безбедно понашање у саобраћају више је вероватно код оних који имају знање о опасностима и ризицима, док негативна искуства и одређени мотиви могу довести до неприхватљивих ставова и ризичног понашања.

Ставови значајно утичу на понашање учесника у саобраћају и подложни су мењању. Социјални ставови, заједнички за већи број особа, односе се на друштвено значајне појаве (став према религији, браку, породици, насиљу...) ¹⁶⁸

Велики број студија, у оквиру различитих научних области и дисциплина, фокусирао се на анализе о ставовима, повезаности ставова и понашања и утицају ставова на понашање учесника у саобраћају. Оваква истраживања водила су бољем разумевању односа између „људског оператера“, узрочности и спречавања саобраћајних незгода. ¹⁶⁹ Установљено је да су ставови о безбедности саобраћаја у значајној корелацији са агресивним понашањем у вожњи, брзом вожњом и само-пријављеном умешаношћу у саобраћајну незгоду.

Резултати студија указују да негативни ставови према безбедности саобраћаја утичу на противправна понашања у саобраћају (чињење прекршаја), која даље воде ка већем проценту изазивања саобраћајних незгода. ¹⁷⁰

Између ставова и понашања умећу се други многобројни фактори попут: субјективних норми, опажене контроле понашања, непланираних облика понашања, грешака, пропуста и сл. Ту се јавља Ајзенова теорија о планираном понашању¹⁷¹. Суштина Ајзенове теорије планираног понашања је да људско

¹⁶⁷ С. Констатиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 411.

¹⁶⁸ С. Констатиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 412.

¹⁶⁹ D. Zaal, *Op. cit.*, pp. 1.

¹⁷⁰ П. Станојевић, *Op. cit.*, стр. 156.

¹⁷¹ I. Ajzen, *Op.cit.*, pp. 182.

понашање зависи од намере појединца, која се формира на основу три фактора: ставова према понашању (позитивни или негативни осећаји према деловању), субјективних норми (осећај друштвеног притиска) и опажене контроле над понашањем (уверење у сопствену способност да изврши радњу).

Друга карактеристика ставова јесте та да се ставови учесника у саобраћају мењају под утицајем друштва и социјалне средине, а нарочито кроз норме и прописе у саобраћају. Доследна примена и кажњавање прекршаја могу позитивно утицати на ставове и понашање возача, што води ка безбеднијем саобраћају.

2.6. Склоности и навике

Склоности и навике представљају психофизичке особине чије настајање, развијање и промена зависи од утицаја друштвених услова. Понашање учесника у саобраћају формира се од најранијег детињства кроз породицу, школу и друштвену средину, а изложеност негативним утицајима и некажњавање ризичних понашања доприноси стицању склоности које могу довести до небезбедног понашања у саобраћају.

Навика представља својство човека да се у истим ситуацијама подједнако понаша, док склоност представља својство човека да се у сличним ситуацијама подједнако понаша.¹⁷²

У контексту рецидивизма, сматра се да је код повратника који понављају иста кривична дела (специјални поврат) могуће постојање криминалних навика, док код вишеструких повратника који понављају разноврсна кривична дела (општи поврат) вероватно постоје криминалне склоности.¹⁷³

Саобраћајни деликти су углавном резултат људске грешке, било намерне или ненамерне, а лоше навике и недовољна свест о безбедности, као што је некоришћење сигурносног појаса, директно угрожавају учеснике у саобраћају и показују да казне саме по себи не стварају истинску безбедносну свест.

¹⁷² С. Констатиновић-Вилић, В. Николић-Ристановић, *Op. cit.*, стр. 411.

¹⁷³ *Ibid.*

3. Спољашње (егзогене) карактеристике

Егзогени фактори као што су алкохол, умор и психоактивне супстанце могу значајно утицати на понашање и доношење одлука возача, али се њихов негативан утицај може смањити превентивним мерама као што су едукација, информативне кампање и подизање свести о ризицима.

3.1. Вожња под утицајем алкохола

Алкохол значајно смањује возачке способности - перцепцију, моторичке, когнитивне и меморијске функције - што доводи до успореног реаговања и повећава ризик од опасног понашања у саобраћају. Алкохол је једина психоактивна супстанца чијим конзумирањем се успоставља доследна и снажна повезаност са криминалним понашањем које садржи елементе насиља.

Постоји директна веза између количине конзумираног алкохола и негативних ефеката на способности возача. Ризик проузроковања саобраћајних незгода и смртог исхода као њихових последица пропорционално расте са већом концентрацијом алкохола у крви. Концентрација алкохола у крви преко 1,5 промила, за 20 до 60 пута повећава ризик учествовања возача у саобраћајним незгодама, у односу на концентрацију алкохола у крви до 0,5 промила.¹⁷⁴ Емпиријска истраживања и пракса показали су да се, чак и код мањих концентрација алкохола у крви, код човека ствара лоша процена способности, опада самокритичност, самопоуздање расте, возачи возе брже и ризичније.¹⁷⁵ У укупном броју саобраћајних незгода проузрокованих услед вожње под дејством алкохола, највећи број су изазвали возачи код којих је концентрација алкохола у крви била релативно ниска.¹⁷⁶

Далеко је већа заступљеност младих возача са употребом алкохола, као и већи број повређених мушкараца у односу на жене.

¹⁷⁴ К. Липовац, *Op. cit.*, стр. 121.

¹⁷⁵ А. Ronen, Y. Moed, R. Gertner, T. Oron-Gilad, Y. Cassuto, D. Shinar, *Subjective Feeling, Performance and Physiological Strain While Driving Under Alcohol Intoxication*. Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Glasgow, UK, 2004, pp. 2, 6.

¹⁷⁶ А. Милић, *Саобраћајна психологија*. Саобраћајно-технички факултет, Добој, 2007, стр. 270.

Изводи се закључак да у свим количинама алкохол доводи до смањења способности које су неопходне за обављање сложених возачких задатака и отуда се сматра једним од значајних узрока саобраћајних деликата.

3.2. Умор

Умор и замор код возача значајно смањују психофизичке способности, пажњу и рефлексе, што повећава ризик од саобраћајних незгода. Умор се јавља већ након 90 минута непрекидне вожње и постаје критичан након три сата. Као најефикаснији начини за елиминисање умора наводе се сан и чешће прављење правилних пауза у току вожње.¹⁷⁷ Главни узроци умора укључују физичку и менталну напетост, неповољне услове, недовољно искуство, неправилан режим вожње и недостатак одмора. Симптоми укључују опадање пажње, поспаност, успорене рефлексе и непотребне покрете. Најефикасније мере превенције су довољан сан, правилне паузе и примена технологија које прате стање возача и упозоравају на умор.

3.3. Психоактивне супстанце

Психоактивне супстанце утичу на психофизичку способност учесника у саобраћају. Под њима се подразумевају лекови, дроге односно друге хемијске материје, које могу утицати на способност за безбедно учешће у саобраћају.

„Таблетоманија“, односно неконтролисана и масовна употреба лекова, може значајно нарушити психофизичке способности возача. За разлику од истраженог утицаја алкохола, ефекти великих доза лекова на безбедну вожњу су мање познати, али могу бити још озбиљнији. Процењује се да око 20% возача у развијеним земљама управља возилом под утицајем лекова, што представља значајан ризик у саобраћају.¹⁷⁸

Употреба дрога код возача изазива теже поремећаје психофизичких способности, значајно теже него алкохол или лекови. Последице укључују губитак контроле над поступцима, поремећаје у перцепцији времена и простора, као и могуће халуцинације, што озбиљно угрожава безбедност у саобраћају.

¹⁷⁷ Д. Атанацковић, М. Лукић, Ђ. Лазин, З. Миловановић, Љ. Радуловић, *Op. cit.*, стр. 321.

¹⁷⁸ П. Станојевић, *Op. cit.*, стр. 72.

Подаци показују да је у популацији возача у Европи распрострањеност коришћења забрањених дрога 1–5%, док су дозвољене дроге које имају штетан утицај на вожњу распрострањене 5–10%.¹⁷⁹ Канабис је најчешћа нелегална дрога коју конзумирају возачи. Истраживањима је утврђено да канабис, кокаин и амфетамин доводе до смањења способности возача и повећања ризика учешћа у незгодама.¹⁸⁰

Сумира се да психоактивне супстанце значајно смањују возачке способности и угрожавају безбедност у саобраћају, али због разноликости тих супстанци и техничких ограничења, њихово откривање и кажњавање возача је много теже него у случају алкохола.

4. Социодемографске карактеристике

Социодемографске карактеристике (као што су старост, пол, образовање, социјални статус) саме по себи не узрокују саобраћајне деликте, већ посредно утичу на факторе који доводе до делинквентног понашања.

4.1. Пол и старосно доба

Једна од најзначајнијих таквих карактеристика јесте **пол**, који утиче на стил вожње, однос према саобраћајним прописима и склоност ка ризичном понашању.

Подаци говоре о томе да жене у односу на мушкарце у мањем проценту изазивају саобраћајне незгоде у односу на укупан проценат њихове заступљености у структури возача. Анализом 125.000 саобраћајних незгода у нашој земљи утврђено је да је ризик учешћа жена у незгодама мањи него код мушкараца. И сам ризик страдања у саобраћајним незгодама је мањи код жена.

¹⁷⁹ J. M. Walsh, J. Johan, S. C. Asbjørg, G. V. Alain, *Drugs and driving*. Traffic Injury Prevention, 5(3), 241–253, 2004, pp. 250.

¹⁸⁰ Ова повезаност утврђена је у бројним у истраживањима, на пример: Bachs, L., Høiseth, G., Skurtveit, S., Mørland, J. (2006). *Heroin-using drivers: importance of morphine and morphine-6-glucuronide on late clinical impairment*. European journal of clinical pharmacology, 62(11), 905–912; Gustavsen, I., Mørland, J., Bramness, J. G. (2006). *Impairment related to blood amphetamine and/or methamphetamine concentrations in suspected drugged drivers*. Accident Analysis & Prevention, 38(3), 490–495; Movig, K. L. L., Mathijssen, M. P. M., Nagel, P. H. A., Van Egmond, T., De Gier, J. J., Leufkens, H. G. M., Egberts, A. C. G. (2004). *Psychoactive substance use and the risk of motor vehicle accidents*. Accident Analysis & Prevention, 36, 631–636.

Од укупног броја погинулих возача жене су чиниле 3,3% погинулих, а од укупног броја повређених возача у саобраћајним незгодама 5,6% је било тешко повређених и 6,7% лакше повређених жена.¹⁸¹

Веће учешће мушкараца у саобраћајним незгодама¹⁸² произилази из неколико фактора: чешћег и интензивнијег учешћа у саобраћају, склоности ка ризичнијем и девијантном понашању у вожњи,¹⁸³ као и разлика у стилу и вештинама управљања возилом. Док мушкарци чешће изазивају незгоде услед прекорачења брзине или вожње под утицајем алкохола, жене су склоније грешкама насталим због погрешне процене ситуације у саобраћају.

Мушкарци чешће прецењују своје способности и потцењују опасности у вожњи, док социјалне норме додатно подстичу њихову склоност ка ризичним и противправним понашањима у саобраћају.

Оно што се са сигурношћу може тврдити јесте да су мушкарци склонији ризикантној вожњи и тражењу узбуђења, те да су самим тим више заступљени у саобраћајним незгодама.

Животно (старосно) доба повезано је са степеном психофизичких способности учесника у саобраћају и представља још једну демографску варијаблу за коју се често наводи да је повезана са ризичном вожњом. Рана младост и позна старост су животна доба која карактеришу смањене способности за учествовање у саобраћају, те се на различите начине одражавају и на понашање учесника у саобраћају.¹⁸⁴

Млади возачи су склонији ризичној и агресивној вожњи од старијих, што их чини подложнијим изазивању саобраћајних незгода. Њихово понашање карактеришу већа брзина, мања дистанца и чешће кршење саобраћајних прописа.¹⁸⁵ Из овога можемо да видимо и неке од карактеристика младих возача као што су склоност ка ризичном понашању у току вожње, неискуство и

¹⁸¹ К. Липовац, *Саобраћајне незгоде у претицању*, Виша школа унутрашњих послова, Београд, 1997, стр. 39.

¹⁸² Т. Özkan, Т. Lajunen, *Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers*. *Aggressive behaviour* 31 (2005), 547–558, pp. 555.

¹⁸³ У истраживањима стила вожње направљена је разлика између грешака као намерних девијантних понашања од грешака које представљају погрешну процену, неуспех код планирања радње или опажања ситуације. Упитници о самопријављеном понашању показали су да су мушкарци склонији намерним девијантним понашањима, док су жене склоније прављењу грешака у вожњи услед погрешне процене.

¹⁸⁴ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 292.

¹⁸⁵ Н. Summala, *Young driver accidents: risk-taking or failure of skills? Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 79–91, 1987, pp. 89.

незрелост, лоша перцепција ризика, вожња у ноћним условима, под утицајем алкохола, умора и сл.

Студије показују да су старији возачи изложени већем ризику да постану жртве страдања у саобраћају. С друге стране, свесни су својих смањених психофизичких способности и да своје способности прилагођавају околностима.¹⁸⁶

4.2. Возачко искуство и образовање

Возачко искуство има кључну улогу у безбедности вожње, јер доприноси развоју вештина, бржој и тачнијој процени саобраћајних ситуација и ефикаснијем реаговању. Неискусни возачи, због недовољно развијених способности и несигурности, чешће праве грешке и предузимају непотребне радње током вожње.

Истраживањем које је спроведено у Канади анализиран је проценат учешћа у саобраћајним незгодама возача током прве три године возачког искуства. Добијени резултати потврдили су да возачи у првој години вожње имају знатно већи број незгода у односу на другу и трећу годину. На основу истог истраживања утврђено је да утицај старосног доба на безбедно понашање возача траје бар до 35. године живота и опада постепено, док утицај неискуства много јача и опада рапидно (најјачи је у првој години возачког искуства).¹⁸⁷

Резултати истраживања у Србији показују снажну везу између возачког искуства и безбедности у саобраћају. Највећи број саобраћајних незгода изазивају возачи са мање од 5 година искуства, што потврђује да недовољно искуство значајно повећава ризик од незгода.¹⁸⁸

Возачи са већим бројем година живота и возачким искуством имају безбедније ставове, ређе чине саобраћајне прекршаје и у мањем степену су умешани у саобраћајне незгоде.¹⁸⁹

Дакле постоји јасна повезаност између возачког искуства и врсте грешака у саобраћају. Мање искусни возачи чешће праве грешке које доводе до

¹⁸⁶ Примера ради, одлучују се на краћа путовања, избегавају вожњу у ризичним ситуацијама, ноћу и сл.

¹⁸⁷ P. J. Cooper, M. Pinili, W. Chen, *An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55*. Accident Analysis & Prevention, 27(1), 89–104, 1995, pp. 89.

¹⁸⁸ К. Липовац и др., *Обука кандидата за возаче и полагање возачких испита у функцији безбедности саобраћаја*. Виша школа унутрашњих послова, Београд, 1997, стр. 46.

¹⁸⁹ П. Станојевић, *Op. cit.*, стр. 153.

саобраћајних незгода, док искуснији возачи, иако и даље греше, најчешће чине лакше прекршаје без тежих последица.

Ниво образовања утиче на понашање у саобраћају. Виши степен образовања повезан је са одговорношћу и поштовањем правила, док нижи ниво образовања често доводи до недовољног разумевања и занемаривања безбедносних начела, што повећава ризик од саобраћајних незгода.

Образовање, посебно оно које се односи на област саобраћаја, кључни је предуслов за безбедно и успешно учешће у саобраћају, јер виши ниво општег и стручног образовања омогућава боље разумевање саобраћајних правила, ситуација и ризика. Искуства показују да је за безбедно учествовање у саобраћају потребно основно познавање саобраћајних прописа, односно потребно је имати бар минималан ниво знања о саобраћају.¹⁹⁰

4.3. Брачни статус

Брачни статус утиче на безбедност у саобраћају. Особе које су у браку (и мушкарци и жене) имају мању стопу саобраћајних незгода у односу на самце. То се може повезати са већом одговорношћу, зрелошћу и опрезношћу код ожењених и удатих возача, док самци, посебно млади, чешће показују склоност ка ризичном понашању у саобраћају.

Овај део указује да брачни статус, уз друге факторе као што су године и возачко искуство, има значајан утицај на понашање у саобраћају. Истраживања показују да разведене и неожењене особе, посебно млади возачи са мање искуства, чешће учествују у саобраћајним незгодама и имају већу стопу саобраћајних деликата у односу на ожењене. То потврђује да стабилнији породични односи могу бити повезани са одговорнијим и опрезнијим понашањем у саобраћају.¹⁹¹

¹⁹⁰ М. Инић, *Безбедност друмског саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, 1997, стр. 340.

¹⁹¹ К. Митошевић, *Човек и незгоде у саобраћају*, Друштво инжењера и техничара саобраћаја и веза, Нови Сад, 1995. Цитирано према: М. Инић, (2004). *Op. cit.*, стр. 310.

4.4. Остале социодемографске карактеристике

Међу осталим социодемографским карактеристикама се издвајају: прилагођеност средини и месту становања, затим занимање или услови рада којима су изложени учесници у саобраћају, односи на послу и у породици, као и радни и економски статус.

Суштина овог дела је да друштвена средина, посебно разлика између руралног и урбаног окружења, значајно утиче на понашање учесника у саобраћају. Особе које потичу из руралних средина чешће имају потешкоће у прилагођавању сложеним саобраћајним условима градова, што може повећати ризик од саобраћајних незгода. Различите саобраћајне и културолошке навике, као и ниво изложености саобраћају, утичу на безбедност и на вероватноћу појаве делинквентног понашања у саобраћају.¹⁹²

Међуљудски и породични односи имају значајан утицај на понашање возача у саобраћају. Поремећени односи у породици могу довести до раздражљивости, смањене концентрације и кршења саобраћајних прописа. Истовремено, психолошке особине личности возача, посебно оне са патолошким обележјима, могу додатно нарушити породичне односе и повећати ризик од непожељног и опасног понашања у саобраћају.¹⁹³

Занимање и услови рада значајно утичу на понашање учесника у саобраћају, нарочито професионалних возача. Повећана изложеност саобраћају и мобилност повезани су са већим бројем прекршаја и незгода. Социјална сигурност, примања и радни услови директно утичу на мотивацију, дисциплину и психолошко стање возача. Незапосленост и ниска примања могу довести до осећаја несигурности, депресије, поремећаја у породици и алкохолизма, што индиректно утиче на безбедност у саобраћају. Економски статус такође утиче јер сиромашнији возачи често користе старија возила и живе у областима са лошијом саобраћајном инфраструктуром, што повећава ризик од саобраћајних незгода.¹⁹⁴

¹⁹² Д. Јовановић, *Оп. cit.*, стр. 106.

¹⁹³ М. Инић, *Оп. cit.*, стр. 311.

¹⁹⁴ Д. Јовановић, *Оп. cit.*, стр. 105.

VI МЕРЕ ДРУШТВЕНЕ РЕАКЦИЈЕ И ЊИХОВ УТИЦАЈ НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА

Мере друштвене реакције и политика спречавања саобраћајних деликата представљају скуп активности, прописа и интервенција чији је циљ смањење кршења саобраћајних правила, унапређење безбедности учесника у саобраћају и минимизирање ризика од саобраћајних незгода.

Први корак ка успешном сузбијању саобраћајних деликата је максимално коришћење свих сазнања о појави деликата. Политика спречавања саобраћајних деликата интегрише знања из различитих научних дисциплина, али истовремено развија и сопствене методе и начела. На тај начин се „легитимише“ као научна дисциплина која обједињује све познато о узроцима деликата, карактеристикама делинквентног понашања и ефективним мерама сузбијања.¹⁹⁵

Иако се у литератури најчешће користи термин „криминална“ или „антикриминална“ политика, у контексту саобраћајних деликата погоднији је појам „антиделинквентна политика“, јер обухвата све облике делинквентног понашања, не само криминал. Немачка литература дефинише ову политику као „заједништво свих државних мера у борби против криминала“.¹⁹⁶

Овде имамо две главне области: 1) мере друштвене реакције превентивног карактера које су усмерене на спречавање саобраћајних деликата кроз едукацију, саобраћајно васпитање и прописи о безбедности саобраћаја и 2) мере друштвене реакције репресивног карактера које су усмерене на санкционисање кажњивих понашања у саобраћају, које обухватају прекршајне и кривичне одредбе законодавства.

Ефикасност мера зависи од њиховог броја и структуре. Што је већи број мера и што је структура повољнија, већа је њихова потенцијална ефикасност. Посебно је важно однос превентивних и репресивних мера (нпр. 70:30 у корист превентивних мера).¹⁹⁷

Превентивне мере имају предност јер делују на друштвене услове који узрокују саобраћајне деликте, односно баве се узроцима, а не само последицама. Саобраћајна делинквенција се све више посматра као друштвена, а не као

¹⁹⁵ Ј. Милошевић, *Безбедност саобраћаја и превенција саобраћајних деликата*. Београд: Саобраћајни институт, 2010.

¹⁹⁶ W. Hasse, *Kriminalpolitische Grundbegriffe: Ein Handbuch*. Berlin: Springer, 2005.

¹⁹⁷ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 382.

индивидуална патологија. Превенција је стога кључни алат у сузбијању девијантних понашања.¹⁹⁸ Иако превенција има централну улогу, репресивне мере (казнене санкције) остају важне за обезбеђивање функције безбеднијег друштва и појединца.¹⁹⁹ Казнене мере треба да делују и у случајевима потенцијалне опасности, не само након извршеног дела.

Најбољи резултати се постижу када се превентивне и репресивне мере комбинују, јер се њихови ефекти међусобно надопуњују. Превенција не искључује репресију, већ се обе користе за свеобухватну политику спречавања саобраћајних деликата.

1. Превентивне мере

Политика спречавања саобраћајних деликата усмерена је на деловање на друштвене, техничке и природне факторе који утичу на безбедност у саобраћају, при чему се посебан значај придаје превентивним мерама. Основна идеја водилца ове политике јесте деловање унапред - спречавање настанка опасности и негативних појава уместо њиховог накнадног санкционисања, у складу са начелом „боље спречити него лечити“.²⁰⁰

Иако су закони који уређују безбедност саобраћаја у већини држава слични или усаглашени (хармонизовани), то не значи да ће резултати у пракси бити исти. Другим речима, иста правила не производе исте ефекте у различитим друштвима. Разлог за то лежи у чињеници да ефекти мера безбедности зависе од тога колико је добро успостављена равнотежа између извора опасности (као што су узроци саобраћајних незгода) и друштвене реакције (односно мера које се предузимају да се ти узроци ублаже или отклоне).²⁰¹

Мере друштвене интервенције представљају главни инструмент којим друштво активно утиче на повећање безбедности саобраћаја. То значи да друштво путем различитих институција (полиције, судова, школа, медија, локалних заједница итд.) предузима координисане и стратешки планиране мере како би спречило или умањило појаве које доводе до опасности у саобраћају.

Превентивне мере обухватају следеће:

¹⁹⁸ F. Bačić, *Krivično pravo, opći dio*, Informator, Zagreb, 1995, str. 18–20.

¹⁹⁹ С. Соковић, *Савремене глобалне тенденције у контроли криминалитета (карактеристике, перспективе и осврт на домаће прилике)*. CRIMEN – часопис за кривичне науке, (2), 212–226, 2011, стр. 215.

²⁰⁰ Ž Mršić, *Op. cit.*, стр. 48.

²⁰¹ М. Инић, *Op. cit.*, стр. 348.

1) Нормирање - Закони и прописи у саобраћају су основа за спречавање прекршаја и несрећа, али сами по себи нису довољни. То значи да није довољно само донети добре и јасне законе, већ је важно да се они поштују и спроводе у пракси. Ако се закон не примењује, не може допринети безбедности. Да би закони имали стварни ефекат, потребно је да се укључе све друштвене снаге - полиција, судови, школе, медији и сами грађани. Када се све те мере (и превентивне и казнене) добро ускладе, систем може заиста да функционише и да доведе до веће безбедности у саобраћају.

2) Припрема људи за учешће у саобраћају у савременим условима живота представља социјалну нужност и један је од најважнијих предуслова за повећање безбедности на путевима. Она обухвата различите активности усмерене на све категорије учесника у саобраћају - од деце и младих, па све до одраслих и професионалних возача. Посебно се истичу мере као што су припрема и васпитање деце за безбедно кретање у саобраћају, обука возача моторних возила, допунско образовање одраслих,²⁰² као и школовање стручног кадра за потребе саобраћајног система. Њен циљ је, такође, и развој позитивних ставова, одговорности, пажње али и моралних и друштвених вредности. Главни носиоци ових активности јесу породица, образовне установе, социјална средина и ауто-школе, које заједничким деловањем граде темеље безбедног саобраћајног система.

3) Мењање понашања учесника у саобраћају једна је од најважнијих мера које друштво може да спроведе. Могуће је утицати на ставове, навике и схватања људи. Циљ ових мера је да се код људи развије свест о безбедности и да се смањи број ризичних понашања, као што су вожња под дејством алкохола, прекорачење брзине и сл. То се постиже комбинацијом различитих активности: применом закона, контролом и надзором саобраћајне полиције, јавним кампањама о безбедности и кажњавањем прекршаја. Један од начина да се утиче на понашање возача јесте и боље прилагођавање путева и возила човеку. То значи да се већ приликом планирања и изградње саобраћајне инфраструктуре

²⁰² У свету постоје разни облици допунско-корективне обуке, који омогућавају иновирање знања и подизање способности возача на виши ниво. То могу бити програми школа високе вожње, школа дефанзивне вожње, школа корективне вожње итд. За ефикасност система безбедности саобраћаја нарочито је значајно какав третман имају саобраћајни делинквенти, а посебно рецидивисти, прекршиоци саобраћајних прописа, возачи-почетници, каква је ресоцијализација лица осуђених за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја. - М. Инић, *Оп. cit.*, стр. 398.

води рачуна о томе да услови на путу буду што безбеднији и да смање могућност за грешку.²⁰³

4) Селекција учесника у саобраћају представља систем којим се обезбеђује да за воланом буду само они који су за то стварно способни. То значи да се путем возачких испита и здравствених прегледа проверава да ли неко има знање, вештине и здравствене способности потребне за безбедно управљање возилом.

5) Информисањем учесника у саобраћају се директно утиче на понашање, ставове и свест људи који учествују у саобраћају. Циљ ове мере је да сви учесници буду правовремено и јасно обавештени о свим битним правилима, условима и ризицима у саобраћају, како би могли да се понашају безбедније и одговорније. Информације се могу преносити на различите начине путем телевизије, радија, новина, друштвених мрежа, билборда, брошура, летака и других медија. На тај начин се грађанима приближавају законске одредбе, технички и безбедносни захтеви, али и моралне и друштвене вредности које доприносе стварању културе понашања у саобраћају.

6) Контрола и регулисање саобраћаја једна је од кључних мера за унапређење безбедности на путевима. Она је претежно превентивна, али има и репресивни карактер. Ова мера обухвата надзор над поштовањем саобраћајних прописа, спречавање и откривање прекршаја, упозоравање учесника у саобраћају, контролу возача и возила, обезбеђење места незгода, утврђивање узрока несрећа и интервенције у хитним ситуацијама. Циљ контроле је да спречи саобраћајне прекршаје и незгоде. Она има два дела: превентивни - делује да људи унапред пазе и не праве прекршаје и репресивни – када неко прекрши правила, онда следи казна. Контрола се спроводи на два начина: 1) класично (конвенционално) - када полицајци лично заустављају возаче, надгледају саобраћај и кажњавају прекршаје, то може бити видљива контрола (полиција стоји на путу) или скривена (нпр. у цивилним возилима) и 2) аутоматски - помоћу камера и других уређаја²⁰⁴ који снимају прекорачење брзине, пролазак

²⁰³ Поред значајног напретка који је постигнут у изградњи путева и производњи возила, савремени саобраћај поставља све сложеније захтеве пред возаче. Ергономија представља посебну проблематику која се бави адаптацијом и прилагођавањем техничких фактора (возила и пута) човеку. - М. Инић, *Op. cit.*, стр. 401.

²⁰⁴ Аутоматизовани уређаји се састоје од опреме за детекцију, процесора, камера и уређаја за снимање видеа или секвенце дигиталних слика. Слика садржи информације о возилу, возачу, датуму и времену прекршаја. Информација се користи за идентификовање власника и, ако је

на црвено светло и слично. Истраживања су показала да што је више контроле, возачи се понашају пажљивије и има мање незгода. Посебно су ефикасне аутоматске камере, јер стално „надгледају“ и смањују број прекршаја.

Постоји много различитих мера које друштво предузима да би смањило број саобраћајних незгода и повећало безбедност на путевима. Постоје и многе друге, као што су одржавање путева у добром стању, постављање и регулисање саобраћајних знакова и семафора, редовни технички прегледи возила, систем осигурања возила, унутрашње контроле у транспортним предузећима, као и мере које се предузимају након незгода да се смање последице.

Све ове мере су међусобно повезане. Тек када све заједно делују (и превентивне и казнене мере), добија се ефикасан систем који штити људе у саобраћају.

2. Репресивне мере

Репресија у саобраћају не значи само да неко буде кажњен кад прекрши закон, већ и да постоји претња казном, која сама по себи делује одвраћајуће. То значи да свест о томе да ће неко сигурно бити кажњен ако направи прекршај, треба да утиче да се људи понашају дисциплинованије у саобраћају.

Циљ кажњавања данас није освета, већ спречавање будућих прекршаја и то на два начина: 1) да се сам прекршилац више не усуди да прекрши дело (специјална превенција) и 2) да остали виде пример и не понашају се исто (генерална превенција).

Међутим, иако казна има превентивну улогу, она ипак подразумева и неку врсту „одмазде“, јер извршилац мора да трпи ограничење својих права (на пример, забрану вожње, новчану казну или затвор).²⁰⁵ Још је Чезаре Бекарија (један од оснивача модерног кривичног права) у 18. веку рекао да није најважније да казна буде строга, већ да буде сигурна и неизбежна. Људи се више плаше казне која је сигурна, макар и благе, него строге казне за коју мисле да могу да је избегну.²⁰⁶

потребно, возача у возилу. Обавештење о саобраћајном прекршају или писмо упозорења се потом шаље поштом власнику возила.

²⁰⁵ З. Стојановић, *Op. cit.*, стр. 4.

²⁰⁶ С. Beccaria, *O zločinima i kaznama (Dei delitti e della pene)*, Književni krug, Split, 1990, стр. 102. Цитирано према: Ж. Mršić, D. Labaš, *Crime Prevention*. Hrvatska pravna revija, 16(3), 51–60, 2016, стр. 52,53.

Казне најбоље делују када постоје три услова: строгост (да казна има тежину), извесност (да прекршилац зна да ће бити кажњен) и хитност (да казна уследи брзо након прекршаја).²⁰⁷

Цео систем - од полиције која прва реагује, преко тужилаштва и судова, до служби које спроводе казне и ресоцијализацију - мора да делује као јединствен механизам. Сви ти органи треба да имају на уму да сврха казне није само кажњавање, већ пре свега спречавање нових прекршаја и поправљање понашања.²⁰⁸

2.1. Санкције за саобраћајне прекршаје

Прекршајне санкције се дефинишу као „законом одређене мере друштвене реакције против учиниоца прекршаја, које примењује прекршајни суд у циљу заштите друштвених добара и вредности“.²⁰⁹ Оне су принудног карактера, јер се предузимају против воље учиниоца прекршаја. То су репресивне мере, које примењује држава као представник друштва, против учиниоца прекршаја, и представљају реакцију због извршеног прекршаја, којим је нанета штета друштву.²¹⁰ Прекршајне санкције може да изрекне само прекршајни суд у законито спроведеном прекршајном поступку.²¹¹

У свету се за саобраћајне прекршаје примењују различите санкције: опомена, новчане казне, казнени поени, привремено искључење возача из саобраћаја, привремено искључење возила из саобраћаја, условна казна затвора, казна затвора, упућивање на додатно оспособљавање, поновно полагање возачких испита, добровољни рад у јавном интересу и сл.²¹²

Систем прекршајних санкција у Републици Србији предвиђен је Законом о прекршајима и састоји се од пет врста прекршајних санкција: 1) казне; 2) казнени поени; 3) опомена; 4) заштитне мере и 5) васпитне мере. За прекршај се

²⁰⁷ С. Соковић, *Op. cit.*, стр. 219, 220.

²⁰⁸ Ж. Мршић, *Op. cit.*, стр. 138.

²⁰⁹ Д. Јовашевић, Д. Миладиновић-Стефановић, *Прекршајно право*, Правни факултет у Нишу, Центар за публикације, Ниш. 2018, стр. 167–171.

²¹⁰ Љ. Митровић, *Коментар Закона о прекршајима Републике Српске*, Comesgrafika, Бања Лука, 67–81, 2006, стр. 68.

²¹¹ Од овог правила код саобраћајних прекршаја постоји изузетак. Он се односи на могућност издавања прекршајног налога за оне прекршаје за које је прописана новчана казна у фиксном износу, иако и ту постоји могућност покретања прекршајног поступка.

²¹² К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, *Op. cit.*, стр. 109.

могу прописати казна затвора, новчана казна и рад у јавном интересу, а ако су новчана казна и казна затвора прописане алтернативно, казна затвора се изриче само за прекршаје којим су биле проузроковане теже последице, односно који указују на већи степен кривице учиниоца.²¹³

ЗоБС прописује врсте и мере санкција које се могу изрећи извршиоцима прекршаја против безбедности саобраћаја на путевима. Законодавац је прекршаје поделио по тежини у више група и за сваку прописао одговарајуће казне. Санкције за прекршаје који представљају само апстрактну опасност су умерено пооштрене, док су казне за оне прекршаје који проузрокују конкретну опасност или доведу до саобраћајне незгоде знатно строже.²¹⁴

Оваква казнена политика довела је до тога да у пракси понекад долази до парадокса - да извршилац саобраћајног прекршаја буде строже кажњен него лице које је починило кривично дело угрожавања јавног саобраћаја.²¹⁵

Када је реч о врстама казни, поред казне затвора, за већину саобраћајних прекршаја физичких лица најчешће су предвиђене новчане казне, било у фиксном износу или у одређеном распону,²¹⁶ као и казна рада у јавном интересу.

Казнени поени представљају једну од најважнијих новина у нашем прекршајном систему²¹⁷ и, као мера која се већ дуго успешно примењује у земљама Европске уније,²¹⁸ уведени су ради побољшања понашања возача и повећања безбедности саобраћаја, јер омогућавају постепено санкционисање прекршајног понашања.

²¹³ Г. Ружић, *Систем санкција у старом и новом Закону о прекршајима*, Гласник Адвокатске коморе Војводине, 81(12), Нови Сад, 2009, 509–524, стр. 510.

²¹⁴ Посебно су пооштрене казне за угрожавање безбедности деце у саобраћају, за вожњу под утицајем алкохола и за насилничку вожњу.

²¹⁵ М. Вујанић, К. Липовац, С. Јовановић, Д. Милојевић, *Op. cit.*, стр. 396.

²¹⁶ Новчане казне су прописане у фиксном износу: износи од 3.000 динара, 5.000 динара и 10.000 динара или у одређеним распонима износа.

²¹⁷ А. Smailhodžić, V. Pevilić, *Prekršaji i kazne u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Besjeda, Banja Luka, 2006, 56-71, str. 57.

²¹⁸ Историјат казних поена везује се за 1947. годину, када је систем казних поена први пут примењен у Сједињеним Америчким Државама, у држави Конектикат. У Великој Британији систем казних поена је уведен 1962. године, а на Новом Зеланду 1967, док је у Аустралији, у држави Квинсленд, систем уведен 1967. године. Након тога, Јапан је увео систем казних поена 1969. године, следила је Немачка 1974. године, тако да је у 2012. години, 21 од 27 земаља чланице Европске уније примењивала систем казних поена. Основна идеја за увођење казних поена, још 50-их и 60-их година прошлог века, била је унапређење нивоа безбедности саобраћаја кроз праћење прекршаја возача. Детаљније видети у: М. Вујанић, Д. Пешић, М. Миљковић, *Систем казних поена са освртом на упоредну анализу ставова и понашања возача на територији Општине Пирот*, III Међународна Конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 2014, 30–31. октобар 2014. године, 93–106, стр. 93.

Казнени поени у нашем систему санкција уведени су као додатна, кумулативна мера за теже саобраћајне прекршаје,²¹⁹ при чему ЗоБС предвиђа да се у зависности од тежине прекршаја може изрећи од 1 до 18 поена.²²⁰ Систем функционише тако што се казнени поени сабирају до одређене границе, након које се возачу одузима возачка дозвола. Ова мера односи се на све возаче у Србији, уз посебна правила за оне са пробном дозволом.²²¹ Од 2010. године прекршајни судови изричу поене²²², док евиденцију води Министарство унутрашњих послова, које и доноси решење о одузимању дозволе. Казнени поени се бришу након 24 месеца од правноснажности пресуде. Овако постављен систем показује се као ефикасан јер постепено и правично утиче на свест возача о потреби поштовања саобраћајних прописа.²²³

ЗоБС²²⁴ први пут уводи могућност трајног одузимања возачке дозволе као мере против возача који се у саобраћају понашају несавесно и опасно. Одузимање дозволе значи губитак привилегије управљања возилом, а не само привремену забрану. Закон прецизно прописује услове под којима се ова мера изриче, на основу правноснажних одлука суда у прекршајном или кривичном поступку.²²⁵ Нема аутоматског враћања дозволе, лице мора поново испунити све законом предвиђене услове ако жели да је поново стекне. Ово решење је обавезујуће и не подлеже преиспитивању.

Такође, забрана управљања моторним возилом заштитна је мера која се изриче возачима који представљају опасност у саобраћају. Мера се може изрећи на период од 30 дана до једне године и уписује се у регистар возача.

У Закону о прекршајима уведена су два нова института: прекршајни налог и споразум о признању прекршаја.

Прекршајни налог је нови правни механизам који омогућава брже кажњавање и лакшу наплату новчаних казни, посебно за лакше саобраћајне прекршаје (као што су некоришћење појаса, непалјена светла, непостојање

²¹⁹ М. Вујанић, К. Липовац, С. Јовановић, Д. Милојевић, *Op. cit.*, стр. 383.

²²⁰ Казнени поени су прописани чланом 323 ЗоБС-а и чланом 48 Закона о прекршајима, где је у ставу 1. овог члана предвиђено да се казнени поени за прекршаје против безбедности саобраћаја на путевима могу прописати у распону од 1 до 25, као и да се изричу уз казну или опомену (став 2 члана 48).

²²¹ Чл. 197 ст. 4 и 5 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

²²² М. Вујанић, Д. Пешић, М. Миљковић, *Op. cit.*, стр. 96.

²²³ *Ibid.*, стр. 96.

²²⁴ Чл. 197–200 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

²²⁵ Чл. 197 ст. 3 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

важеће регистрације итд.). Издаје га полиција на лицу места или се шаље поштом, па чак и електронски. Овај систем растеређује судове и убрзава поступак.

Споразум о признању прекршаја, уведен 2014. године,²²⁶ омогућава да окривљени и надлежни орган постигну договор о признању прекршаја ради бржег окончања поступка. Иако има потенцијал да допринесе ефикасности и уштеди ресурсе, у пракси се овај институт још увек ретко користи.

2.2. Санкције за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја

За кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у нашем законодавству предвиђају се углавном краће казне затвора и новчане казне, које припадају систему класичних казни. Поред тога, суд може изрећи и казну рада у јавном интересу или одузимање возачке дозволе, као и мере упозорења и мере безбедности.

Постоје и две специфичне врсте кривичних санкција, чија је примена примарно везана за учиниоце ових кривичних дела: казна одузимања возачке дозволе и мера безбедности забрана управљања моторним возилом.

Суд може изрећи казну одузимања возачке дозволе²²⁷ учиниоцу кривичног дела ако је моторно возило коришћено приликом извршења или припреме тог дела. Казна траје од једне до три године, не рачунајући време проведено у затвору, и има специјално превентивни карактер, јер спречава починиоца да поново угрози безбедност у саобраћају. Она се може изрећи као главна или споредна казна, али само лицу које поседује возачку дозволу, не и онеме које је нема или је странац. Казна се односи на случајеве када је возило било средство извршења (нпр. угрожавање јавног саобраћаја) или је на било који начин коришћено приликом дела. Ако осуђени ипак управља возилом у време трајања

²²⁶ Потребно је истаћи да овај институт не представља оригинално решење овог закона, јер је споразум о признању прекршаја, као правни институт преузет из Законика о кривичном поступку РС у коме је изменама и допунама из 2009. предвиђен институт споразума о признању кривице. Исте године овај институт је под истим називом и минималним прецизирањима уведен и у прекршајно право Законом о изменама и допунама Закона о прекршајима (Службени гласник РС, број 47/09). Детаљније видети у: С. Малешкић, *Споразум о признању прекршаја и његова имплементација у домаћем законодавству*. Право-теорија и пракса, 2017, 34(7–9), 1–15, стр. 3.

²²⁷ Чл. 53 Кривичног законика РС.

ове казне, она се аутоматски замењује казном затвора - један месец затвора за сваку годину трајања казне.

Забрана управљања моторним возилом је мера безбедности коју суд може изрећи ако учинилац кривичног дела представља опасност да ће поново извршити слично дело. Ова мера се односи на ситуације када тежина кривичног дела, околности под којима је извршено или ранија понашања учиниоца показују да није безбедно да и даље управља возилом. Мера подразумева забрану управљања возилима одређене врсте или категорије у трајању од 3 месеца до 5 година, а обавезно се изриче у случају кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.

3. Утицај мера друштвене реакције на спречавање саобраћајних деликата

Саобраћајни деликти представљају један од најчешћих облика прекршаја и кривичних дела у савременом друштву. Друштво на овакве појаве реагује различитим мерама - од законских санкција и полицијских контрола, до превентивних и едукативних кампања. Ефикасно спречавање оваквих појава захтева комбинацију превентивних и репресивних мера, које друштво примењује кроз свој правни и институционални систем. Мере друштвене реакције, као што су казне, забране и обавезне обуке, имају за циљ да утичу на понашање возача, подстакну савесну и безбедну вожњу и тиме смање број саобраћајних прекршаја и последичних незгода.

3.1. Примена саобраћајне регулативе и њен утицај на дисциплину учесника у саобраћају

Када полиција спроводи контроле и кажњава прекршаје, људи постану свесни да могу бити ухваћени и кажњени. Због тога возе пажљивије, барем у том тренутку и на том месту где знају да постоји контрола. Али та промена понашања обично траје кратко, само док траје појачана контрола.

Када се закон стално спроводи и кад постоје кампање које објашњавају зашто су правила важна, људи временом сами схвате смисао тих правила. Почну да верују да је безбедно понашати се по прописима, па то раде и онда

када нема полиције у близини. Такво понашање постаје навика и важи свуда, не само на местима где се контрола спроводи.

Дугорочна доследна примена закона доводи до промене моралних и социјалних норми. Већина учесника прихвата поштовање прописа као друштвено и морално прихватљиво, што резултује трајном променом навика и смањењем кршења саобраћајних правила.

Главни ефекат овог процеса је повећање безбедности саобраћаја кроз одвраћање учесника од ризичног понашања, како кроз специјалну превенцију (кажњавање починиоца), тако и кроз опште прихватање норми (социјална контрола).

3.2. Примена закона и њен утицај на ризично и противправно понашање у саобраћају

Закон не само да дефинише шта је противправно понашање, већ и одређује начин на који се такво понашање санкционише или спречава. Утицај примене закона на противправна понашања огледа се кроз различите мере - казнене, превентивне и образовне. Казнене мере делују директно на појединце, стварајући страх од последица, док превентивне мере утичу на стварање услова који онемогућавају појаву противправних радњи. С друге стране, образовне мере имају дугорочан ефекат кроз подизање правне културе и развијање одговорног односа према закону.

Прекорачење брзине је један од најчешћих и најопаснијих прекршаја. Брза вожња повећава тежину последица у случају незгоде. Индивидуални возачи често сматрају да „позитивна“ искуства вожње брзо преовладавају над ризиком од санкције или незгоде.²²⁸ Конвенционална полицијска контрола даје резултате само у непосредној близини контроле и краткотрајна је. Исто тако, и ефекти аутоматских система дају корисне резултате.²²⁹ Камере за контролу брзине смањују просечну брзину и број незгода, као и број прекорачења. Систематска примена камера довела је до смањења броја „безобзирних“ возача и повећања

²²⁸ M. A Elliott, J. Broughton, *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. Report TRL637, Transport Research Laboratory, Wokingham, 2005, pp. 20–23.

²²⁹ L. Walter, J. Broughton, J. Knowles, *The effects of increased police enforcement along a route in London*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1219–1227, 2011, pp. 1226.

свести о безбедној вожњи.²³⁰ Скривене камере се препоручују да би се спречило „манипулисање“ брзином у непосредној близини камера. Такође, постоје и неке додатне мере попут: физичке препреке, информациони знаци о брзини и технолошка ограничења у возилу која могу смањити могућност прекорачења.

Вожња у алкохолисаном стању није чест прекршај у односу на брзину, али је високоризична. Најефикасније мере јесу: интензивна полицијска контрола и алкотестирање, смањење дозвољеног лимита алкохола (посебно за младе), јавне едукације и кампање. *Елиот* и *Бротон* су, анализирајући резултате 11 студија вожње под утицајем алкохола, увидели да контрола спровођења закона доводи до значајног смањења овог прекршаја.²³¹ Финска има развијен и ефикасан систем сузбијања вожње под утицајем алкохола, заснован на редовним и случајним алко-тестовима и континуираном информисању јавности. Захваљујући овим мерама, у Финској је тестирано око 40% возача годишње, док је број оних који возе под дејством алкохола сведен на мање од 0,5%, што је међу најнижима у Европи.²³²

Прекршаји у коришћењу појасева су чести, али се сматрају мање озбиљним (лакши прекршај).²³³ Појасеви значајно смањују тежину повреда у незгодама.²³⁴ У Немачкој је поштривање закона и јачање полицијске контроле довело до наглог пораста употребе сигурносних појасева, са око 40% на чак 90%. Међутим, након смањења надзора, стопа коришћења појасева је постепено опала, што показује да трајни ефекти закона зависе од континуиране контроле и

²³⁰ И ту постоји манипулисање успоравањем брзине док се возило приближава камери (наравно уколико се зна или претпоставља место где се она налази), а након проласка камере опет повећа брзина. Осим тога, постоје и они који пркосе прописима, „настављају по свом“ и прекорачују брзину и упркос чињеници постојања камера. Из тих разлога предлаже се употреба скривених камера, јер у том случају возачи који су окарактерисани као „манипулатори“, када не знају где се камере налазе, не би могли да манипулишу, успоравајући брзину, те би се вероватно окренули безбедном стилу вожње.

²³¹ M. A Elliott, J. Broughton, *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. Transport Research Laboratory, Wokingham, 2005.

²³² T. Mäkinen, D. M. Zaidel, G. Andersson, M. B. Biecheler-Fretel, R. Christ, R. E. Cauzard, T. Vaa, *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. Final report of the ESCAPE (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) consortium, 2003, pp. 51.

²³³ European Transport Safety Council, *Seat belts and child restraints – Increasing use and optimising performance*. European Transport Safety Council, Brussels, 1996.

²³⁴ Процењује се да коришћење сигурносног појаса у 50% случајева смањује проценат тешких и смртоносних повреда; око 90% смањења тешких повреда деце која су била у седиштима окренутим ка задњем делу возила и око 60% кад су у питању седишта за децу окренута ка предњем делу возила. Сигурносни појас не само да смањује силу на телу, већ држи тело на месту у возилу током незгоде, па не долази до испадања из возила, нити контакта с другим деловима возила.

спровођења прописа.²³⁵ Дакле, из овога можемо закључити да се без сталне контроле и кампања јавних медија може десити постепен пад стопе коришћења.

3.3. Утицај саобраћајних кампања и промотивних активности на повећање безбедности у саобраћају

Јавност представља снажан инструмент социјалне превенције, па и у саобраћају.²³⁶ Уместо да се искључиво ослања на законе и репресивне мере, друштво треба активно да се укључи у превентивне активности. У земљама у развоју и средње развијеним државама висок број саобраћајних незгода са смртним исходом²³⁷ често је последица лоше инфраструктуре и недовољног знања о безбедном учешћу у саобраћају, што указује на значај едукације свих учесника, укључујући пешаке и бициклисте.

Организовање кампања, јавних трибина и промоција безбедности саобраћаја представља ефикасан начин да се повећа свест и усвоје позитивни ставови и навике међу учесницима у саобраћају. Најбољи ефекти кампања остварују се када се комбинују са применом закона - образовање и информисање јавности доприносе смањењу незгода и побољшању понашања у саобраћају.²³⁸

Кампање имају посебан значај приликом доношења нових закона, јер јавност треба да разуме и подржи нова законска решења. Улога медија, стручњака и угледних личности је кључна за обезбеђивање шире подршке, која омогућава доследну примену прописа. Ефикасна кампања мора да комбинује медијско-пропагандне активности (спотови, билборди, брошуре) и превентивно-промотивне активности на терену (трибине, радионице). Поруке могу бити усмерене на целокупну јавност или одређене групе учесника, као што су возачи, бициклисти, пешаци или рањиве категорије.

²³⁵ H. Heinrich, *Strategies to increase the use of restraint systems*. In Proceedings of the Conference Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on Two Continents, Gothenburg, Sweden, 1991, pp. 114–120, pp. 114.

²³⁶ М. Инић, *Оп. cit.*, стр. 362.

²³⁷ WHO, *The Global status report on road safety*. World Health Organization, Geneva, 2018.

²³⁸ T. Hoekstra, F. Wegman, *Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices*, IATSS Research 34, 2011, 80–86, 2011, pp. 80.

ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Саобраћајна делинквенција као облик криминалитета насиља представља сложен друштвено-правни феномен који се налази на граници између класичне криминологије, права и безбедносних наука. Иако на први поглед може деловати да је реч о деликтима који су претежно последица непажње или нехата, њихова природа и последице указују на знатно дубљу друштвену проблематику. Саобраћајни деликти, нарочито они са смртним исходом или тешким телесним повредама, у својој суштини носе елемент насиља и деструкције, због чега се с правом могу подвести под шири оквир криминалитета насиља. Управо у томе лежи значај проучавања овог феномена - разумевање његових узрока, специфичности и могућности друштвене реакције представља основу за унапређење безбедности саобраћаја и заштиту живота и интегритета грађана.

Анализом криминалитета насиља у уводним деловима рада уочено је да саобраћајна делинквенција има своје специфичне карактеристике, али и да дели заједничке обрасце понашања са другим облицима криминалитета. У основи оба леже фактори као што су непоштовање правних норми, импулсивност, одсуство самоконтроле и низак ниво правне свести. На тај начин, саобраћајни деликти не представљају само индивидуални преступ, већ и одраз ширег друштвеног стања (слабости у систему вредности, одсуства доследне примене права и неефикасне превенције).

У другом делу рада анализиран је људски фактор као кључни узрочник већине саобраћајних инцидената. Човек, као централни субјект саобраћајног система, истовремено је и потенцијални извршилац и жртва. Његово понашање одражава ниво саобраћајне и правне културе друштва, што упућује на потребу да се мере превенције не ограниче искључиво на казнене и репресивне механизме, већ да обухвате и едукативне, моралне и социолошке аспекте. У том смислу, јачање правне свести и одговорности учесника у саобраћају мора бити схваћено као кључни део укупне политике безбедности.

Трећи део рада дао је предлог нормативног оквира у области безбедности саобраћаја, кроз анализу међународних стандарда, европских директива и домаћих законских и подзаконских прописа. Уочено је да је домаће законодавство, нарочито Закон о безбедности саобраћаја на путевима, у великој мери усклађено са европским нормама, али да и даље постоје одређене празнине

и недоследности у примени. Проблем није само у тексту закона, већ и у институционалном спровођењу - у пракси често долази до неуједначености судске и прекршајне праксе. Тиме се умањује превентивна функција права, а казнена политика губи свој одвраћајући ефекат.

Четврти део рада, који се бавио карактеристикама саобраћајних деликата, указао је на то да ови деликти, и када су формално оквалификовани као дела из нехата, често садрже елементе свесног ризика и неодговорног понашања. У пракси је и даље присутна неуједначеност у разликовању прекршајне и кривичне одговорности, што доводи до различитих тумачења и отежава доследну примену права.

У шестом делу, који се односи на друштвену и институционалну реакцију, закључено је да се системска превенција мора засновати на уравнотеженом односу превентивних и репресивних мера. Иако су формални механизми заштите развијени, њихова примена у пракси није увек делотворна. Преблаге казне, неуједначена судска пракса и недовољно развијени едукативни програми указују на потребу јачања казнене политике и развоја стратегија које би имале трајни превентивни ефекат. Посебан значај имају кампање и програми којима се подиже свест учесника у саобраћају о правним и моралним последицама неодговорног понашања.

Може се закључити да саобраћајна делинквенција није изоловани проблем, већ део ширег феномена друштвеног насиља. Њеном решавању мора се приступити интердисциплинарно, кроз сарадњу правосудних, безбедносних, образовних и медијских институција. Само координисаним деловањем могуће је остварити трајне резултате и изградити систем који не само да санкционише преступнике, већ и активно обликује одговорно понашање у саобраћају.

Коначни циљ рада био је да укаже на нужност унапређења нормативног и институционалног оквира у области безбедности саобраћаја. У том смислу, могу се издвојити следеће препоруке:

1. Јасније нормативно дефинисање границе између кривичне и прекршајне одговорности за саобраћајне деликте;
2. Унапређење координације и размене информација између надлежних органа;
3. Уједначавање судске праксе кроз едукацију судија и тужилаца;

4. Јачање превентивних и едукативних мера у циљу подизања правне и саобраћајне културе;

5. Успостављање система континуираног праћења саобраћајног криминалитета и израде јавних политика заснованих на анализи података.

Србија се припрема за усвајање новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима који доноси до сада најрадикалније и најстроже измене. Нулта толеранција на алкохол (била би укинута досадашња граница од 0.2 промила, што значи да би присуство било какве количине алкохола у организму било санкционисано). За вишеструке и најтеже прекршиоце предвиђена је најекстремнија казна - трајно одузимање возила. Промене за младе возаче - пробна возачка дозвола биће укинута у досадашњем облику²³⁹. Затим, нови радар и камере - уводи се јединствени дигитални систем који ће обухватити целокупну историју возача од положеног испита, здравственог статуса, па до свих прекршаја и казних поена. Ту су и AI камере, где је планиран аутоматски надзор саобраћаја уз помоћ паметних камера и вештачке интелигенције које би препознавале прекршаје попут некоришћења сигурносног појаса и коришћења мобилног телефона током вожње.

Закључно, саобраћајна делинквенција мора бити препозната као озбиљан друштвени и правни проблем који захтева целовит и системски приступ. Држава, кроз правни систем, има обавезу да обезбеди доследну примену закона и праведно санкционисање учинилаца, али и да развија механизме који јачају правну свест и друштвену одговорност. Само повезаним деловањем нормативног деловања, праксе и културе саобраћаја могуће је остварити основни циљ, а то је безбедан саобраћајни амбијент и очување људских живота као највише правне и друштвене вредности.

²³⁹ Млади возачи добијаће стандардну дозволу, али са посебним кодом који ће носити одређено ограничење. Међу ограничењима се разматра строже ограничење снаге мотора возила на 107 коњских снага, као и ревизија временске забране управљања возилом на период од 00h до 05h ујутру.

ЛИТЕРАТУРА

Попис коришћене домаће и сродне литературе

1. Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ћ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја на путевима*, Славија–Пресс, Нови Сад.
2. Атанацковић Д., (1967). *Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја*, Савез удружења правника Југославије, Београд.
3. Бошковић, М., Марковић, М. (2015). *Криминологија са елементима виктимологије*. Универзитет привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе Нови Сад.
4. Водинелић, В. (1961). *О психичким узроцима саобраћајних несрећа и методама њиховог утврђивања*, Утицај употребе алкохола на безбедност саобраћаја, Југословенски црвени крст.
5. Вујанић, М., Пешић, Д., Миљковић, М. (2014). *Систем казних поена са освртом на упоредну анализу ставова и понашања возача на територији Општине Пирот*, III Међународна Конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 30–31. октобар 2014. године, 93–106.
6. Глобални план Декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020.
7. Гранић, А. (1961). *Друштвено-правни аспект питања алкохолисаности у саобраћају*, Народна милиција 3/1961.
8. Давидовић, Б. (2016). *Искусва у примени стандарда ISO 39001*, Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, Врњачка Бања, 13-16. април 2016.
9. Ђорђевић, Ђ. (2006). *Основне карактеристике новог Закона о прекршајима*, НБП, год XII, бр. 1/2006, 51–73.
10. Ђурић, Т., Поповић, Ђ., Бошковић, М. (2016). *Едукација за саобраћај*, Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет, Добој.
11. Игњатовић, Ђ., (2010). *Криминологија*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд.
12. Илић, Г. (2011). *Држава versus криминалитет и стандарди људских права: у Криминал и државна реакција: феноменологија, могућност, перспективе*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 25–51.
13. Инић, М. (2004). *Безбедност друмског саобраћаја*, шесто издање, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
14. Инић, М., Јовановић, Д. (2009). *Прописи у области саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
15. Јовановић, Д. (2003). *Феноменологија и етиологија понашања учесника у саобраћају*: магистарски рад, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
16. Јовановић, Д., Катић, И., Бачкалић, С., Матовић, Б., Пљакић, М., Мостафа, Н., Мрђа, Ж., Унтербергер, П., Јовановић, Б. (2017). *Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији*, Агенција за безбедност саобраћаја, Булевар Михајла Пупина 26, Београд.

17. Јовашевић, Д. (2000). *Кривичноправни аспекти угрожавања јавног саобраћаја*, Превенција саобраћајних незгода на путевима (ур. М. Инић), Нови Сад, 205–210.
18. Јовашевић, Д., Миладиновић-Стефановић, Д. (2018). *Прекршајно право*, Правни факултет у Нишу, Центар за публикације, Ниш.
19. Јокановић, Ј., Тодоровић, П., Пандуровић, С. (1971). *Утицај физиолошких стања на безбедност возње у друмском саобраћају*, Психомедицина саобраћаја, 1/1971.
20. Ковачевић, М. (1972). *Психолошки аспекти психомедицине саобраћаја*, Психомедицина саобраћаја 2/1972.
21. Крон, Л., Кнежевић, Б. (2011). *Криминал, насиље, деструкција: О дометима државне реакције и нужности адекватне социјалне профилаксе. Држава versus криминалитет и стандарди људских права*. Л. Крон, Б. Кнежић (приредиле), у Криминал и државна реакција: феноменологија, могућност, перспективе, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 9–24.
22. Липовац, К. (1997). *Саобраћајне незгоде у претицању*, Виша школа унутрашњих послова, Београд.
23. Липовац, К. и др. (1997). *Обука кандидата за возаче и полагање возачких испита у функцији безбедности саобраћаја*. Виша школа унутрашњих послова, Београд.
24. Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Основе безбедности саобраћаја*, Криминалистичко-полицијска академија, ЈП Службени гласник, Београд.
25. Малешкић, С. (2017). *Споразум о признању прекршаја и његова имплементација у домаћем законодавству*. Право–теорија и пракса, 34 (7–9), 1–1.
26. Милић, А. (2007). *Саобраћајна психологија*. Саобраћајно-технички факултет, Добој.
27. Митошевић, К. (1995). *Човек и незгоде у саобраћају*, Друштво инжењера и техничара саобраћаја и веза, Нови Сад.
28. Митровић, Љ. (2006). *Коментар Закона о прекршајима Републике Српске*, Comesgraphika, Бања Лука, 67–81.
29. Мићановић-Павелић, Н. (1989). *Помази у разграничењу кривичног од административног права*, Годишњак Правног факултета у Сарајеву, Сарајево.
30. Мрвић-Петровић, Н. (2014). *Коментар новог Закона о прекршајима*, Параграф, Београд.
31. Мрвић-Петровић, Н. (2014). *Поштовање начела ne bis in idem при суђењу за сличне прекршаје и кривична дела*, Наука, безбедност, полиција, Журнал за криминалистику и право, бр. 1, стр. 27–39.
32. Николић, З. (2011). *Државна реакције на криминал као препреке и узрочника појаве: могућности и перспективе*, у: Зборник радова: Криминал и државна реакција: феноменологија, могућности, перспективе, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, 71–82.
33. Констатиновић - Вилић, С., Николић - Ристановић В., (2012) *Криминологија*, Правни факултет у Нишу, Центар за публикације.
34. Петровић, Д. (1998). *Формирање и развој вишестране међународно-правне регулативе од значаја за одвијање међународног друмског саобраћаја између два светска рата*. Саобраћајни факултет, Београд, Балканика, XXIX, 173–188.

35. Ристовић, С. (2013). *Стратешке основе за развој и остваривање полиције у заједници*, CIVITAS, 3(05), 112–131.
36. Ружић, Г. (2009). *Систем санкција у старом и новом Закону о прекршајима*, Гласник Адвокатске коморе Војводине, 81(12), Нови Сад, 509–524.
37. Соботинчић, А. (1981). *Специфичности извршења казне затвора изречене за прометне деликте*. Прометна делинквенција и друштвена самозаштита, Зборник радова II саветовања Удружења за кривично право и криминологију Хрватске, Загреб.
38. Станојевић, П. (2013). *Утицај саобраћајне принуде на ставове и понашање возача*. Докторска дисертација. Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука.
39. *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у 2024. години у Републици Србији* (2025), Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд.
40. Стојановић, З. (2012). *Значај појма прекршајне одговорности за прекршајно право*, Ревизија за криминологију и кривично право, бр. 1–2/2012.
41. Ћирић З. (2013). *Судска психијатрија*, Правни факултет Универзитета у Нишу.
42. Ћирић З., Димитријевић Б. (2009). *Основи судске психијатрије и судске психологије*. Студентски културни центар Ниш.
43. Цетинић, М. (1993). *Кажњиви деликти и критеријуми за њихово међусобно разграничење*, Анали Правног факултета, бр. 3 и 4, Београд.
44. Allport, G. (1969). *Sklop i razvoj ličnosti*. Kultura, Beograd.
45. Ваџић, Ф. (1995). *Krivično pravo, opći dio*, Informator, Zagreb.
46. Beccaria, C. (1990). *O zločinima i kaznama*, (Dei delitti e della pene), Književni krug, Split.
47. Павишић, В. (1992). *Pojam prometnog delikta*. Defektologija, 28(1–2), 139–168.
48. Павишић, В. (1993). *Metodika istraživanja prometnih delikata*, Sektor za odnose sa javnošću i izdavačku delatnost, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb.
49. Perić, T, Ivaković, Č. (1996). *Zaštita u prometnom procesu*, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb.
50. Smailhodžić, A., Pevilić, V. (2006). *Prekršaji i kazne u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Besjeda, Banja Luka, 56–71.

Попис коришћене стране литературе

1. Ajzen, I. (2002). *Residual Effect of Past on Later Behaviour: Habituation and Reasoned Action Perspectives*, Personality and Social Psychology Review, Vol. 6, No. 2, pp. 107–122.
2. Bachs, L., Høiseth, G., Skurtveit, S., Mørland, J. (2006). *Heroin-using drivers: importance of morphine and morphine-6-glucuronide on late clinical impairment*. European journal of clinical pharmacology, 62(11), 905–912.
3. Berger, G. (1967). *Caractère et personnalité*. PUF, Paris.
4. Cooper, P. J., Pinili, M., Chen, W. (1995). *An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55*. Accident Analysis & Prevention, 27(1), 89–104.

5. Costa Jr, P. T., McCrae, R. R. (1995). *Domains and facets: Hierarchical personality assessment using the Revised NEO Personality Inventory*. Journal of personality assessment, 64(1), 21–50.
6. Elliott, M. A., Broughton, J. (2005). *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. Report TRL 637, Transport Research Laboratory, Wokingham.
7. ETSC, European Transport Safety Council. (1996). *Seat belts and child restraints – Increasing use and optimising performance*. European Transport Safety Council, Brussels.
8. European Transport Safety Council, ETSC (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, Brussels.
9. Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society.
10. Farmer, E., Chambers, E. G. (1929). *A Study of Personal Qualities in Accident Proneness and Proficiency*. Industrial Health Research Board Report. Medical Research Council, (55).
11. *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020*.
12. Gustavsen, I., Mørland, J., Bramness, J. G. (2006). *Impairment related to blood amphetamine and/or methamphetamine concentrations in suspected drugged drivers*. Accident Analysis & Prevention, 38(3), 490–495.
13. *Handbook for Training Traffic Safety Professionals*. (2020). Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies/TRAFSAF.
14. Heinrich, H. (1991). *Strategies to increase the use of restraint systems*. In Proceedings of the Conference Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on Two Continents, Gothenburg, Sweden, pp. 114–120.
15. Hoekstr, T., Wegman, F. (2011). *Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices*, IATSS Research 34, 2011, 80–86.
16. James, L., Nahl, D. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. University of Hawaii, 1–17.
17. Lawton, R., Nutter, A. (2002). *A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations*. British Journal of Psychology, 93(3), 407–423.
18. Mäkinen, T., Zaidel, D. M., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M. B., Christ, R., Cauzard, R. E., ...Vaa, T. (2003). *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. Final report of the ESCAPE (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) consortium.
19. Mayer, K. (1969). *Zur Psychologie des Unfällers*, Kriminalbiologisch Gegenwartsfragen, Vorträge bei der X Tagung der Kriminal Biologischen Gesellschaft, vom 2 bis 4 Oktober 1969 in Tübingen Ferdinand Enke Verlag, Heft 4, Stuttgart.
20. McKenna, F. P. (1983). *Accident proneness: A conceptual analysis*. Accident Analysis & Prevention, 15(1), 65–71.
21. *Moscow Declaration* (2009). First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action Moscow, 19–20 November 2009.
22. Movig, K. L. L., Mathijssen, M. P. M., Nagel, P. H. A., Van Egmond, T., De Gier, J. J., Leufkens, H. G. M., Egberts, A. C. G. (2004). *Psychoactive substance use and the risk of motor vehicle accidents*. Accident Analysis & Prevention, 36, 631–636.
23. Mršić, Ž. (2005). *Prevention and repression in suppressing road traffic delinquency*. Ministry of the Interior of the Republic of Croatia, Police Academy.

24. Murgoski, B., Dojcinovski, M. (2019). *Safety and Prevention of Traffic Delinquency*, International Scientific Conference the Great Powers Influence on the Security of Small States, 23–25 June 2019, Ohrid, Volume, Skopje.
25. OECD (1994). *Improving Road Safety by Attitude Modifications*. Report Prepared by an OECD Scientific Expert Group. OECD, Paris.
26. Özkan, T. Lajunen, T. (2005). *Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers*. *Aggressive behaviour* 31 (2005), 547 - 558.
27. Pesic, D., Vujanic, M., Lipovac, K., Antic, B. (2011). *Analysis of possibility for traffic safety improvement based on Serbian traffic violation database analysis*. *Scientific Research and Essays*, 6(29), 6140–6151.
28. Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., Campbell, K. (1990). *Errors and violations on the roads: a real distinction?* *Ergonomics*, 33(10–11), 1315–1332.
29. Ronen, A., Moed, Y., Gertner, R., Oron-Gilad, T., Cassuto Y., Shinar D. (2004). *Subjective Feeling, Performance and Physiological Strain While Driving Under Alcohol Intoxication*. Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Glasgow, UK.
30. Rumar, K. (1982). *Human factor in road safety*. Statens Väg-och Trafikinstitut. VTI Särtryck 81.
31. Shiffrin, R. M., Schneider, W. (1977). *Controlled and automatic human information processing: II. Perceptual learning, automatic attending and a general theory*. *Psychological Review*, 84, 127–190.
32. Summala, H. (1987). *Young driver accidents: risk-taking or failure of skills?* *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 79–91.
33. *The American Heritage Dictionary*, 2009.
34. Tillmann, W., Hobbs, G. (1949). *The Accident-Prone Automobile Driver: A Study of the Psychiatric and Social Background*. *American Journal of Psychiatry*, 106(5), 321–331.
35. United Nations General Assembly Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010 (A/RES/64/255).
36. Walsh, J. M., Johan, J., Asbjørg, S. C., Alain, G. V. (2004). *Drugs and driving*. *Traffic Injury Prevention*, 5(3), 241–253.
37. Walter, L., Broughton, J., Knowles, J. (2011). *The effects of increased police enforcement along a route in London*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1219–1227.
38. WHO (2018). *The Global status report on road safety*. World Health Organization, Geneva.
39. Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Report no. 53, Monash University, Accident Research Centre, Clayton, Victoria.

Попис остале истраживачке грађе

1. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон)
2. Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС“, број 49/2019).

3. Закон о међународном превозу у друмском саобраћају, („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98, 5/99 – испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 – испр.) и („Службени гласник РС”, бр. 101/2005, 101/2005 – др. закон, 18/2010 и 68/2015 – др. закони)
4. Закон о обавеном осигурању у саобраћају, („Службени гласник РС”, број 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС)
5. Закон о општем управном поступку, („Службени гласник РС”, број 18/2016 и 95/2018 – аутентично тумачење)
6. Закон о полицији, („Службени гласник РС”, број 6/2016, 24/2018 и 87/2018)
7. Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, број 65 од 25. јула 2013, 13 од 19. фебруара 2016, 98 од 8. децембра 2016 – УС, 91 од 24. децембра 2019 – др. закон, 91 од 24. децембра 2019)
8. Закон о превозу терета у друмском саобраћају, („Службени гласник РС”, број 68/2015 и 41/2018)
9. Закон о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018, 95/2018 – др. закон)
10. Закон о транспорту опасне робе, („Службени гласник РС”, бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 – др. закон и 10/2019 – др. закон)
11. Кривични законик („Службени гласник РС“, број 85/2005, 88/2005 – испр., 107/2005 – испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019)
12. Конвенција о саобраћајним знаковима на путевима, од 8. новембра 1968. године.
13. Устав Републике Србије, („Службени гласник РС”, број 98/06)
14. Уставна повеља државне заједнице Србија и Црна Гора, („Службени лист Србије и Црне Горе”, број 1/200)

САЖЕТАК И КЉУЧНЕ РЕЧИ

Саобраћајна делинквенција као облик криминалитета насиља

Саобраћајна делинквенција као облик криминалитета насиља представља сложен друштвени и правни феномен. Свакодневно долази до последица у саобраћајном окружењу. Зато је неопходно видети каква је улога и значај, пре свега, човека као активног учесника у саобраћају, али и друштвене и међународне заједнице. Свака правна област, па и ова, уређена је бројним нормативним решењима и прописима који концизније регулишу наведене области. Ови прописи имају за циљ да подробно проуче настанак, појаву и ток појаве и њено струјање у савременом друштву. Разумевање појма саобраћајне делинквенције и саобраћајних деликата, као и њених узрока и појавних облика, употпуњава се правна обавеза држава, као и свест свих учесника у саобраћају, о томе како треба спречити ову социјалну патологију и како унапредити механизме безбедности. Поред тога, разумевање сваког учесника, његових унутрашњих и спољашњих фактора је изузетно кључно за превентивно деловање и предузимање свих неопходних мера како би се ова појава свела на минимум. Политика сузбијања саобраћајне делинквенције делује на различитим нивоима у пуном опсегу, што може бити захтевно, с обзиром да се саобраћај, економија и техника стално развија. Стога се намеће закључак да је неопходно пратити развој целокупне привреде и свих њених токова, како би сви учесници, почевши од држава (као главних и елементарних носицала одговорности), тако и свих учесника (физичких и правних лица, предузећа, компанија и сл.) могли бити унапред обавештени о свим аспектима ове појаве у којој свакодневно учествују, и како би требало подићи свест о спречавању саобраћајне делинквенције и заштите највише правне и друштвене вредности - живота.

Кључне речи: *саобраћајна делинквенција, улога људског фактора, политика безбедности саобраћаја, нормативни оквири, саобраћајни делинквент, мере друштвене реакције*

SUMMARY AND KEYWORDS

Traffic Delinquency as a Form of Violent Crime

Traffic delinquency as a form of violent crime represents a complex social and legal phenomenon. Every day, consequences occur within the traffic environment. Therefore, it is essential to understand the role and importance of the human being as an active participant in traffic, as well as that of society and the international community. Every area of law, including this one, is regulated by numerous normative solutions and legal provisions that concisely govern these issues. These regulations aim to thoroughly study the origin, occurrence, and course of this phenomenon and its development in modern society. Understanding the concept of traffic delinquency and traffic offenses, as well as their causes and forms of manifestation, is complemented by the legal obligations of states and the awareness of all traffic participants regarding how to prevent this form of social pathology and improve safety mechanisms. In addition, understanding the participant himself, along with his internal and external factors, is crucial for preventive action and for taking all necessary measures to minimize this occurrence. The policy of suppressing traffic delinquency operates at various levels and across a wide range, which can be challenging, given the constant development of traffic, economy, and technology. Therefore, it can be concluded that it is necessary to monitor the development of the entire economy and all its processes so that all participants - starting from states (as the primary and fundamental bearers of responsibility), as well as all other participants (natural and legal persons, enterprises, companies, etc.) - can be informed in advance about all aspects of this phenomenon in which they participate daily. Raising awareness about preventing traffic delinquency and protecting the highest legal and social value - human life - is essential.

Keywords: *traffic delinquency, role of the human factor, traffic safety policy, normative frameworks, traffic delinquent, measures of social reaction,*

БИОГРАФИЈА

Милош Јовановић рођен је 10.06.2001. године у Нишу. Основно образовање стекао је у Основној школи „Милан Ракић“ у Нишу, коју је завршио 2016. године. Средње образовање завршио је у Правно-пословној школи у Нишу 2020. године, са одличним успехом, као носилац Вукове дипломе. Познат је по свом рекорду у памћењу децимала броја π (пи).

Основне академске студије права на Правном факултету Универзитета у Нишу уписује 2020. године. Дипломирао је 2024. године, у редовном року. Мастер академске студије права уписао је 2024/25 на Правном факултету, општи смер, ужа кривичноправна научна област и успешно је положио све испите са просечном оценом 10,00.

Након завршетка мастер студија намерава да се посвети припреми и полагању правосудног испита и даљем изучавању права кроз докторске студије.