

Универзитет Привредна академија у Новом Саду
Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду

ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА

***ЕФЕКТИ ПРИМЕНЕ ЗАКОНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ НА
СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА У
РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ***

Ментор:

Проф. др Мирко Кулић

Кандидат:

Александра Петровић

Нови Сад, 2021. године

University Business Academy in Novi Sad
Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad

Doctoral Dissertation

***EFFECTS OF THE APPLICATION OF LEGAL REGULATIONS
ON THE PREVENTION OF TRAFFIC OFFENCES IN THE
REPUBLIC OF SERBIA***

Mentor:

Prof Dr Mirko Kulić

Candidate:

Aleksandra Petrović

Novi Sad, 2021

УНИВЕРЗИТЕТ ПРИВРЕДНА АКАДЕМИЈА У НОВОМ САДУ
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ ЗА ПРИВРЕДУ И ПРАВОСУЂЕ У НОВОМ
САДУ

КЉУЧНИ ПОДАЦИ О ЗАВРШНОМ РАДУ

Врста рада	Докторска дисертација
Име и презиме аутора	Александра Петровић
Ментор (титула, име и презиме, звање, институција)	Проф. др Мирко Кулић, редовни професор, Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду, Универзитет Привредна академија у Новом Саду
Наслов рада:	<i>Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији</i>
Језик публикације	Српски, ћирилица
Физички опис рада:	Страница: 307 Поглавља: 9 Референци: 251 Табела: 27 Слика: 10 Графичких приказа: 15 Прилога: 4
Научна област:	Кривичноправна ужа научна област
Предметна одредница:	Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Кривични законик, саобраћајни делинквенција, саобраћајни делинквенти, кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, саобраћајни прекршаји, саобраћајне незгоде, превентивне мере, репресивне мере, законска регулатива

<p>Извод (апстракт или резиме) на језику завршног рада:</p>	<p>Карактеристике саобраћајних деликата, као специфичног вида преступничког понашања, условљавају потребу прилагођавања целокупног механизма друштвене реакције овом феномену. Могло би се рећи да су безбедност саобраћаја и саобраћајна делинквенција „две стране медаље“ које имају антагонистичко дејство. Упрошћено речено, повећање степена безбедности саобраћаја значи и смањење кршења саобраћајних прописа, а самим тим и обима саобраћајне делинквенције, и обрнуто. Током претходних година, комбинованом применом нових законских решења, полицијске принуде, јавног информисања и сл., желео се постићи виши ниво поштовања саобраћајних прописа од стране учесника у саобраћају. Све мере које су ишле за тим да се човек као „главни арбитар“ у саобраћају учини непогрешивим, остале су безуспешне, јер се зна да он то не може бити у условима у којима се одвија друмски саобраћај. Карактеристике и услови у којима се одвија друмски саобраћај утичу на обим и садржај правних норми којима се регулише безбедност у овој области друштвеног живота. Инсистирање на прилагођавању човека саобраћају је својеврстан промашај, већ је потребно нормативни оквир прилагодити специфичностима човека.</p> <p>Савремено кривично право суочава се са новом делинквенцијом која произилази из масовне примене технике. Из тога произилазе нове опасности, повећана угрожавања као и већи ризици. Ефикасност у сузбијању саобраћајних деликата отворила је бројна питања, која до данас кривичноправна теорија, а ни пракса, нису успеле да одгонетну. Масовност саобраћајне делинквенције, као нехатне, техничке делинквенције, неумитно наводи на питање ефикасности примене законске регулативе у спречавању саобраћајних деликата.</p> <p>Реформа саобраћајних прописа у Републици Србији означила је почетак стратешког деловања на пољу управљања безбедношћу саобраћаја. Примена саобраћајних прописа дефинисана је као поље</p>
---	---

активности, чији је циљ контрола понашања корисника путева, кроз превентивно и репресивно деловање у циљу утицања на безбедно и ефикасно одвијање саобраћаја. Пре свега, спровођењем саобраћајних прописа настојало се деловати превентивно на потенцијалне извршиоце саобраћајних деликата. Познато је да се широком лепезом мера друштвене реакције може ефикасније утицати на спречавање саобраћајних деликата. Зато је битно постићи оптимум превентивних мера, чијом применом се спречава вршење саобраћајних деликата, а репресивним мерама постићи оптимум одвраћања потенцијалних извршилаца од вршења саобраћајних деликата, те утицати на делинквенте да не врше поново кривична дела.

Тема дисертације усмерена је на истраживање утицаја примене саобраћајних прописа на спречавање саобраћајних деликата као негативне појаве у друштву, којима се угрожава безбедност саобраћаја на путевима у Републици Србији. Истраживање саобраћајних деликата, укључује и сазнања из других научних области о саобраћајном делинквенту, његовом делу, узроцима и појавним облицима саобраћајне делинквенције. Сумирање сазнања, путем синтетичког метода, даје много већи значај истраживању и већу тежину и значај изведених закључака, јер парцијални приступи нису у могућности да објасне целину посматране појаве – саобраћајне деликте у целокупној њиховој комплексности. Осим тога, у раду су анализирани резултати емпиријских истраживања о ефектима примене законских мера на спречавање саобраћајних деликата у другим земљама.

Након протеча одређеног периода од почетка примене законских реформи у области саобраћаја, очекивани су и одређени ефекти примене закона у пракси у нашој земљи. Статистички подаци о саобраћајним деликтима анализирани у овом раду показали су да је примена законске регулативе у области саобраћаја утицала на спречавање саобраћајних деликата и смањење броја

	<p>погинулих у саобраћајним незгодама. Међутим, тренд опадања анализираних показатеља показује осцилације по годинама у анализираном периоду, што говори у прилог томе да је за успостављање стабилног система заштите у безбедности саобраћаја потребно наставити са јачањем стратешког и системског деловања у примени законских мера у овој области.</p>
Датум одбране (Попуњава накнадно одговарајућа служба)	
Чланови комисије (титула, име, презиме, звање, институција)	<p>Проф. др Мирко Кулић, редовни професор, Правни факултет за привреду и правосуђе, Универзитет Привредна академија у Новом Саду – <i>ментор</i>;</p> <p>Доц. др Јоко Драгојловић, доцент, Правни факултет за привреду и правосуђе, Универзитет Привредна академија у Новом Саду – <i>председник Комисије</i>;</p> <p>Проф. др Младен Добрић, ванредни професор, Факултет за економију и инжењерски менаџмент, Универзитет Привредна академија у Новом Саду – <i>члан Комисије</i>.</p>
Напомена:	
УДК број	

Document type:	Doctoral dissertation
Author:	Aleksandra Petrović
Mentor (First name, last name, Academic degree and title, institution)	Prof. Mirko Kulić Ph.D., full professor, Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad, University Business Academy in Novi Sad
Title:	<i>Effects of the Application of Legal Regulations on the Prevention of Traffic Offences in the Republic of Serbia</i>
Language of publication:	Serbian language, Cyrillic
Physical characteristics of the dissertation:	Pages: 307 Chapters: 9 References: 251 Tables: 27 Illustrations/Figures: 10 Graphs: 15 Appendices: 4
Scientific field:	Criminal Law
Key words:	Road Traffic Safety Act, Criminal Law, Traffic delinquency, traffic delinquents, crimes against public transport safety, traffic offences, traffic accidents, preventive measures, repressive measures, legal

<p>Abstract/Resume in English language</p>	<p>The characteristics of traffic offenses, as a specific type of criminal behaviour, impose the need to adapt the entire mechanism of social reaction to this phenomenon. It could be said that traffic safety and traffic delinquency are "two sides of the coin" that have an antagonistic effect. Expressed in simplified way, it could be said that increasing the level of traffic safety also means reducing violations of traffic regulations, and thus the volume of traffic delinquency, and vice versa. During the previous years, through the combined application of new legal solutions, police coercion, public information, etc., intention was to achieve a higher level of compliance with traffic regulations by traffic participants. All the measures that were made to make a man as the "main arbiter" in traffic infallible, remained unsuccessful, because it is known that he cannot be as such in the conditions in which road traffic takes place. The characteristics and conditions in which road traffic takes place affect the scope and content of legal norms that regulate safety in this area of social life. Insisting on adaption of a person to traffic is a kind of failure, but it is necessary to adjust the normative framework to the specifics of a person.</p> <p>Modern criminal law is facing a new delinquency arising from the mass application of technology. This results in new dangers, increased threats as well as greater risks. Efficiency in the suppression of traffic offenses has opened a number of questions, which to date criminal law theory, as well as practice, have failed to unravel. The mass nature of traffic delinquency, as negligent and technical delinquency, inevitably raises the question of the efficiency of the application of legal regulations in the prevention of traffic delinquency.</p> <p>The reform of traffic regulations in the Republic of Serbia marked the beginning of strategic action in the field of traffic safety management. The application of traffic regulations is defined as a field</p>
--	--

of activity, the aim of which is to control the behaviour of road users, through preventive and repressive actions in order to influence the safe and efficient flow of traffic. Primarily, the implementation of traffic regulations sought to act preventively on potential perpetrators of traffic offenses. It is known that a wide range of measures of social reaction can more effectively influence the prevention of traffic offenses. Therefore, it is important to achieve the optimum of preventive measures, the application of which prevents the commission of traffic offenses, and repressive measures to achieve the optimum deterrence of potential perpetrators from committing traffic offenses, and to influence delinquents not to commit crimes again.

The topic of the dissertation is focused on the research of the impact of the application of traffic regulations on the prevention of traffic offenses as a negative phenomenon in society, which endangers traffic safety on the roads in the Republic of Serbia. Research on traffic offenses includes knowledge from other scientific fields about traffic delinquents, their acts, causes and manifestations of traffic delinquency. Summarizing knowledge, through the synthetic method, gives much greater importance to research and greater weight and significance of the conclusions drawn, because partial approaches are not able to explain the whole observed phenomenon - traffic offenses in their overall complexity. In addition, the paper analyzes the results of empirical research on the effects of legal measures on the prevention of traffic offenses in other countries. After a certain period from the beginning of the implementation of legal reforms in the field of transport, certain effects of the implementation of the law in practice in our country are expected. The statistical data on traffic offenses analyzed in this paper have shown that the application of legal regulations in the field of traffic has influenced the prevention of traffic offenses and the reduction of the number of deaths in traffic accidents.

	<p>However, the declining trend of the analyzed indicators shows oscillations by years in the analyzed period, which speaks in favour of establishment of a stable system of protection in traffic safety, it is necessary to continue strengthening strategic and systemic action in the implementation of legal measures in this area.</p>
Doctoral Thesis defended: (to be filled out by the relevant	
Members of the Thesis board/committee: (First and last name, Academic degree and title, institution)	<p>Prof. Dr. Mirko Kulić, full professor, Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad, University Business Academy in Novi Sad – <i>Mentor of the Commission</i></p> <p>Prof. Dr. Joko Dragojlović, assistant professor, Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad, University Business Academy in Novi Sad – <i>President of the Commission</i></p> <p>Prof. Dr. Mladen Dobrić, associate professor, Faculty of Economy and Engineering Managment, University Business Academy in Novi Sad – <i>Member of the Commission.</i></p>
Notes and remarks:	
UDK number:	

ИЗЈАВА ЗАХВАЛНОСТИ

Одувек сам сматрала да је право беспрекорно само у теорији и драго ми је уколико сам овом дисертацијом успела да направим мали помак у кривичноправној науци. На том, нимало лако путу, за несебичну помоћ, залагање, стручне и животне савете, најдубљу захвалност изражавам свом ментору проф. др Мирку Кулићу. За животну прилику да успем у ономе о чему сам маштала и за шта сам се борила од првих факултетских дана, проф. Кулићу, хвала Вам!

Осим ментору проф. др Кулићу, захвалност дугујем и члановима комисије др Јоку Драгојловићу и др Младену Добрићу.

Велику помоћ у току израде дисертације пружили су ми проф. др Небојша Арсић, др Предраг Станојевић и др Милош Пљакић. Хвала за разумевање и толеранцију у тренуцима када ми је то било неопходно да бих наставила даље. Хвала, зато што сте у сваком тренутку били уз мене и нисте ми дали да поклекнем, а посебно зато што сте у појединим тренуцима више веровали у мене, него ја сама.

Захваљујем се управи и колегама са Факултета техничких наука у Косовској Митровици, на ком сам запослена, на разумевању и стављању на располагање свих ресурса и информација током истраживања.

Захвалност за несебичну подршку дугујем и људима који су запослени у Агенцији за безбедност саобраћаја, Републичком заводу за статистику и Министарству правде Републике Србије - Сектору за правосуђе, као и проф. др Драгану Јовановићу, редовном професору Факултета техничких наука у Новом Саду. Уз њихову помоћ успела сам да прикупим све неопходне податке и литературу, без којих ова докторска дисертација не би била у овој мери потпуна, детаљна и свеобухватна. Не бих желела никог да изоставим, зато се овим путем захваљујем и бројним колегама и пријатељима, чија ми је подршка значила.

Као последње, али не и најмање важно, захвалност не дугујем, већ овај резултат делим са својим родитељима, кћерком Ларом, сином Милошем и супругом Сашом, којима посвећујем ову дисертацију.

САДРЖАЈ

УВОДНИ ДЕО

УВОД	8
ТЕОРИЈСКИ И МЕТОДОЛОШКИ ПРИСТУП	10
1. Предмет истраживања.....	10
2. Циљеви истраживања (научни и друштвени).....	11
3. Хипотетички оквир истраживања.....	12
4. Примењене методе	17
5. Структура докторске дисертације.....	19

ДЕО ПРВИ

САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИКТИ И МЕРЕ ДРУШТВЕНЕ РЕАКЦИЈЕ

Глава 1

УЛОГА ЉУДСКОГ ФАКТОРА У ПРОЦЕСУ ОДВИЈАЊА САОБРАЋАЈА

1.1. УЛОГА И ЗНАЧАЈ ДРУШТВЕНЕ ЗАЈЕДНИЦЕ И БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	25
1.1.1. Политика безбедности саобраћаја и казнена политика	27
1.1.2. Улога међународне заједнице у области безбедности саобраћаја.....	30
1.2. ЧОВЕК КАО ФАКТОР (НЕ)БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	33
1.2.1. Понашање учесника у саобраћају	35
1.2.2. Грешке човека као учесника у саобраћају	39
1.3. ЧОВЕК КАО ЖРТВА У ПРОЦЕСУ ОДВИЈАЊА САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	42

Глава 2

НОРМАТИВНИ ОКВИРИ У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

2.1. МЕЂУНАРОДНИ И ЕВРОПСКИ СТАНДАРДИ И ПРЕПОРУКЕ	48
2.2. ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ – ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР.....	50

2.2.1. Историјски осврт на законску регулативу у области безбедности саобраћаја на путевима.....	51
2.2.2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године.....	53
2.2.3. Садржај Закона о безбедности саобраћаја на путевима и најзначајније новине.....	53
2.2.4. Остали прописи који чине правни оквир безбедности саобраћаја на путевима.....	63
2.2.5. Стратешки оквир безбедности саобраћаја Републике Србије.....	66
2.2.5.1. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015–2020. године.....	69
2.2.5.2. Акциони план безбедности саобраћаја на путевима.....	74

Глава 3

САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИКТИ

3.1. КАРАКТЕРИСТИКЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА.....	80
3.2. КРИМИНОЛОШКИ АСПЕКТ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА.....	82
3.2.1. Феноменологија и етиологија саобраћајних деликата.....	84
3.2.2. Саобраћајне незгоде као вид манифестације саобраћајних деликата.....	88
3.3. КАЗНЕНО-ПРАВНИ АСПЕКТ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА.....	93
3.3.1. Саобраћајни прекршаји.....	94
3.3.2. Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја.....	99
3.3.2.1. Угрожавање јавног саобраћаја (члан 289 КЗ-а).....	102
3.3.2.2. Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством (члан 290 КЗ-а).....	107
3.3.2.3. Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем (члан 295 КЗ-а).....	109
3.3.2.4. Непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди (члан 296 КЗ-а).....	110
3.3.2.5. Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја (члан 297 КЗ-а).....	112

Глава 4

САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИНКВЕНТИ И ДЕТЕРМИНАНТЕ ДЕЛИНКВЕНТНОГ ПОНАШАЊА

4.1. УНУТРАШЊЕ (ЕНДОГЕНЕ) КАРАКТЕРИСТИКЕ.....	116
4.1.1. Темперамент.....	119
4.1.2. Карактер и карактерне особине.....	121
4.1.3. Емоције.....	123
4.1.4. Интелигенција.....	124
4.1.5. Ставови према безбедности саобраћаја.....	126
4.1.6. Склоности и навике.....	131
4.2. СПОЉАШЊЕ (ЕГЗОГЕНЕ) КАРАКТЕРИСТИКЕ.....	133

4.2.1. Вожња под утицајем алкохола	133
4.2.2. Умор.....	135
4.2.3. Психоактивне супстанце.....	138
4.3. СОЦИОДЕМОГРАФСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ.....	140
4.3.1. Пол.....	140
4.3.2. Старосно доба	143
4.3.3. Возачко искуство.....	146
4.3.4. Образовање	148
4.3.5. Брачни статус.....	150
4.3.6. Остале социодемографске карактеристике.....	150

Глава 5

МЕРЕ ДРУШТВЕНЕ РЕАКЦИЈЕ И ЊИХОВ УТИЦАЈ НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА

5.1. ПРЕВЕНТИВНЕ МЕРЕ	156
5.2. РЕПРЕСИВНЕ МЕРЕ.....	163
5.2.1. Санкције за саобраћајне прекршаје	165
5.2.2. Санкције за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја	172
5.3. УТИЦАЈ МЕРА ДРУШТВЕНЕ РЕАКЦИЈЕ НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА.....	178
5.3.1. Утицај примене законске регулативе у саобраћају на промену понашања учесника у саобраћају.....	179
5.3.2. Утицај примене законске регулативе у саобраћају на противправна понашања учесника у саобраћају	184
5.3.3. Утицај примене законске регулативе у саобраћају на спречавање саобраћајних незгода.....	191
5.3.4. Утицај кампања и промоција на безбедност саобраћаја.....	197

ДЕО ДРУГИ

ИСТРАЖИВАЊЕ ЕФЕКТА ПРИМЕНЕ ЗАКОНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

1. ОГРАНИЧЕЊА ИСТРАЖИВАЊА	203
2. ЕФЕКТИ ПРИМЕНЕ ЗАКОНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ НА ПРОМЕНУ ПОНАШАЊА, СТАВОВА И НАВИКА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	204

2.1. Искази експерата о утицају законске регулативе на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају у Републици Србији	206
2.2. Резултати емпиријских истраживања о утицају законске регулативе у области саобраћаја на промену ставова учесника у саобраћају у Републици Србији	208
2.3. Статистички подаци о саобраћајним прекршајима у Републици Србији	211
2.3.1. Врсте саобраћајних прекршаја према појавним облицима у Републици Србији ...	216
2.4. Статистички подаци о саобраћајним незгодама у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији	217
2.4.1. Врсте саобраћајних незгода према последицама у Републици Србији	221
2.5. Статистички подаци о броју погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	223
3. ЕФЕКТИ ПРИМЕНЕ ЗАКОНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ КРИВИЧНИХ ДЕЛА	224
3.1. Искази експерата о утицају законске регулативе на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији	226
3.2. Статистички подаци о саобраћајним кривичним делима у периоду од 2010. до 2019. године	226
3.2.1. Број саобраћајних кривичних дела у периоду од 2000. до 2019. године	230
3.2.2. Врсте извршених кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	232
4. УТИЦАЈ УНУТРАШЊИХ, СПОЉАШЊИХ И СОЦИОДЕМОГРАФСКИХ КАРАКТЕРИСТИКА НА БЕЗБЕДНО ПОНАШАЊЕ У САОБРАЋАЈУ	235
4.1. Утицај унутрашњих (ендогених) карактеристика на безбедно понашање учесника у саобраћају	235
4.2. Утицај спољашњих (егзогених) карактеристика на безбедност саобраћаја у Републици Србији	237
4.2.1. Алкохолисано стање	237
4.2.2. Умор	239
4.2.3. Психоактивне супстанце	240
4.3. Социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената у Републици Србији	241
4.3.1. Пол	241
4.3.2. Старосно доба	242
4.3.3. Возачко искуство	244
4.3.4. Остале социодемографске карактеристике	244

5. УСКЛАЂЕНОСТ ЗАКОНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ СА МЕЂУНАРОДНИМ СТАНДАРДИМА И ПРЕПОРУКАМА	247
5.1. Измене и допуне Закона о безбедности јавног саобраћаја на путевима Републике Србије у периоду 2010–2019. године	251
5.2. Измене и допуне Кривичног законика Републике Србије у делу који се односи на кривична дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима у периоду од 2010. до 2019. године	253
6. СТРУКТУРА ПРИМЕЊЕНИХ ПРЕВЕНТИВНИХ И РЕПРЕСИВНИХ МЕРА У СУЗБИЈАЊУ САОБРАЋАЈНЕ ДЕЛИНКВЕНЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ У ПЕРИОДУ ОД 2010. ДО 2019. ГОДИНЕ	254
6.1. Ефикасност и структура превентивних мера у области безбедности саобраћаја у Републици Србији	255
6.1.1. Јавне промоције и кампање о безбедности саобраћаја спроведене у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији.....	256
6.2. Ефикасност и структура репресивних мера у сузбијању саобраћајне делинквенције у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године.....	257
6.2.1. Структура изречених санкција за саобраћајне прекршаје у периоду од 2014. до 2019. године у Републици Србији.....	259
6.2.2. Структура кривичних санкција изречених за саобраћајна кривична дела у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији.....	261
ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА	263
ЦИТИРАНА И КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА.....	280
ПРЕГЛЕД ТАБЕЛА, СЛИКА И ГРАФИКОНА.....	299
ПРИЛОЗИ	303

СПИСАК КОРИШЋЕНИХ СКРАЋЕНИЦА

БС	– Безбедност саобраћаја
ЕК	– Европска комисија
ЗоБС	– Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије
ЕУ	– Европска унија
ЗП	– Закон о прекршајима Републике Србије
ИРТАД	– Међународна група за податке и анализе безбедности саобраћаја
КЗ	– Кривични законик Републике Србије
МУП РС	– Министарство унутрашњих послова Републике Србије
ОЕЦД	– Организација за економску сарадњу и развој
СН	– Саобраћајне незгоде
СЗО	– Светска здравствена организација
УН	– Уједињене нације

*Нико није безбедан док добробит људи
не постане највиши закон
Nemini parento ollis salus populi suprema lex esto
Marcus Tullius Cicero¹*

УВОДНИ ДЕО

УВОД

Мобилност савременог друштва условила је развој транспортног система, у коме је централни елемент човек који управља саобраћајним средством. Саобраћајни деликти, као врста преступништва, условљени су коришћењем саобраћајног средства и непридржавањем саобраћајних прописа. У феноменолошком смислу сврставају се у посебну врсту делинквенције – саобраћајна делинквенција. Саобраћајни деликти су по свом обиму масовна, у свом карактеру негативна, а по тенденцијама трајно актуелна појава. О томе сведоче и подаци Светске здравствене организације. У свету у саобраћајним незгодама смртно страда око 1.300.000 људи годишње, а око 50.000.000 бива повређено. Према подацима из Стратегије безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији у периоду 2004–2014. године је у саобраћајним незгодама просечно годишње гинуло 800 људи, више од 19.000 људи било повређено, док су директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода, по проценама стручњака, достигали суму од најмање 470.000 евра по глави смртно страдалог у саобраћају. Посебно је забрињавајући податак да је веома изражено учешће младих возача (19–25 година) у саобраћајним незгодама са смртним исходом, а проценат погинулих младих возача у укупном броју погинулих возача износи око 15%.²

¹ Tullius Cicero, M., *De Legibus* (III: 3: 8).

² Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015–2020. године, стр. 2.

Политика сузбијања саобраћајне делинквенције захтева потпуно другачији приступ у настојању друштва да контролише девијантна понашања у овој области. Како је саобраћајна делинквенција резултат интеракције великог броја чинилаца, тако се и реакција друштва мора прилагодити њеној комплексној етиолошкој природи. Мере друштвене реакције треба да буду усклађене и координисане, обухватајући мере социјалног и мере персоналног карактера. У том смислу, политика спречавања саобраћајних деликата одвија се на два основна поља. На пољу чисте превенције – тзв. индиректна, социјална превенција, у оквиру које се ради на проналажењу и активирању мера усмерених ка изворима опасности саобраћајне делинквенције (криминална или социјална профилакса).³ Овде се, пре свега, мисли на мере чији је циљ да се спречи или ублажи деловање оних друштвених чиниоца, који континуирано воде „рађању“ саобраћајне делинквенције, независно од постојања саобраћајног деликта или извршиоца. Друго поље је поље репресивног деловања, које се односи на санкционисање саобраћајних делинквената.

Тамо где превентивне мере нису довољне да спрече људске грешке, из којих „извиру“ саобраћајни деликти, друштво реагује и репресивним мерама. Пракса доказује да се, и поред примене широке лепезе превентивних мера, не може постићи идеално стање. То значи да се превентивним мерама не може обезбедити да се сваки члан друштва интегрише у процес одвијања саобраћаја и прилагоди захтевима и правилима саобраћаја, безусловно поштујући правне норме и друштвене вредности које се штите у саобраћају. Због тога, репресивне мере треба да утичу на сузбијање делинквентних понашања у саобраћају принудним путем. „Санкција и правна принуда су значајан фактор промене понашања односно одвраћања од непрописног понашања. Оне омогућавају надмоћ правног система над анархичним понашањем, односно над схватањем да се тим понашањем може остварити лични на уштрб друштвеног интереса.“⁴

³ Игњатовић, Ђ. (2005). *Криминологија*, ЈП Службени гласник, Београд, стр. 58.

⁴ Инић, М. (2004). *Безбедност друског саобраћаја*, шесто издање, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, ФТН Издаваштво, Нови Сад, стр. 423.

ТЕОРИЈСКИ И МЕТОДОЛОШКИ ПРИСТУП

1. Предмет истраживања

Предмет истраживања обухвата анализу утицаја законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији.

Саобраћајна делинквенција не може се посматрати из аспекта само једне дисциплине. За њено свестрано разматрање неопходно је да се сагледа кроз интердисциплинаран приступ, и то пре свега правни, социолошки, културолошки, економски, чак и психолошки аспект, који такође може бити веома користан у употпуњавању целокупне слике проблема истраживања. Свакако, најважнији аспект саобраћајне делинквенције представља правни аспект, који се може разделити на законодавни и криминолошки. Док се законодавни односи на прописивање у закону понашања која представљају саобраћајне деликте, то се криминолошки односи на тражење узрока таквог понашања, испитивања структуре саобраћајних деликата и налажење мера за сузбијање таквих понашања. Бројне друштвене науке баве се истраживањем утицаја фактора ендogene и екзогене природе, субјективних и објективних фактора, на човека и испољавање његовог девијантног понашања. Може се уочити да ефикасност криминалне политике у сузбијању саобраћајне делинквенције зависи од великог броја фактора, а као један од важних елемената јавља се законски оквир који дефинише услове у којима се саобраћај одвија. Постоји међусобна интеракција и повратна спрега између законске регулативе у саобраћају и саобраћајне делинквенције.

Данас, након једне деценије од реформе прописа у саобраћају, статистички подаци о саобраћајним деликтима у нашој земљи и даље стварају недоумице струке и јавности у погледу ефикасности примене законске регулативе у саобраћају на спречавање саобраћајних деликата. Кључну улогу у очекиваним променама требало је да има доношење новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, који је почео да се примењује од 10. децембра 2009. године. Основна сврха усвајања

ЗобС-а била је стварање нормативног оквира за системско и стратешко унапређење нивоа безбедности саобраћаја, кроз предвиђање разноврснијих превентивних мера и поштравање репресивних мера. Законска регулатива у области безбедности саобраћаја требало би да утиче на промене понашања, ставова и навика учесника у саобраћају, односно да делује на човека као најзначајнијег и најкомплекснијег криминогеног фактора. Поштрена казнена политика за кршење саобраћајних прописа требало би да, уз помоћ полицијске принуде, делује одвраћајуће на потенцијалне саобраћајне преступнике. Претпостављало се да ће ефекти примене нових законских решења дати значајне резултате у контролисању трендова саобраћајних деликата и њихових последица. Међутим, ефекти „новог“ Закона нису до краја јасни и постоји потреба за истраживањем утицаја законских промена на сузбијање саобраћајних деликата у Републици Србији.

Главно питање које представља основ истраживања и проблем дисертације је који су ефекти примене законске регулативе у саобраћају, да ли, и у којој мери, је законска регулатива утицала на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији.

2. Циљеви истраживања (научни и друштвени)

Дисертација има три нивоа научног циља. Први је дескрипција и класификација предмета истраживања. Други је откриће нових чинилаца утицаја између променљивих варијабли (зависних и независних) и научно објашњење откривених чинилаца. Трећи је предлагање мера у циљу повећања ефикасности примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији.

Циљ истраживања је анализа утицаја законске регулативе на сузбијање саобраћајних деликата у Републици Србији. Закључци до којих се буде дошло након спроведеног истраживања имају за циљ да прикажу реално стање и ефекте постигнуте у саобраћајној делинквенцији у претходној деценији и у којој мери је на такве резултате утицала свеобухватна и системска законска реформа у саобраћају у Републици Србији. У том смислу, посебни циљеви истраживања односе се на утврђивање корелације утицаја законске регулативе на:

- промене понашања, ставова и навика учесника у саобраћају;
- промене у обиму и структури саобраћајне делинквенције;

- смањење броја погинулих лица у саобраћајним незгодама.

Циљеви истраживања могу се по другом основу поделити и на проактивне и реактивне. Свакако да ово истраживање, осим реактивне анализе (анализа на основу досадашњих података о саобраћајним деликтима и доношење закључака на основу њих), омогућује и проактивну анализу. Проактивна анализа има за циљ да, на основу резултата добијених истраживањем, омогући извођење одређених закључака. Превасходно о врсти мера, чија је примена неопходна у будућности, како би се остварили жељени циљеви предвиђени стратешким документима о безбедности саобраћаја. Затим, на који начин би се одређене мере могле применити у пракси са ефикаснијим резултатима. На основу наведеног могуће је дати предлоге одређених законских измена *de lege ferenda* и предлоге о начину реализовања постојећих мера, којима би се у будућности могло допринети ефикаснијем сузбијању саобраћајних деликата.

С обзиром да спровођење истраживања неизоставно обухвата мултидисциплинарни приступ, потребно је нагласити да, осим доприноса криминолошкој и кривичноправној науци, резултати овог истраживања могу бити основ даљих истраживања у другим научним дисциплинама, које се из неких других аспеката баве проблемом безбедности саобраћаја.

3. Хипотетички оквир истраживања

Хипотетички оквир је развијен почев од опште (генералне), преко посебних до појединачних хипотеза истраживања и идентификованих индикатора уз појединачне хипотезе истраживања за мерење степена утицаја између променљивих варијабли (зависне и независне варијабле).

Општа (генерална) хипотеза истраживања:

Законска регулатива у области саобраћаја *утицала* је на сузбијање саобраћајних деликата и њихових последица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године.

Посебне хипотезе истраживања:

ПХ 1: Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *утицала* је на промене понашања, ставова и навика учесника у саобраћају, што је довело до смањења броја саобраћајних прекршаја у Републици Србији.

Појединачне хипотезе:

- Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *утиче* на промене понашања учесника у саобраћају у Републици Србији;
- Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *утиче* на промене ставова учесника у саобраћају у Републици Србији;
- Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *утиче* на промене навика учесника у саобраћају у Републици Србији.

Индикатори:

- искази у литератури о утицају законске регулативе на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају;
- искази експерата о утицају законске регулативе на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају;
- резултати емпиријских истраживања о утицају законске регулативе на промену ставова учесника у саобраћају;
- број саобраћајних прекршаја по годинама и врстама у периоду 2010–2019. године.

ПХ 2: Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *утиче* на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији.

Појединачна хипотеза:

- Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *утиче* на смањење броја извршених саобраћајних незгода у Републици Србији.

Индикатори:

- искази у литератури о утицају законске регулативе на смањење броја извршених саобраћајних незгода у Републици Србији;
- искази експерата о утицају законске регулативе на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији;
- број саобраћајних незгода по годинама и врстама у периоду 2010–2019. године;
- број саобраћајних кривичних дела у Републици Србији по годинама и врстама у периоду 2010–2019. године.

ПХ 3: Унутрашње (ендогене), спољашње (егзогене) и социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената **утичу** на безбедност саобраћаја у Републици Србији.

Појединачне хипотезе:

- Унутрашње (ендогене) карактеристике саобраћајних делинквената **утичу** на безбедност саобраћаја;
- Спољашње (егзогене) карактеристике саобраћајних делинквената **утичу** на безбедност саобраћаја у Републици Србији;
- Социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената **утичу** на безбедност саобраћаја у Републици Србији.

Индикатори:

- искази у документима о утицају темперамента на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају карактера на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају емоција на делинквентно понашање учесника у саобраћају;

- искази у документима о утицају интелигенције на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају алкохола на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају умора возача на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају психоактивних супстанци на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају пола на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају старосног доба на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају искуства возача на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају образовања на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају брачног статуса возача на делинквентно понашање учесника у саобраћају;
- искази у документима о утицају осталих демографских карактеристика на делинквентно понашање учесника у саобраћају.

ПХ 4: Законска регулатива у области саобраћаја у Републици Србији је усклађена са међународним стандардима и препорукама у овој области.

Појединачне хипотезе:

- Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије је усклађен са међународним стандардима и препорукама;
- Одредбе Кривичног законика Републике Србије о кривичним делима против безбедности јавног саобраћаја су усклађене са међународним стандардима и препорукама;

- Остали прописи о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије су усклађени са међународним стандардима и препорукама;
- Стратешка документа о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије су усклађена са међународним стандардима и препорукама.

Индикатори:

- искази у документима Европске уније о усклађености правне регулативе о безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији са стандардима и препорукама Европске уније;
- искази у документима међународних организација о усклађености правне регулативе о безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији са међународним стандардима и препорукама у овој области;
- број измена и допуна Закона о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије у периоду 2010–2019. године;
- број измена и допуна Кривичног законика Републике Србије у делу о кривичним делима против безбедности јавног саобраћаја у периоду 2010–2019. године;
- број и врста донетих подзаконских аката на основу ЗоБС-а у периоду 2010–2019. године;
- број и врста донесених стратешких докумената о безбедности саобраћаја у периоду 2010–2019. године.

ПХ 5: Што су мере друштвене реакције (превентивне и репресивне) у сузбијању саобраћајних деликата у Републици Србији разноврсније и строже, то је мањи број погинулих у саобраћају, као последица саобраћајних деликата.

Појединачне хипотезе:

- Што су превентивне мере друштвене реакције у сузбијању саобраћајних деликата у Републици Србији разноврсније и повољније структуре, то је мањи број погинулих у саобраћају, као последица саобраћајних деликата;

- Што су репресивне мере друштвене реакције у сузбијању саобраћајних деликата у Републици Србији разноврсније и строже, то је мањи број погинулих у саобраћају, као последица саобраћајних деликата.

Индикатори:

- искази из докумената о утицају правовремене примене превентивних мера на сузбијање саобраћајних деликата у Републици Србији у периоду 2010–2019. године;
- искази из докумената о утицају правовремене примене репресивних мера на сузбијање саобраћајних деликата у Републици Србији у периоду 2010–2019. године;
- број и врсте спроведених јавних промоција и кампања о безбедности саобраћаја у периоду 2010–2019. године;
- број и врста укупно изречених санкција за прекршаје у саобраћају у периоду 2010–2019. године;
- број и врста изречених кривичних санкција за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у периоду 2010–2019. године;

4. Примењене методе

Истраживачки приступ детерминисан је дефинисаним предметом истраживања, постављеним циљевима и хипотезама истраживања. У истраживању ће бити коришћене опште и посебне научне методе.

Метода теоријске анализе биће коришћена приликом истраживања теоријских питања. Теоријски су анализирани студије, монографије, научни радови, стручни чланци, приручници, уџбеници из области предмета истраживања.

Анализом правног оквира, односно законске регулативе путем правно-догматске методе обухваћена је анализа нормативних аката. Циљ ове методе је да се, коришћењем језичког и других метода тумачења, дође до правног значења анализираних правних прописа.

Метода анализе садржаја ће бити коришћена за проучавање података о: саобраћајним деликтима и њиховим врстама, саобраћајним незгодама и њиховим последицама, узроцима саобраћајних деликата, субјективним и објективним факторима ризика, подацима о карактеристикама саобраћајних делинквената, за анализирање утицаја законске регулативе на сузбијање саобраћајних деликата, истраживање, анализирање као и тумачење добијених резултата истраживања. Анализом садржаја биће обухваћени разни извештаји: годишњи и периодични, који се посебно осврћу на проблематику која представља предмет овог истраживања, затим часописи, подаци доступни на интернету као и други писани и видео материјали од значаја за успешно спровођење истраживања.

Историјска метода посебно је значајна за хронолошки приказ развоја стопе саобраћајне делинквенције „пре и после“ примене „нових“ законских мера у области саобраћаја и њену евалуацију кроз посматрани период. Применом социолошке методе биће истражена друштвена страна анализираних питања у оквиру предмета истраживања. Дескриптивна метода биће примењена приликом описивања појава које су предмет истраживања.

Резултати прикупљених статистичких података о саобраћајним прекршајима, саобраћајним незгодама и кривичним делима против безбедности јавног саобраћаја биће обрађени путем статистичке методе. Помоћу статистичке методе биће утврђене врсте, обим и последице саобраћајних деликата, што ће омогућити добијање основе за извођење закључака о утицају законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата. Ова метода, заједно са осталим, захтева сложену процедуру праћену прикупљањем релевантних података и њиховом класификацијом, уз одређивање константних и променљивих варијабли, у циљу добијања валидних резултата истраживања. Резултати истраживања биће обрађени у софтверским пакетима: *Excel* и *MS Office*. Искази експерата о ефектима примене ЗоБС-а на спречавање саобраћајних деликата биће прикупљени путем упитника.

У раду ће бити коришћена и компаративна метода у циљу упоређивања различитих података и резултата релевантних за истраживање, посебно приликом проучавања ефикасности законске регулативе у сузбијању саобраћајних деликата, али и ради процене поузданости примењене методе, приликом доношења закључака.

Методe дeдукцијe и индукцијe карактеристичнe су за емпиријска истраживања. Дeдукцијa, као процес закључивања од општег ка појединачном, биће примењена како би предмет истраживања најпре теоријски дефинисали, а затим рашчланили на сегментe у складу са постављеним хипотетичким оквиром. Након доношења посебних, појединачних закључака о предмету истраживања, применом методe индукцијe долази се до општег закључка о анализираној теми.

5. Структура докторске дисертације

Структуру докторске дисертације чине следеће целине: уводни део – увод, теоријски и методолошки приступ, део први – саобраћајни деликти и мере друштвене реакције, део други – истраживање ефеката примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији и закључна разматрања.

У *Уводу* су изложене последице саобраћајних деликата уз навођење мера, које се у оквиру законске регулативе предузимају, како би се утицало на спречавање саобраћајне делинквенције. У том смислу истакнути су улога и значај политике сузбијања саобраћајних деликата путем превентивних мера, али и значај репресивних мера које се предузимају у овој области.

У оквиру *Теоријског и методолошког приступа* – одређен је предмет истраживања, циљеви и оправданост (научна и друштвена) истраживања, хипотетички оквир и методe које су примењене у истраживању. На крају је дат приказ структуре докторске дисертације.

У првој глави – *Улога људског фактора у процесу одвијања саобраћаја* – наведене су улоге људског фактора у процесу одвијања саобраћаја. Човек у процесу одвијања саобраћаја има троструку улогу. Човек као члан друштвене заједнице, уређивањем правила понашања у саобраћају и спровођењем законске регулативе, утиче на спречавање саобраћајних деликата. Са друге стране, човек својим небезбедним понашањем у саобраћају у највећој мери доприноси настанку саобраћајних деликата. На крају прве главе се говори о улози човека као жртве у процесу одвијања саобраћаја и потреби предузимања мера и акција на међународном и националним нивоима, у циљу унапређења нормативног оквира у области безбедности саобраћаја.

Друга глава – *Нормативни оквири у области безбедности саобраћаја на путевима* – посвећена је приказу међународних стандарда и препорука у области безбедности саобраћаја. Потом је анализирана законска регулатива у области безбедности саобраћаја у Републици Србији. Посебна пажња усмерена је на нова решења прописана у Закону о безбедности саобраћаја на путевима. У оквиру ове главе анализирани су остали правни прописи и стратешка документа у овој области, као и организација безбедности саобраћаја у Републици Србији.

У трећој глави – *Саобраћајни деликти* – пажња је усмерена на анализирање специфичности саобраћајних деликата које утичу на креирање политике спречавања саобраћајне делинквенције. Посебно су изложени криминолошки аспекти саобраћајних деликата и указано је на дефиницију и карактеристике саобраћајних незгода као облика манифестације саобраћајних деликата. У другом делу ове главе изложени су казнено-правни аспекти саобраћајних деликата. Имајући у виду да човек као физичко лице подлеже прекршајној и кривичној одговорности, посебна пажња посвећена је нормативном уређењу, врстама и карактеристикама саобраћајних прекршаја и кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима.

У четвртој глави – *Саобраћајни делинквенти и детерминанте делинквентног понашања* – истакнут је значај мултидисциплинарног приступа изучавању личности делинквента, који се огледа у проучавању бројних утицајних фактора који доводе или могу довести до делинквентног понашања. Разматрање ендогених, егзогених и социодемографских карактеристика саобраћајних делинквента од значаја је за одабир мера чијим предузимањем би се могли отклонити узроци делинквентног понашања.

У петој глави – *Мере друштвене реакције и њихов утицај на спречавање саобраћајних деликата* – анализирани су превентивне и репресивне мере, које су предвиђене у нашем законодавству у циљу спречавања и сузбијања саобраћајних деликата. У том смислу, посебно су обрађене мере безбедности саобраћаја као примарне превентивне мере и указано је на њихов значај и ефекте. Анализирани су репресивне мере и новине у систему прекршајних санкција које се изричу за саобраћајне прекршаје. Након тога, разматран је систем кривичних санкција са посебним освртом на алтернативне кривичне санкције прописане Кривичним закоником. У оквиру другог дела ове главе изложени су резултати истраживања о утицају мера друштвене реакције на спречавање саобраћајних деликата, на основу искустава других земаља. На крају ове главе указано

је на значај јавних промоција и кампања у подизању нивоа свести о безбедности саобраћаја и саобраћајне културе у једном друштву.

У другом делу – *Истраживање ефеката примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији* – представљени су и анализирани подаци добијени у току истраживања у оквиру ове докторске дисертације. На основу постављеног хипотетичког оквира резултати истраживања су изложени у складу са идентификованим индикаторима уз појединачне хипотезе.

На крају дисертације у делу – *Закључна разматрања* – изведени су закључци о општој хипотези, посебним и појединачним хипотезама и изложени предлози *de lege ferenda*.

ДЕО ПРВИ САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИКТИ И МЕРЕ ДРУШТВЕНЕ РЕАКЦИЈЕ

Глава 1

УЛОГА ЉУДСКОГ ФАКТОРА У ПРОЦЕСУ ОДВИЈАЊА САОБРАЋАЈА

Човек који управља моторним возилом осликава специфичну појаву, изниклу у интерактивном дејству између природе, на коју делује човек, и обрнуто – човека на кога делује природа. Улазећи све више у компликоване законитости природе, човек је компликовао своју сопствену природу, у којој се, управо због тога, све мање сналазио. Развој технике, као поља деловања човека у остваривању својих исконских тежњи за савлађивањем природе, како наводе Атанацковић и сарадници, „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“.⁵

Савремени живот се не може замислити без одвијања саобраћаја, а користи које човек и друштво имају услед одвијања саобраћаја су вишеструке. Данас се саобраћај посматра као јавна делатност од посебног значаја, но упркос корисним ефектима који су евидентни, одвијање саобраћаја са собом неизбежно носи и бројне негативне последице (загађење животне средине издувним гасовима, буком и сл.), као и разноврсна ризична и противправна понашања, која се доводе у директну везу са људским фактором. Друштво плаћа велики данак развоју саобраћаја, првенствено у људским животима, али и у материјалним добрима. Масовна противправна понашања и саобраћајне незгоде, како по свом обиму, тако и по тежини последица, најзначајније су негативне појаве које прате процес одвијања саобраћаја. При томе негативни ефекти, по свом обиму, у највећој мери су присутни у процесу одвијања саобраћаја на путевима. Због свега наведеног, чине се

⁵Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Т., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја на путевима*, Славија–Пресс, Нови Сад, стр. 157.

прихватљивим аргументи појединих аутора, који указују да, за разлику од других грана саобраћаја, у саобраћају на путевима учествује практично целокупна популација. Као једна од чињеница у прилог овој констатацији наводи се да „избор субјеката који су носиоци ваздушног, али и водног и железничког саобраћаја, подлежу знатно строжим критеријумима и селекцији, него када је у питању саобраћај на путевима – друмски саобраћај“.⁶

Потреба за повећаном мобилношћу у модерном друштву резултирала је развојем саобраћајних система у којима је „људски оператер“ централни елемент. Такав 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 њој служи. Улога људске грешке у саобраћајном систему документована је као један од главних фактора, који доприноси настајању већине саобраћајних деликата.⁷

Полазећи од једне од најчешћих тврдњи у литератури да је „човек најзначајнији и најкомплекснији фактор у процесу одвијања саобраћаја“⁸, 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.“⁹

Како наводи Јовановић, процес одвијања саобраћаја је врло сложен. У оквиру саобраћајног система међусобно се преплићу бројни чиниоци – са једне стране човек и његове карактеристике – као субјективни фактор, а са друге стране, технички фактори (возило и пут са околином), природни и друштвени чиниоци.¹⁰ Међутим, човек је „главни

⁶ *Ibid.*, стр. 117.

⁷ Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Report no. 53, Monash University, Accident Research Centre, Clayton, Victoria, pp. 1.

⁸ Инић, М. (2004). *Безбедност друмског саобраћаја*, шесто издање, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, стр. 253.

⁹ Водинелић, В. (1961). *О психичким узроцима саобраћајних несрећа и методама њиховог утврђивања*, Утицај употребе алкохола на безбедност саобраћаја, Југословенски црвени крст, стр. 11.

¹⁰ Јовановић, Д. (2003). *Феноменологија и етиологија понашања учесника у саобраћају*: магистарски рад, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, стр. 10.

актер“ свих друштвених сфера, које својом комплексношћу на различите начине чине структуру саобраћаја и имају одређену улогу у процесу одвијања саобраћаја.

Улога људског фактора у процесу одвијања саобраћаја је вишеструка. Начелно посматрано, може се говорити о три различите улоге човека у процесу одвијања саобраћаја: човеку као члану друштвене заједнице, човеку као узроку саобраћајних незгода и човеку као жртви саобраћајних незгода.

Улога и значај друштвене заједнице у политици безбедности саобраћаја је кључна. Стварање друштвеног механизма за успостављање безбедности саобраћаја, нормирање односа у саобраћају (правила саобраћаја, система превентивних и репресивних мера), чини стуб безбедности саобраћаја. То захтева, не само доношење свеобухватне законске регулативе у саобраћају, већ и њену ефикасну примену као главни задатак друштвене заједнице.

Човек је главни криминогени (акцидентогени) фактор саобраћајних деликата. Упркос утицају објективних фактора (квалитет пута као и стање возила), безбедност саобраћаја у највећем броју случајева зависи од понашања, ставова и навика учесника у саобраћају (пре свега возача моторних возила), њихових способности и знања. Кршењем саобраћајних прописа, учесници у саобраћају подлежу казненој одговорности и кажњавању за учињене саобраћајне деликте, тако да човек представља централну сферу деловања друштвене заједнице у циљу спречавања саобраћајних деликата.

Учествујући у саобраћају и кршећи правила његовог одвијања, човек својим понашањем производи фаталне последице по живот и телесни интегритет људи и материјална добра. У литератури се често наводи да у саобраћају као легалној (дозвољеној) делатности живот изгуби више људи него у свим илегалним (забрањеним) делатностима заједно.¹¹ Ова чињеница ескалирала је почетком овог века и побудила пажњу међународне заједнице, у циљу подизања свести друштва и потреби проналажења решења за ублажавање последица „кржаве жетве“ на путевима.¹²

Кренувши од изложеног, наведене улоге људског фактора у процесу одвијања саобраћаја, неумитно наводе на потребу прецизнијег излагања бројних питања, међу којима су нека од најважнијих: како се однос између човека, технике и друштва

¹¹ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 347.

¹² Mršić, Ž. (2005). *Prevention and repression in suppressing road traffic delinquency*. Ministry of the Interior of the Republic of Croatia, Police Academy, pp. 6.

рефлектује у области саобраћаја на путевима; која је улога друштвене заједнице у регулисању безбедности саобраћаја на путевима; како противправно (небезбедно) понашање човека утиче на безбедност саобраћаја и каква реакција друштва је неопходна у контроли таквих понашања или прецизније речено, у сузбијању саобраћајних деликата?

Одговори на наведена питања вођени су јединственим циљем целокупне друштвене заједнице у савременом добу – сачувати људске животе од страдања у саобраћају!

1.1. Улога и значај друштвене заједнице и безбедност саобраћаја на путевима

Друштвена заједница кроз стварање политичке климе, нормативног оквира, организационог система, финансијских ресурса, али и изградњу инфраструктуре, аутомобилске индустрије, здравственог система и свих других сфера које имају специфичну улогу и значај у процесу одвијања саобраћаја – утиче на управљање безбедношћу саобраћаја, пре свега на националном нивоу, али и на глобалном нивоу кроз међународне стандарде и препоруке.

Развој технике увео је нови ред ствари у токове међуљудских односа.¹³ Подизање нивоа нормативних и техничких стандарда уз „продирање“ у свест друштва, развијањем саобраћајне културе и смањивањем саобраћајних конфликата, чине сложену формулу успеха у борби за очување људских живота и здравља. Најважнији сегмент деловања друштва, као целине, на сузбијање саобраћајних деликата на овом нивоу, јесте учешће друштвене заједнице у доношењу нормативних оквира, правила у оквиру којих се одвија саобраћај – закона, стратегија и других правних аката, њихову примену кроз полицијску принуду као и санкционисање противправних понашања од стране судске власти.

Ако се у интегралном облику посматра начин регулисања саобраћаја на путевима, масовност, која ни у приближној мери није присутна у другим гранама друштвених делатности, посебно карактеристике учесника у саобраћају на путевима у односу на

¹³Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радловић, Ј. (1987). *Ор. cit.*, стр. 157.

друге гране саобраћаја, онда се проблем безбедности саобраћаја на путевима, појављује у веома израженом облику. Потреба за стварањем система безбедности у саобраћају је релативно нова, јер су и појаве због којих друштво мора стварати овај систем релативно нове. Од организованости и припремљености друштва, односно његове способности да адаптира простор у коме се одвија саобраћај, зависи безбедно и уредно одвијање саобраћаја, без већих штетних последица по друштвене вредности. Поменута адаптација мора складно пратити развој саобраћаја, односно ићи испред њега, подразумевајући под тим организацију и функционисање целокупног саобраћајног система, као и организацију, функционисање и ефикасност система у управљању безбедношћу саобраћаја.

У стварању ефикасног заштитног система у управљању безбедношћу саобраћаја на путевима, најзначајнију, рекло би се пресудну улогу, има друштвена заједница, првенствено на националном нивоу. Како наводи Инић, „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“.¹⁴

Проблеми који прате одвијање саобраћаја у толикој мери оптерећују друштво да оно мора настојати да створи ефикаснији одбрамбени систем, односно, мора имати снаге да се успешно супротстави овим проблемима. У литератури се истиче да је први корак на путу ка овом циљу доношење и примена законске регулативе, којом ће се на превентивном и репресивном пољу деловати на унапређење безбедности саобраћаја на путевима и сузбијање негативних појава у саобраћају. Оштрица кривичноправне репресије показала се недовољном и неефикасном у сузбијању саобраћајних деликата. Анализе статистичких података, које осликавају дугорочно стање, указују на хронично симптоматични проблем у стално растућој саобраћајној делинквенцији. Утолико се овај

¹⁴ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 346.

проблем и не може занемарити, јер тренд није тренутан и пролазан, нити по обиму представља допуштена одступања, већ ремети општу концепцију законодавца у овој области. Реч је о томе да перманентно расте број моторних возила, истовремено се запажа пораст саобраћајних незгода, са значајним процентом кривичних дела, те се постојећи систем не уклапа на адекватан начин у ову ситуацију.

1.1.1. Политика безбедности саобраћаја и казнена политика

У литератури се безбедност саобраћаја дефинише као „научна дисциплина која изучава негативне ефекте и последице саобраћаја, у циљу разумевања законитости настанка и оптимизације метода смањивања негативних ефеката и последица саобраћаја.“¹⁵ Активности друштвене заједнице предузимају се у циљу успостављања безбедносног система у саобраћају и супротстављања друштва негативним последицама безбедности саобраћаја, кроз проактивно и реактивно деловање.

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.¹⁶ 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 предупреду вршење саобраћајних деликата. Иако степен и прогрес у стварању услова за унапређење безбедности саобраћаја умногоме зависе од економске моћи држава, не може се оспорити чињеница да свако друштво треба да тежи да постојеће ресурсе максимално искористи у сврху остваривања најбољих безбедносних ефеката у саобраћају на путевима.

Политика спречавања саобраћајних незгода није криминална политика у класичном смислу те речи, већ много више од тога. Она је првенствено утемељена на средствима борбе против кажњивих противправних понашања, међу којима се нарочито истичу санкције односно репресија. Међутим, мере интервенције код спречавања

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

¹⁶ 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, pp. 6140.

саобраћајних незгода се разликују од репресивних мера по својој природи, садржају и објекту према коме су уперене.¹⁷ Деловање у правцу спречавања саобраћајних деликата ослања се на широко поље мера које се предузимају у овој области, где предност свакако имају оне које су по својој природи превентивног карактера. У литератури се с правом истиче да „нема ефикасне стратегије за супротстављање криминалу, без добро осмишљене превенције.“¹⁸ Оно што је у оквиру криминалне политике једне земље усавршавање казненог система, то је, у оквиру политике сузбијања саобраћајних деликата, усавршавање система превентивних мера. Превентивне мере су усмерене како на објективне факторе¹⁹, тако и на понашања учесника у саобраћају која нису инкриминисана. Њиховим регулисањем, прописима у области безбедности саобраћаја на путевима, одређују се и прецизирају субјекти који треба да буду носиоци превенције у овој области, користећи позитивна искуства оних земаља, које су успеле да успоставе заштитни систем у овој области. Ово деловање одговара проактивном приступу унапређења безбедности саобраћаја, где је сва пажња усмерена на спречавање да се саобраћајна незгода догоди.²⁰

Реактивно деловање подразумева деловање друштва након што се догоди саобраћајна незгода. Санкционисање понашања учесника у саобраћају, којима се крше прописи у саобраћају, доводи до активирања мера казнене политике. Сузбијање друштвено опасних појава којима се угрожава безбедност саобраћаја на путевима, води се на плану казнено-правне репресије. При томе се, градацијом друштвене опасности саобраћајних деликата, репресивне мере предузимају на пољу прекршајног права и права привредних преступа, а на саобраћајне деликте са највећим степеном друштвене опасности, на пољу кривичног права.

Треба имати у виду и чињеницу да у последње време и политика сузбијања криминалитета напушта строго репресивна обележја и добија све шири карактер специјалне превенције. На то указује и чињеница да је почетком овог века дошло до значајних промена у области материјалног и процесног кривичног права. То је утицало

¹⁷ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 346.

¹⁸ Крон, Л., Кнежевић, Б. (2011). *Криминал, насиље, деструкција: О донетима 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, стр. 11.

¹⁹ Мере усмерене на објективне факторе односе се на: пут, возило, регулисање, организацију, управљање саобраћајем и стварање других повољних услова за одвијање саобраћаја.

²⁰ Pestic, D., Vujanic, M., Lipovac, K., Antic, B. (2011). *Op. cit.*, pp. 6140.

и на традиционалну представу о кривичном праву, као последњем средству заштите друштва и државног супротстављања криминалитету.²¹ Поједини аутори инсистирају на томе да је обавеза законодавца да не прави круте клишеје у законима и нормама, истичући потребу да закони одражавају дух норме која се сматра оптималном. Наводи се и да реакција државе на криминал каска за духом времена, догађајима и нежељеним понашањима која жели да спречи. Будући да је свесна тога, држава прибегава оним решењима која су регресивна: заоштравању казни и враћању на превазиђене моделе кажњавања и извршења казни.²² Полази се и од факта да полиција има централну улогу у државној реакцији на криминал и дефинише се као основно полазиште за ефективно и ефикасно остваривање улоге коју има ова институција. У том смислу, посебна пажња посвећена је модалитетима репресивних полицијских деловања у сузбијању криминала, те инсистирају на нужности креирања адекватних превентивних модела у реализацији криминално безбедносне политике државе.²³

Наведени токови криминалне политике посебно су дошли до изражаја код сузбијања саобраћајних деликата, имајући у виду њихове специфичности, о којима ће бити више речи у трећој глави „Саобраћајни деликти“. Морају се знати правила и улоге свих институција које се баве социјалном контролом саобраћајне делинквенције, а закон мора бити недвосмислено примењиван.

На општем нивоу превенције важно је разумети да насиље извире из друштвених стања и вредносних система.²⁴ Казнена политика у сузбијању саобраћајних деликата захтевала је доношење свеобухватне законске регулативе у области безбедности саобраћаја на путевима и у нашој земљи. На овај начин била је створена основа за стратешко деловање у области безбедности саобраћаја, имајући у виду специфичности и масовност негативних појава у саобраћају на путевима. Овакав приступ проблему имао је за основ неколико чињеница:

²¹ 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, стр. 25.

²² 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, стр. 80.

²³ Ристовић, С. (2013). *Стратешке основе за развој и остваривање полиције у заједници*, CIVITAS, 3(05), 112–131, стр. 124.

²⁴ Југовић, А. (2011). *Друштвене карактеристике хулиганизма*. у: Зборник радова: Криминал и државна реакција: феноменологија, могућности, перспективе, 247–261, стр. 260.

- искуства најразвијенијих држава, које су седамдесетих година двадесетог века успеле да зауставе раст и остваре опадајући тренд броја настрадалих (посебно броја погинулих), уз успешан развој друштва и непрекидан пораст броја регистрованих возила и пређене километраже²⁵;
- саобраћајне незгоде, у већем обиму, настају као последица погрешних ставова, необразованости, некултуре, нерада, незнања, непоштовања закона и туђих живота и вредности, непосвећености управљању безбедношћу саобраћаја и прихватања страдања у саобраћајним незгодама;
- саобраћајне незгоде у већини држава у развоју, у које спада и наша земља, последица су лоше организованог система безбедности саобраћаја, недоследне примене закона, слабе или лоше организације превенције и репресије, лоших инжењерских решења у аутомобилској индустрији, небезбедне и неразвијене путне инфраструктуре, лошег система неге након саобраћајне незгоде и сл.²⁶

На широком плану мера које се предузимају у овој области сагледавана су и коришћена искуства других земаља, с обзиром да се ради о проблему који је одавно интернационализован. Не треба занемарити чињеницу да готово нема сегмента ове проблематике који није „покривен“ прецизним законским одредбама.²⁷ Имајући у виду наведено, многе државе, у претходној деценији усвојиле су свеобухватну законску регулативу у овој области, управо користећи искуства оних земаља које су успеле да успоставе ефикасан заштитни систем.²⁸ На тај начин, придружиле су се оној групи земаља које су начелно прихватиле став да се безбедношћу саобраћаја може управљати, што је и циљ залагања и напора међународне заједнице у овој области.

1.1.2. Улога међународне заједнице у области безбедности саобраћаја

Последње две деценије обележио је пораст интересовања међународне заједнице за разматрање сложених питања у процесу одвијања саобраћаја на путевима. Ово

²⁵ International Association of Traffic and Safety Science, IATSS. (2012). *Changes in Traffic Safety Policies in 7 Countries 1950–2010*, preface.

²⁶ *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, pp. 1.

²⁷ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 119.

²⁸ Видети другу главу у дисертацији: *Нормативни оквири у области безбедности саобраћаја на путевима*.

интересовање подстакнуто је општим развојем друштва и привредног живота, који пред саобраћај постављају нове задатке, али је највише изазвано негативним појавама тог развоја. Тако, саобраћај постаје средишња тачка занимања, како међународне заједнице, тако и већег броја и ширег круга стручњака, а политика безбедности саобраћаја на путевима средство за формирање друштвеног механизма у стварању заштитног система у овој области.

Страдање у саобраћајним незгодама постао је растући глобални проблем, на који су, између осталих, указале Генерална скупштина Уједињених нација (УН) и Светска здравствена организација (СЗО). 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

Резолуцијом је препоручено државама чланицама да спроведу активности у циљу повећања безбедности на путевима, посебно у области управљања безбедношћу саобраћаја на путевима, инфраструктуре путева, безбедности самих возила, понашања учесника у саобраћају, едукације о безбедности на путевима, непосредном збрињавању повређених, извештавању о незгодама и сл. Поред учествовања у остваривању и праћењу напретка глобалних циљева Декаде, свака држава чланица би појединачно требало да постави националне циљеве који се односе на ову област деловања.

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 Страдање и штете у саобраћајним незгодама представљају друштвени, економски и здравствени проблем сваке државе, локалне заједнице, друштва, као и сваког појединца, а њихово смањење

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>, посећено дана 25.07.2020. године.

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, посећено 25.07.2020. године.

захтева изградњу стабилног система праћења и унапређења нивоа безбедности саобраћаја. Изградња стабилног система захтева препознавање и анимирање кључних институција и кључних људи за изградњу и јачање институционалних капацитета, и њихову јаку координацију и кооперацију, другим речима, стратешки приступ унапређењу безбедности саобраћаја. Изградња институционалних капацитета подразумева унапређење знања, ставова и понашања сваког појединца, чији је посао везан за безбедност саобраћаја, тако да прихвати поруку: радити и живети са свешћу о безбедности саобраћаја. Измена друштвеног окружења може променити друштвени став према безбедности на путевима, што се сматра неопходном претечом корисних промена у понашању учесника у саобраћају. С тим у вези, Светска здравствена организација препоручила је свим владама држава да донесу свеобухватне законе како би заштитиле све учеснике на путевима. 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

Значај примене закона, као средства за модификовање и промену понашања учесника у саобраћају, био је јасно демонстриран у неким истраживањима, која су показала да се редуковањем кршења саобраћајних прописа може смањити број саобраћајних незгода од 20–25%.³² Стога је законска регулатива важан део свеобухватне стратегије за сигурност на путевима како би се помогло земљама да редукују број страдања у друмском саобраћају и остваре опште циљеве безбедности саобраћаја на путевима. Ефекти стратешког приступа управљања безбедношћу саобраћаја на путевима, на сузбијање негативних појава у саобраћају, истичу у први план човека, као фактора (не)безбедности саобраћаја на путевима, у ком правцу је усмерен и предмет истраживања у овој дисертацији.

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

³² Zaal, D. (1994). *Op. cit.*, pp. 6.

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

Унапређење безбедности саобраћаја на путевима претпоставља сагледавање узрока који доводе до све учесталијих саобраћајних незгода, које су праћене људским и материјалним губицима. По својој природи ти узроци су веома разноврсни, па су самим тим и напори у циљу њиховог уклањања усмерени у различитим правцима. Недостаци техничке природе јесу значајан фактор повећања ризика у саобраћају. Ипак, резултати научних и стручних истраживања посвећени овој проблематици, готово без изузетка, указују да основни проблеми нису ни неисправна возила ни недостаци на саобраћајницама. И овде се, као и у неким другим областима, људски фактор појављује као примаран, што свакако чини проблем веома сложеним.³³ Проблем безбедности саобраћаја већ деценијама прати питање: „Како саобраћати уз што мање негативних ефеката?“³⁴

Посматрано из криминолошког угла, кажњива противправна понашања у саобраћају, као негативна друштвена појава, утичу на „небезбедност саобраћаја“. Саобраћајни деликти, као индивидуални чин кршења саобраћајних прописа, комплексна су појава, код којих је међусобно повезано и испреплетено мноштво фактора: човек, односно, људска природа, карактеристике личности, с једне стране, и карактеристике возила, пута и путних објеката, са друге стране. У контури Ч-В-П-О (човек, возило, пут, околина), човек је најзначајнији фактор небезбедности саобраћаја. Много је елемената који се односе на човека, а који на различите начине утичу на активну и пасивну безбедност саобраћаја.³⁵

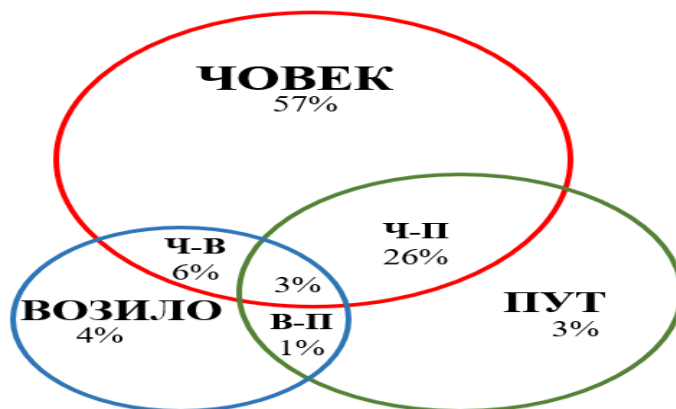
Велики број истраживања имао је за циљ утврђивање квантитативног учешћа појединих фактора у настајању саобраћајних незгода. Већина статистичких података показује да узроци највећег броја саобраћајних незгода леже у субјективном фактору. Хајнрих наводи како је код сваке саобраћајне незгоде људски фактор 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

³³ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 118.

³⁴ Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 16.

³⁵ Липовац, К. (2008). *Безбедност саобраћаја*, уџбеник, Службени лист СРЈ, Београд, стр. 5.

квалитет пута и возила.³⁶ Већина истраживача људском фактору као узрочнику приписује од 65% до 95% свих саобраћајних незгода, зависно од истраживања.³⁷ 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 1.1).



Слика 1.1 – Процент учешћа фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода у САД (Румар, 1982)³⁸

Слични подаци сусрећу се и у нашој литератури. Тако Јокановић и сарадници наводе да је човек узрок саобраћајних незгода у 85 до 90% случајева.³⁹ Према Соботинчићу, човек је заступљен као фактор саобраћајних незгода у преко 90% случајева⁴⁰, а Ковачевић је мишљења да се на људски фактор односи скоро 95% узрока саобраћајних незгода.⁴¹

³⁶ Радовановић, Д. (1972). *Саобраћајне незгоде – теорија психичких фактора*, Зборник института за криминолошка и социолошка истраживања, Београд 1/1972, стр. 317. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 155.

³⁷ Станојевић, П. (2013). *Утицај саобраћајне принуде на ставове и понашање возача*. Докторска дисертација. Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, стр. 2.

³⁸ Rumar, K. (1982). *Human factor in road safety*. Statens Väg-och Trafikinstitut. VTI Särtryck 81, pp. 66.

³⁹ Јокановић, Ј., Тодоровић, П., Пандуровић, С. (1971). *Утицај физиолошких стања на безбедност возње у друмском саобраћају*, Психомедицина саобраћаја, 1/1971, стр. 57. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 155.

⁴⁰ 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, стр. 201. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 155.

⁴¹ Ковачевић, М. (1972). *Психолошки аспекти психомедицине саобраћаја*, Психомедицина саобраћаја 2/1972, стр. 91. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 155.

Ови подаци несумњиво говоре у прилог тврдњи да анализа етиологије саобраћајне делинквенције мора у првом реду да буде оријентисана на изучавање човека, учесника у саобраћају, а пре свега возача. Многобројна истраживања фактора саобраћајних незгода показују да човек својим понашањем, у највећој мери, утиче на настанак саобраћајних незгода и да је са тог аспекта најзначајнији за процес безбедног одвијања саобраћаја. У ту сврху, истраживања безбедности саобраћаја треба усмерити ка изучавању понашања човека у процесу одвијања саобраћаја.⁴² Изучавање карактеристика понашања учесника у саобраћају подразумева утврђивање феноменолошких карактеристика понашања, фактора који утичу на понашање, захтева које саобраћај поставља пред учеснике у саобраћају, способности и ограничења човека у саобраћају, као и спољних фактора који могу утицати на његово понашање. У обзир се морају узети сви фактори који посредно или непосредно утичу на понашање човека у саобраћају. Поступак изучавања понашања човека у саобраћају изискује мултидисциплинарни приступ, те сумирање резултата до којих се дошло у разноврсним научним областима.⁴³ Велики број студија, у оквиру различитих научних области и дисциплина, фокусиран је на анализе различитих аспекта понашања учесника у саобраћају како би се боље разумео однос између „људског оператера“, узрочности и спречавања саобраћајних незгода.⁴⁴

1.2.1. Понашање учесника у саобраћају

Понашање човека обухвата укупност његовог чињења и нечињења у току учествовања у саобраћају. Саобраћај од учесника захтева понашање у складу са прописима, без велике слободе избора. Човек се овим захтевима мора прилагодити у сврху безбедности. Данас се процењује да највећи потенцијал управљања безбедношћу саобраћаја лежи управо у утицају на промену понашања учесника у саобраћају.

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)

⁴² 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, стр. 129.

⁴³ Јовановић, Д. (2003). *Op. cit.*, стр. 19.

⁴⁴ Zaal, D. (1994). *Op. cit.*, pp. 1.

понашање; афективно, когнитивно и сензомоторно понашање⁴⁵ итд. Посматрано са казнено-правног аспекта најзначајнија су кажњива противправна понашања учесника у саобраћају. С обзиром да противправно понашање углавном произилази из ризичних, небезбедних понашања у саобраћају, посебно ће бити разматрана безбедна и ризична 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.⁴⁶ Према Станојевићу, „безбедно понашање одликује контрола и каналисање сопственог понашања у складу са законским оквирима, поштовање и уважавање осталих учесника у саобраћају и усвајање безбедне возачке праксе“.⁴⁷ Безбедно понашање учесника у саобраћају одликује се усклађеношћу сопствених психичких функција, уравнотеженим понашањем без појаве претераних узбуђења или страха услед изненадне опасности на путу, добром пажњом као и разумевањем према осталим учесницима у саобраћају.

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“.⁴⁸ 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.⁴⁹

У складу са нивоима везаним за понашање и основним разликама између безбедног и небезбедног понашања, могу се дефинисати основна начела безбедног понашања у саобраћају:

- наглашена мотивација за поштовање саобраћајних прописа;
- усавршавање и развијање правилних возачких навика;

⁴⁵ James, L., Nahl, D. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. University of Hawaii, 1–17, pp. 12, 13.

⁴⁶ То значи да возач треба да користи своје право (нпр. првенство пролаза), али са таквом пажњом (опрезом) да може избећи незгоду уколико други погрешни, што се у теорији назива начело дефанзивног поверења.

⁴⁷ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 16.

⁴⁸ *The American Heritage Dictionary*, 2009.

⁴⁹ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 16.

- смањење броја грешака приликом управљања возилом;
- поштовање осталих учесника у саобраћају;
- испољавање саобраћајне културе;
- подела обавеза са осталим учесницима у саобраћају;
- несебичност при реаговању у саобраћајним ситуацијама;
- задовољство вожње и др.⁵⁰

У области делинквентног понашања у саобраћају, небезбедна су она понашања која су противна саобраћајним прописима, која повећавају вероватноћу настајања саобраћајних незгода и њихових последица. Оваква (противправна) понашања не морају да доведу у свим случајевима до настајања саобраћајне незгоде. Мада стицај различитих околности и интеракција учесника у саобраћају имају утицаја на исход одређеног ризичног понашања у саобраћају, само ризично понашање у саобраћају у таквим ситуацијама је главни доприносиоци фактор.

За проучавања ризичног понашања у току вожње⁵¹ често су коришћени и примењивани модели, као што су теорија оправдане радње⁵² и теорија планираног понашања.⁵³ Варијабле као што су ставови, разумевање ризика, социјалне норме и разумевање контроле понашања представљају централне детерминанте понашања. На основу ових модела установљено је да су ставови о безбедности саобраћаја у значајној корелацији са агресивним понашањем у вожњи, брзом вожњом и самопријављеном умешаношћу у саобраћајну незгоду.

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

⁵⁰ Јовановић, Д. (2003). *Op. cit.*, стр. 54 – 55.

⁵¹ Parker, D., Lajunen, T., Stradling, S. (1998). *Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(1), 11–24, pp. 13.

⁵² Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behaviour*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50 (2), pp. 179–211, pp 182.

⁵³ Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G., Reason, J. T. (1992). *Determinants of intention to commit driving violations*. *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117–131.

извршити уз минималну свесну контролу.⁵⁴ За већину нас пешачење, возња аутомобила и мноштво других активности које свакодневно изводимо постају рутине, за које нам не треба много фокусиране пажње.⁵⁵ Чак и сложена понашања која су у почетку вођена експлицитним намерама, уз довољно понављања и вежбања, постају ствар навике и мање или више аутоматизована, у смислу да се изводе брзо, изван свести, уз минималну пажњу и паралелно са другим активностима.⁵⁶ Типичан пример лоших (небезбедних) навика у саобраћају из којих произилазе кажњива противправна понашања су: невезивање сигурносног појаса, коришћење мобилног телефона у току возње на недозвољен начин итд.

У литератури се процењује да у промени понашања лежи највећи потенцијал утицаја на безбедност саобраћаја (20% до 40% у Европској Унији).⁵⁷ Овај потенцијал се може реализовати само уз добро дефинисана законска правила и прописе у саобраћају, обезбеђивање поштовања прописа, њихову доследну примену и кажњавању оних који не поштују прописе. Доследна примена законске регулативе у области саобраћаја има веома значајну улогу у промени ставова према поштовању саобраћајних прописа, који затим утичу на промену понашања учесника у саобраћају и њихових навика.⁵⁸ Доследност у спровођењу закона може имати краткорочне и дугорочне ефекте, који се огледају у промени понашања услед полицијске контроле, промени ставова и промени морално-социјалних норми учесника у саобраћају, кроз повећање субјективног и објективног ризика кажњавања.⁵⁹

Истраживања понашања, ставова и навика учесника у саобраћају предмет су бројних анализа. Значај ових истраживања лежи у њиховим резултатима који могу бити кључни за предикцију саобраћајних незгода, као и за превентивно деловање и оцену ефеката примене закона у сузбијању саобраћајних деликата. Истраживања говоре о томе да је промена понашања и ставова возача једно од најефикаснијих и дуготрајних

⁵⁴ 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.

⁵⁵ Ajzen, I. (2002). *Residual Effect of Past on Later Behaviour: Habituation and Reasoned Action Perspectives*, Personality and Social Psychology Review, Vol. 6, No. 2, 107–122, pp. 108.

⁵⁶ Ouellette, J. A., Wood, W. (1998). *Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior*. Psychological Bulletin, 124, pp. 54–74.

⁵⁷ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 2.

⁵⁸ Wegman, F. (1992). *Legislation, regulation and enforcement to improve road safety in developing countries*, SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, pp. 5.

⁵⁹ ESCAPE Consortium. (2003). *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. The „Escape“ Project Final report, Contract No.: RO-98-RS.3047, 4th RTD Framework Programme, pp. 27.

противмера у сврху смањења незгода на путевима. Успостављање и примена нормативног оквира кроз регулисање правила понашања у саобраћају је први и најзначајнији корак утицања на понашање учесника у саобраћају. Примена саобраћајних прописа уз полицијску контролу саобраћаја значајно утиче на понашање и ставове возача, чињење саобраћајних прекршаја, умешаност возача у ризичне ситуације и саобраћајне незгоде.⁶⁰ Законски оквири и регулатива у саобраћају „скројени“ према потребама једног друштва, могу бити права мера за постизање жељених циљева у промени понашања и ставова учесника у саобраћају. Штавише, савремени приступ изучавању понашања човека у саобраћају захтева узимање у обзир свих аспеката, који својим директним и индиректним деловањем, утичу на противправно понашање учесника у саобраћају како би се пронашле и примениле најефикасније мере друштвене реакције, у правцу спречавања вршења саобраћајних деликата. У таквом приступу, посебна пажња посвећена је грешкама учесника у саобраћају, јер оне најчешће доводе до кршења правила саобраћаја, односно, до саобраћајних незгода.

1.2.2. Грешке човека као учесника у саобраћају

Учешће у саобраћају од различитих категорија учесника захтева: способности, знање, вештине, поштовање саобраћајних прописа, поседовање саобраћајне културе, мотивисаност за вожњу итд. Основна карактеристика везана за ризична понашања у саобраћају јесте настанак грешке неког од учесника у саобраћају. Мајер истиче да је 60 – 80% свих саобраћајних незгода проузроковано људском грешком.⁶¹ Грешке учесника у саобраћају могу бити различите природе – од намерног кршења саобраћајних прописа, па до грешака услед непажње или неискуства возача. Из резултата великог броја студија, које су изучавале грешке учесника у саобраћају, 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 (реаговању);

⁶⁰ Stanojević, P., Jovanović, D., Lajunen, T. (2013). *Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers*. *Accident Analysis & Prevention*, 52, 29–38, pp. 33.

⁶¹ Mayer, K. (1969). *Zur Psychologie des Unfällers, Kriminalbiologisch Gegenwartsfragen*, Vortige bei der X Tagung der Kriminal Biologischen Gesellschaft, vom 2 bis 4 Oktober 1969 in Tubingen Ferdinand Enke Verlag, Heft 4, Stuttgart. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ћ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 155.

- 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.⁶²

Ризн и сарадници⁶³, а касније Паркер и сарадници⁶⁴ су дефинисали постојање три врсте понашања, које могу узроковати настанак саобраћајне незгоде и то:

- случајности и пропусти;
- грешке;
- прекршаји.

Овај концепт, који се заснива на идентификовању понашања путем упитника, у великом броју студија се показао поузданим. Случајне радње и пропусти настају због пада пажње, деконцентрисаности, збуњености и узнемирености возача, али они често не угрожавају људски живот (нпр. покушај да се крене са семафора у трећој брзини, улазак у погрешну траку у кружном току или раскрсници). Ове радње су обично карактеристичне за возаче женског пола и возаче који имају пробну возачку дозволу.

Грешке су дефинисане као „неуспех планираних поступака да се достигну планирани циљеви“ и деле се на омашке и погрешке (нпр. брзо кочење на клизавом коловозу, што доводи до клизања и заношења возила, потцењивање брзине возила које иде у сусрет док се врши претицање).

Прекршаји се односе на „намерна одступања од понашања за која се сматра да су неопходна за безбедну вожњу“. Прекршаје чешће праве млађи возачи мушког пола, као и возачи који прелазе велике раздаљине и проводе више времена на путу, а најчешће су плод намерне радње (нпр. агресиван прекршај: коришћење сирене да се нагласи да остали возачи сметају; обичан прекршај: занемаривање ограничења брзине на путу). Ипак, пресудна разлика између прекршаја, грешака и случајних радњи, у оваквом концептуалном дефинисању је та да су прекршаји најчешћи узрочници незгода на путу.

⁶² Јовановић, Д. (2003). *Op. cit.*, стр. 59.

⁶³ 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, pp. 1315–1316.

⁶⁴ Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S., Stradling, S. G. (1995). *Driving errors, driving violations and accident involvement*, *Ergonomics*, 38(5), 1036–1048, pp. 1037–1038.

Грешке учесника у саобраћају су спољна манифестација узрока: алкохолисано стање, умор, недовољно знање, болест, лекови, недостаци на возилу, недостаци на путу итд. Иако грешке учесника у саобраћају могу бити резултат различитих узрока, може се рећи и да постоје типичне грешке које настају услед појединих узрока (на пример, непрописна или неприлагођена брзина због вожње у алкохолисаном стању и сл.). Поред узрока, битно је нагласити да на врсту грешке утичу и неки други фактори, као што су: врста и обим саобраћаја, техничко регулисање саобраћаја и др. Механизам дејства фактора саобраћаја и грешке учесника у саобраћају (слика 1.2).



Слика 1.2 – Упростићен приказ механизма дејства фактора саобраћаја (Инић, 2004)⁶⁵

На основу упростићеног приказа може се констатовати да грешка није узрок саобраћајне незгоде, како се често погрешно наводи. Она је спољни облик манифестације у коме се неки узрок или узроци испољавају. Узроци могу да произведу и различите врсте грешака. Како наводи Инић, „грешка се налази између узрока и последице“, повезујући их на тај начин.⁶⁶ Посматрајући приказану хронологију, може се утврдити следећи редослед: постојање узрока који доводи или због кога следи настанак грешке, нарушава нормално одвијање саобраћаја на путевима у толикој мери да се у одређеним случајевима завршава саобраћајном незгодом. На пример, услед вожње под дејством алкохола (узрок), возач не прилагоди брзину кретања условима саобраћаја и прописаној брзини кретања (грешка), услед чега долази до саобраћајне незгоде.

⁶⁵ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 30.

⁶⁶ Инић, М. (1990). *Понашање учесника у саобраћају на путевима*, Сигурност промета, Факултет техничких наука, Нови Сад, UDK: 656.1.072.42, vol 2., бр. 3, 123–125, стр. 124.

Свака грешка не завршава се саобраћајном незгодом, већ може да има различите последице на безбедност саобраћаја. Грешке учесника у саобраћају се могу завршити угрожавањем – стварањем опасности (апстрактне или конкретне) по заштићена добра или саобраћајном незгодом односно повредом заштићених добара.

Систем праћења појава у овој области треба да обезбеди потпун и прецизан увид у број и структуру грешака учесника у саобраћају. На тај начин може се, уз ограничен степен поузданости, утврдити структура кажњивих понашања, односно врсте грешака које су претходиле настајању саобраћајних незгода. Резултати емпиријских истраживања показују да су најчешће регистроване грешке – грешке возача моторних возила.⁶⁷ Наравно да се допринос и грешке других учесника у саобраћају (пешака, бициклиста) никако не смеју занемарити, тим пре што се оне у пракси неретко занемарују или аболтирају, упркос чињеници да у бројним ситуацијама ове категорије учесника доприносе сопственој виктимизацији.⁶⁸ Подаци о грешкама учесника у саобраћају и квантификација грешака несумњиво указују да се у највећем проценту људски фактор јавља као фактор небезбедности саобраћаја. То оправдава и поткрепљује разматрање са почетка овог излагања о кључној улози човека као узрока саобраћајних деликата, односно фактора небезбедности саобраћаја.

1.3. Човек као жртва у процесу одвијања саобраћаја на путевима

Како би излагање о улози људског фактора у процесу одвијања саобраћаја на путевима било заокружено у логичку целину, биће сумарно приказана и улога човека као жртве саобраћајних незгода. На тај начин даје се потпуна димензија проблему истраживања ове дисертације, суштински циљ и смисао потребе савременог друштва за ефикасном борбом у сузбијању саобраћајних деликата.

Проблематика безбедности саобраћаја у свету, па и код нас, произилази из фаталних последица одвијања саобраћаја по људске животе. Светска пажња фокусирана је на потребу смањења људских жртава на путевима, а заснива се на статистичким подацима о годишњем броју погинулих и повређених у саобраћају на путевима, као и

⁶⁷ Јовановић, Д. (2003). *Op. cit.*, стр. 15.

⁶⁸ Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, pp. 142.

процени кретања овог тренда. Крајем претходне деценије предвиђања међународне заједнице су била да ће саобраћајни трауматизам постати пети водећи узрок смрти у свету 2030. године (процењених 2,4 милиона смртних случајева годишње), уколико се у скоријој будућности не предузму ефикасније мере (слика 1.3).

2004			2030		
Ранг	Узрок смрти	%	Ранг	Узрок смрти	%
1.	Исхемија срчаног мишића	12,2	1.	Исхемија срчаног мишића	12,2
2.	Цереброваскуларне болести	9,7	2.	Цереброваскуларне болести	9,7
3.	Инфекције нижих дисајних путева	7,0	3.	Хронична опструктивна болест плућа	7,0
4.	Хронична опструктивна болест плућа	5,1	4.	Инфекције нижих дисајних путева	5,1
5.	Дијареја	3,6	5.	Саобраћајне незгоде	3,6
6.	HIV/AIDS	3,5	6.	Канцер трахеја, бронхија и плућа	3,5
7.	Туберкулоза	2,5	7.	Дијабетес	2,5
8.	Канцер трахеја, бронхија и плућа	2,3	8.	Повишени крвни притисак	2,3
9.	Саобраћајне незгоде	2,2	9.	Канцер желуца	2,2
10.	Превремени порођај	2,0	10.	HIV/AIDS	2,0

Слика 1.3 – Главни узроци смрти људи (СЗО, 2009)⁶⁹

Овакво стање је, између осталог, резултат повећања броја моторних возила без побољшања националних стратегија безбедности саобраћаја на путевима. Поражавајући подаци о страдањима на путевима су побудили на међународном плану целокупну друштвену заједницу.⁷⁰ Према подацима из извештаја СЗО:

- 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 године;
- око 90% смртних случајева изазваних саобраћајним незгодама на путевима догоди се у неразвијеним и средње развијеним земљама;
- ризик страдања на путевима је до три пута већи у неразвијеним земљама и земљама у развоју у односу на високо развијене земље.⁷¹

⁶⁹ WHO (2009). *Global status report on road safety: time for action*. World Health Organization, Geneva.

⁷⁰ United Nations General Assembly Resolution adopted by the General Assembly, 10 May 2010 (A/RES/64/255). Доступно на: <https://undocs.org/en/A/RES/64/255>, посећено дана 25.07.2020. године.

⁷¹ WHO (2018). *The Global status report on road safety*. World Health Organization, Geneva.

Уз наведене статистичке податке, у поменутом извештају СЗО, наводи се да би милиони живота могли бити сачувани, многе повреде превениране са применом добрих закона о безбедности саобраћаја, посебно оних одредби које се односе на прекорачење брзине, вожњу у алкохолисаном стању, коришћење сигурносних појасева, седишта за децу и кацига за мотоциклисте. Унапређење путне инфраструктуре, техничких стандарда за возила, добра организација служби хитне помоћи, такође могу сачувати многе животе.⁷² У том циљу акценат је стављен на стварању организованог друштвеног механизма, који ће повећати ниво безбедности саобраћаја на путевима и створити ефикасан заштитни систем, на свим нивоима и у свим сферама комплексног система одвијања саобраћаја на путевима. Може се рећи да се борба за очување људских живота у саобраћају одвија у две сфере:

- 1) у сфери безбедности саобраћаја, где се иде за тим да се предузму активности у оквиру пет стубова: изградња организованог механизма безбедности саобраћаја на националним нивоима, повећање безбедности путева, безбедности возила, безбедности учесника у саобраћају, деловања после саобраћајне незгоде,⁷³ и
- 2) у сфери казненог права (реаговања друштва на небезбедна понашања у саобраћају), кроз поштравање прописаних санкција за саобраћајне деликте, извесности кажњавања и доследности у санкционисању саобраћајних делинквената.

Све наведене активности, вођене су једним кључним циљем: спречити и ублажити „крваву путарину“, односно погубне последице по људске животе у друмском саобраћају.⁷⁴

⁷² 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.

⁷³ 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).

⁷⁴ WHO (2013). *Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries*. World Health Organization, Geneva, pp. 16.

Глава 2

НОРМАТИВНИ ОКВИРИ У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Хармонизација саобраћајних прописа на међународном плану постала је економска и социјална нужност због значаја и улоге саобраћаја у савременом животу. 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.⁷⁵ У последње две деценије дошло је до усаглашавања садржаја прописа о безбедности саобраћаја на националним нивоима.

Нормативни оквир којим се регулише одвијање саобраћаја зависи од бројних специфичности ове гране саобраћаја и услова у којима се саобраћај одвија. Друмски саобраћај се одвија на ограниченој уској површини, коју под истим условима може користити велики број учесника у саобраћају, практично целокупна популација.⁷⁶ Регулисање међуљудских односа, стања и понашања у саобраћају на путевима треба да омогући избегавање колизија, конфликта и отклањања супротних интереса и других опасности, у циљу стварања услова за што рационалније, економичније и безбедније савлађивање простора. Зато посебан значај у оквиру саобраћајног права има регулисање безбедности друмског саобраћаја. Ако ствари тако поставимо, отвара се питање: како сачувати – спасити, тј. заштитити људске животе и имовину са једне стране, а очувати континуирану мобилност саобраћаја?⁷⁷

Посматрано из угла безбедности саобраћаја, основни циљ сваке државе треба да буде успостављање таквог заштитног система, који ће имати дугорочне ефекте у

⁷⁵ Инић, М., Јовановић, Д. (2009). *Прописи у области саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, стр. 169.

⁷⁶ *Ibid.*, стр. 83.

⁷⁷ Željko, М. (2005). *Op. cit.*, стр. 23.

смањењу броја извршених саобраћајних незгода и њихових последица.⁷⁸ Стварање услова за успешан и ефикасан напредак у овој области друштвеног живота захтева стратегијско и систематично деловање, јер ефикасност политике безбедности саобраћаја зависи од добро осмишљеног и реализованог система заштите. У том смислу, политика управљања безбедношћу саобраћаја има непосредан утицај на криминалну политику у борби против саобраћане делинквенције. Ове две политике се међусобно прожимају и чине јединствени систем са нераскидивим везама. У складу са наведеним, могло би се рећи да већи успех на пољу управљања безбедношћу саобраћаја значи већа безбедност, а мање кршења саобраћајних прописа, самим тим и смањење броја саобраћајних деликата.

Заштита и сигурност у саобраћајном процесу се посматра са различитих становишта, као мултидисциплинарни скуп утицаја на човека током његовог учествовања у саобраћају, те се не могу сврстати у једну научну дисциплину. Оне су зависне од технике и технолошког процеса у појединим економским и друштвеним делатностима, па се морају сагледати и из техничког, економског, социјалног и друштвеног угла са циљем да се што сигурније, рационалније и делотворније превезу људи и роба са једног места на друго, а да се при томе сачувају животи и здравље учесника у саобраћају.

Нормативним регулисањем, уз поштовање прописа о безбедности саобраћаја на путевима, саобраћајне незгоде је могуће спречити, а материјалне штете умањити. Дакле, правне норме о правилима понашања у саобраћају имају веома важну улогу у спречавању саобраћајних деликата. У нашем правном систему готово све норме којима се регулишу ови друштвени односи предвиђене су у области прекршајног права, а посредно путем бланкетности кривичноправних норми преносе се и у сферу кривичног права. Отуда произилази и кривичноправни значај анализирања законске регулативе у области безбедности саобраћаја, као споредног кривичног законодавства.

Сложеност односа у саобраћају чини улогу законодавца деликатном, јер се специфичности у овој сфери друштвеног живота у великој мери испољавају у оном делу реаговања друштва које се врши путем правних норми. Истиче се да правни прописи и правне норме у области безбедности саобраћаја чине стуб и полазни основ успостављања

⁷⁸ Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 181.

заштитног система. Доношењем јасних, прецизних и недвосмислених закона, усклађених са реалним стањем и потребама друштва у овој области, те њиховом доследном примени, могуће је утицати на промену понашања учесника у саобраћају и тиме спречити незгоде, а самим тим и сачувати животе људи. Безбедност људи и имовине у саобраћају улази у фонд универзалних вредности, како на националном, тако и на међународном нивоу. Друштво је у обавези да изгради механизме и мере, одговорност институција, модалитете који ће мотивисати појединце на безбедна понашања, другим речима, да превенцију успешно фокусира на реална збивања у саобраћају. Управљање безбедношћу саобраћаја постало је велики изазов за сваку државу због потребе сублимирања комплексних, разноврсних и специфичних активности, тактика и метода спречавања саобраћајних незгода.

С тим у вези, истичу се две значајне тврдње: „Саобраћајне *незгоде* нису *несреће*, тј. страдање у саобраћају није случајно, већ је резултат системских грешака и нерада“, и да се „тренд пораста броја погинулих и повређених у саобраћају може променити добро организованим радом и спровођењем добро осмишљених и координираних мера.“⁷⁹ Како наводи Липовац, саобраћајне незгоде су друштвени феномен којим се може управљати.⁸⁰ У прилог томе говори и чињеница да су најразвијеније државе седамдесетих година двадесетог века успеле да зауставе растући тренд саобраћајних незгода и остваре опадајући тренд броја страдалих у незгодама, уз успешан развој друштва и непрекидан раст броја регистрованих возила и пређене километраже. У истом периоду, у неразвијеним и државама у развоју, растао је број погинулих и повређених лица у саобраћају, те се може констатовати да различите земље ове изазове решавају на различите начине и са различитим успехом.⁸¹ Већина држава користи најбољу праксу рада у области безбедности саобраћаја и као такву промовише је кроз одредбе закона. У досадашњој најбољој пракси рада могу се издвојити примери, који имају заједничку црту активности. Постоје јасни показатељи да дефинисање стабилних програма безбедности саобраћаја, са носиоцима активности, квантитативним циљевима, мерама и финансијским и развојним плановима утичу на стварање добре основе за успешан рад на пољу безбедности саобраћаја.

⁷⁹ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (*Службени гласник РС*, број 64/2015), стр. 18.

⁸⁰ Липовац, К. (2008). *Безбедност саобраћаја*, ЈП Службени гласник, Београд, стр. 32.

⁸¹ Тојагић, М. (2015). *Безбедност друмског саобраћаја*, Европски универзитет Брчко, Брчко, стр. 289.

2.1. Међународни и европски стандарди и препоруке

Декада је обележила акцију међународне заједнице на глобалном нивоу, са циљем подстицања држава чланица да предузму мере у правцу повећања безбедности саобраћаја на путевима. Основна визија била је стабилизација, а затим и смањење броја смртних случајева у друмском саобраћају широм света, спровођењем различитих акција на националном, регионалном и глобалном нивоу. У том смислу успостављени су и међународни стандарди и препоруке.

На првој међународној конференцији о безбедности у саобраћају, која је одржана 2009. године, донета је Московска декларација.⁸² 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 39001.⁸³ 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.⁸⁴

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. Декларацијом је препоручено интензивирање примене Московске декларације; подржане активности држава које су усвојиле законе о кључним факторима ризика (некоришћење сигурносних појасева, дечјих седишта и

⁸² *Moscow Declaration* (2009). First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action Moscow, 19–20 November 2009.

⁸³ Давидовић, Б. (2016). *Искусва у примени стандарда ISO 39001*, Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, Врњачка Бања, 13–16. април 2016, стр. 101.

⁸⁴ *Ibid.* стр. 102.

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.

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);
- процес унапређења прописа.⁸⁵

Како би се савремена достигнућа и напредни стручни ставови уградили у законе, потребно је континуирано праћење и размена светских искустава, развијање теорије и праксе безбедности саобраћаја. У размени искустава, посебно место има допринос научних институција, организовање међународних научних и стручних скупова и сарадња са међународним владиним и невладиним организацијама.⁸⁶ У овом смислу посебно се истиче допринос: Организације за економску сарадњу и развој (ОЕЦД), Уједињених нација (УН), Конференције европских министара транспорта (КЕМТ), Међународне организације за превентиву (ПРИ), Европског савета за безбедност саобраћаја, Европског удружења саобраћајних полиција (ТИСПОЛ), Међународног удружења путара (ПИАРК), Европске федерације за путеве (ЕРФ), Савета Европе (СЕ), Европске уније (ЕУ) и др.

Приликом усвајања нових или измена постојећих закона, очекује се да државе прописима уваже минимум усаглашених стручних ставова. С тим у вези, постоји велики број препорука УН, резолуција и других докумената КЕМТ-а, директива ЕУ, докумената ОЕЦД-а, итд. Бројне су међународне организације, комисије и друга тела, која помажу владама и другим институцијама, и континуирано прате креирање националних прописа.

⁸⁵ Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 108.

⁸⁶ *Ibid.* стр. 116.

Процес усаглашавања не завршава се праћењем усвајања закона и других прописа, већ се акценат све више ставља на праћење полицијског деловања у њиховој примени.⁸⁷

Наведене иницијативе Уједињених нација, Светске здравствене организације и Европске уније, треба да допринесу смањивању разлика између развијених и неразвијених држава, тако што ће подстаћи спровођење проверених мера и активности широм света, а посебно у неразвијеним државама и државама у развоју.

2.2. 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 Србије⁸⁸, као највишим правним актом, 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 проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.⁸⁹ Проглашавање ових права намеће обавезу државе и субјеката безбедности саобраћаја да штите наведена права грађана.⁹⁰ Такође, Уставом је прописано да Република Србија уређује и обезбеђује режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.⁹¹ Поставља се питање: „Где је место права на безбедност саобраћаја, међу опште признатим универзалним људским правима и слободама?“ Поред права на живот и слободу, и право на безбедност требало би бити третирано као питање високог приоритета. У области безбедности саобраћаја право на безбедност се тек изграђује и садржи обавезу државе да ризик који прати саобраћај сведе у друштвено прихватљиве оквире. То значи да изгради систем, правила и механизме

⁸⁷ Данас се све већи акценат ставља на изучавање полицијске праксе и препоруке за усаглашавање полицијског деловања, како би се широм Европе, а посебно у ЕУ, постигао изједначен ниво поштовања прописа у области безбедности саобраћаја. У том смислу усвојена је Европска стратегија полицијске принуде, а у реформама полицијских организација учествују међународни експерти. Детаљније видети у: Тојагић, М. (2015). *Op. cit.*, стр. 296.

⁸⁸ *Службени гласник РС*, број 98/06.

⁸⁹ Видети: члан 24 став 1, члан 25, став 1 и члан 27 став 1 Устава Републике Србије.

⁹⁰ Томић-Петровић, Н. (2017). *Прекршаји и заштита права на живот у саобраћају у Републици Србији*, Правни живот, год. 66, књ. 599, бр. 9/2017, 317–329, стр. 318.

⁹¹ Члан 97 став 1 тачка 13) Устава Републике Србије (*Службени гласник РС*, број 98/06)

путем којих ће гарантовати заштиту корисницима пута, а тамо где то не може обезбедити, да жртви саобраћајне незгоде обезбеди брзу помоћ и правичну накнаду.⁹²

Безбедност саобраћаја је високо стандардизована и нормирана област у међународним размерама.⁹³ 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 2009. године започето доношење правних аката за стратешко деловање у овој области и стварање институционалног оквира за успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја. Сви напори уложени су у свеобухватни нормативни захват, којим би се предвидела најбоља решења из праксе других земаља, уз уважавање међународних и европских стандарда и препорука, прилагођена специфичним проблемима и стању безбедности саобраћаја у нашем друштву. Дакле, решење је тражено у усвајању сета законских аката међу којима најзначајније место има Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

2.2.1. Историјски осврт на законску регулативу у области безбедности саобраћаја на путевима

Република Србија има цео век искуства у нормативном уређењу безбедности саобраћаја, а у складу са међународним конвенцијама, споразумима и другим обавезама и потписница је бројних међународних конвенција, мултилатералних и билатералних уговора којима су регулисана питања у вези са саобраћајем. 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 међународних конвенција о саобраћају (Париз, 1926).⁹⁴ Све ратификоване конвенције и међународни споразуми инкорпорирани

⁹² Тојагић, М. (2015). *Op. cit.*, стр. 289.

⁹³ Инић, М., Јовановић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 81.

⁹⁴ *Конвенција о аутомобилском саобраћају и Конвенција о саобраћају по друмовима и путевима*, усвојене 1926. године у Паризу.

су у унутрашње право и утицали су на измене и унапређење националних закона и других прописа у области безбедности саобраћаја.⁹⁵

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 путевима⁹⁶ 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)⁹⁷, а републике и покрајине донеле су своје законе о безбедности саобраћаја на путевима. 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.

Иако је Уставом СРЈ из 1992. године било предвиђено уређење ове материје на савезном нивоу, до имплементације оваквог решења није дошло.⁹⁸ Након формирања Државне заједнице Србије и Црне Горе (Уставном повељом из 2003. године⁹⁹) уређење материје из ове области било је у надлежности држава чланица.

⁹⁵ 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, стр. 175.

⁹⁶ *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.).

⁹⁷ *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.

⁹⁸ „... СРЈ, преко својих органа, утврђује политику, доноси и извршава савезне законе, друге прописе и опште акте, обезбеђује уставно-судску и судску заштиту у областима, односно питањима: (...) безбедности у свим врстама саобраћаја; ...“ (Устав СРЈ, чл. 77 став 1 тачка 5).

⁹⁹ Уставна повеља државне заједнице Србија и Црна Гора (*Службени лист Србије и Црне Горе*, број 1/2003).

Усвајањем Устава Републике Србије¹⁰⁰ створени су оквири за доношење јединственог закона којим ће бити уређена проблематика безбедности саобраћаја у Републици Србији.

2.2.2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године

Народна скупштина Републике Србије је усвојила Закон о безбедности саобраћаја на путевима¹⁰¹, 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. децембара 2009. године.

ЗоБС је реформски и системски закон, и у његовом тексту су прихваћена решења из међународних стандарда и препорука, обавеза из ратификованих међународних конвенција и уговора. У уводном излагању ове главе поменуто је да је хармонизација саобраћајних прописа спроведена у свим земљама Европе, а и шире, у циљу коришћења искустава из праксе оних земаља, које су успеле да створе јак заштитни систем у управљању безбедношћу саобраћаја. Таква решења већином су примењена и у ЗоБС-у. У овај законски текст уграђена су и решења ЕУ, која произилазе из процеса придруживања Републике Србије Европској унији.¹⁰² Основна сврха доношења ЗоБС-а била је стварање нормативног оквира за системско и стратешко унапређење нивоа безбедности саобраћаја.

2.2.3. Садржај Закона о безбедности саобраћаја на путевима и најзначајније новине

ЗоБС-ом је створен правни оквир за уређење области безбедности саобраћаја на путевима, прописане обавезе које имају поједини субјекти и учесници у саобраћају на путевима, дефинисан и заокружен систем заштите безбедности саобраћаја на путевима итд. Тај систем се састоји од следећих института или целина:

¹⁰⁰ Службени гласник РС, број 98/06.

¹⁰¹ 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).

¹⁰² Преговарачко поглавље 14 – Транспортна политика. Национални програм за усвајање правних тековина ЕУ (2013–2016). Доступно на: <https://www.mei.gov.rs/srp/dokumenta/nacionalna-dokumenta/npaа>, посећено дана 4.5.2020. године.

- 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.¹⁰³

Ради потпунијег излагања садржине ЗоБС-а на овом месту ће бити изложен кратак приказ појединих поглавља, уз истицање најзначајнијих новина, првенствено имајући у виду предмет истраживања ове дисертације.

Основна начела безбедности саобраћаја су од значаја за безбедно одвијање саобраћаја: 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 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“.¹⁰⁴ 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“ (члан 6 став 1).

Правила саобраћаја су најважније и најобимније поглавље ЗоБС-а, јер на јединствен начин утврђују правила саобраћаја на путевима, а са друге стране, са њиховом садржином се сусреће највећи број грађана. 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). Правилима саобраћаја се регулишу понашања учесника у саобраћају на путу, од укључивања у саобраћај, кретања,

¹⁰³ Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 129.

¹⁰⁴ Члан 3 став 1 Закона 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 128/2020 – др. закон).

претицања, извођења других радњи на коловозу до искључења са пута. Због тога је веома важно да ове норме буду усклађене на међународном плану. Ова правила су прописана Конвенцијом о саобраћају на путевима, која је од раније у највећем делу била инкорпорирана у наше законодавство, тако да су ЗоБС-ом ова правила само нешто детаљније разрађена.

ЗоБС регулише међусобне односе и понашање различитих корисника пута као равноправних учесника у саобраћају. Корисници пута се могу разликовати по старости (деца, малолетници и пунолетне особе), по образовању (неписмене особе, особе нижег образовања и особе вишег образовања), према квалификацији за учешће у саобраћају (без основних знања, возачи аматери и возачи професионалци), према животним и саобраћајним искуствима (почетници и искусне особе), према здравственим и другим условима, према психофизичком стању итд. Због свега тога, овај закон би требало да створи услове за равноправно, једновремено и безбедно учешће наведених категорија учесника у саобраћају. Постоје општа и посебна правила понашања, којима се детаљно регулишу правила саобраћаја. Најчешћи адресанти којима су упућена општа правила су учесници у саобраћају или возачи, док се посебним правилима регулишу понашања појединих категорија учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти, мотоциклисти итд.).¹⁰⁵

Саобраћајна сигнализација чини још једну карактеристику у овој области. Саобраћајни знакови представљају специфичну врсту правних норми у саобраћајном праву. Ратификовањем Конвенције о саобраћајним знаковима на путевима, саобраћајни знакови су унифицирани.¹⁰⁶ Систем саобраћајних знакова у ЗоБС-у је усклађен са овом Конвенцијом, а у односу на досадашње прописе, новину представља то што је предвиђена могућност и услови за примену знакова са променљивим садржајем. Овде су укључена и овлашћења за измену садржаја на оваквим знаковима. Поред тога, прописано је и да, уколико безбедност саобраћаја или саобраћајно-технички услови то захтевају, одређени саобраћајни знакови, односно, поруке се учесницима у саобраћају могу пренети и путем знакова који у целини или делимично могу да имају промењен садржај.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Инић, М., Јовановић Д. (2009). *Ор. cit.*, стр. 84.

¹⁰⁶ Конвенција о саобраћајним знаковима на путевима, од 8. новембра 1968. године.

¹⁰⁷ Саобраћајна сигнализација регулисана је у поглављу VII Закона о безбедности саобраћаја на путевима, у члановима 132–155.

У општим одредбама о правилима у саобраћају направљена је хијерархија дужности учесника у саобраћају (члан 20 став 1). Прецизно и јасно је наведен редослед поступања учесника у саобраћају, тако што су дужни да по тачно одређеном редоследу поштују:

- значење знака, односно, наредбе коју даје овлашћено лице које врши непосредно регулисање саобраћаја;
- значење светлосног саобраћајног знака као и значење саобраћајног знака;
- значење ознаке на коловозу и тротоару; и на крају
- правила саобраћаја.

Наведени редослед правила у саобраћају се поштује и у случају када правило које се примарно поштује одступа од правила које се секундарно поштује. На пример, када светлосни знак (семафор) одступа од саобраћајног знака (пут са првенством пролаза), првенство пролаза на раскрсници која је регулисана светлосним знацима ће имати возач из улице која нема првенство пролаза, уколико је на семафору зелено светло.

У закону су предвиђене и друге значајне новине, као на пример:

- 1) рестрикција коришћења мобилних телефона у вожњи (члан 28);
- 2) смањена је вредност општег ограничења брзине за вожњу у насељу на 50 km/h (члан 43);
- 3) уведена је обавеза ношења хомологоване заштитне кациге за време вожње мотоцикла, мопеда, трицикла и четвороцикла (члан 91);
- 4) уведена је могућност санкционисања просечне брзине (члан 42);
- 5) обавеза коришћења сигурносног појаса за возача и путнике и поседовање светлоодбојног прслука у возилу (члан 30);
- 6) забрана коришћења уређаја који детектују, односно ометају рад радара и других уређаја за откривање прекршаја (члан 29);
- 7) прецизнији услови за превоз деце (члан 26);
- 8) обавеза омогућавања укључивања возила која се крећу закрченом саобраћајном траком (члан 36);
- 9) дефинисана је насилничка вожња (члан 41);

- 10) уведена је забрана уласка и у раскрснице без семафора, у случају да возило не може да изађе из раскрснице без ометања других учесника у саобраћају (члан 49);
- 11) уведене су забране заустављања и паркирања, и на местима као што су физички одвојене коловозне траке, трака за укључивање, „жута трака“ итд. (члан 66);
- 12) уведена је обавеза употребе светлоодбојног прслука или друге рефлектујуће материје за пешаке који се крећу путем ван насеља (члан 81);
- 13) забрањена је употреба слушалица на ушима за пешака који прелази коловоз (члан 96);
- 14) прецизније је дефинисан начин заустављања возила од стране полицијских службеника (чл. 108–110);
- 15) уведена је обавеза употребе жутог ротационог светла за трактор и радне машине у појединим ситуацијама (члан 111);
- 16) уведена је обавеза покривања расутих терета током транспорта (члан 112);
- 17) уведена је забрана превоза лица у товарном простору (члан 116).

Међу правилима саобраћаја посебну пажњу заслужује дефинисање појма „насилничка вожња“ који представља новину у закону (члан 41 ЗоБС-а). Под насилничком вожњом подразумева се поступање возача које је у грубој супротности са правилима саобраћаја, или када возач не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају. Имајући у виду сложеност оцене и доказивања у пракси насилничке вожње, која треба да садржи најмање један од алтернативно наведених елемента (груба супротност са правилима саобраћаја и/или непоказивање обзира према безбедности осталих учесника у саобраћају), 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).

Дужности учесника у саобраћају у случају саобраћајне незгоде су такође прописане ЗоБС-ом.¹⁰⁸ Одредбе овог поглавља односе се на предузимање мера у циљу спречавања нових незгода, обезбеђење предмета и трагова саобраћајне незгоде, обавештавање полиције и здравствених установа, пружања помоћи повређеним учесницима незгоде, односно, превоз до здравствене установе. У свим случајевима када незгода има елементе кривичног дела (има погинулих, повређених или је наступила велика материјална штета), вршење увиђаја је обавезно. Полиција и здравствена установа су дужни да изађу на лице места одмах по сазнању за незгоду, односно, да има повређених лица у незгоди која има обележја кривичног дела. Дефинисана је и обавеза овлашћених лица да сачине документацију са увиђаја. Прецизно је по први пут дефинисано да увиђајну документацију чине: записник о увиђају, скица лица места, ситуациони план лица места и остали прилози. У случајевима када је последица саобраћајних незгода мања материјална штета, полиција врши увиђај само ако то захтева један од учесника незгоде или лице које је претрпело материјалну штету у незгоди. Дакле, у овом случају не постоји обавеза вршења увиђаја. Од возача, односно, учесника у незгоди у којој је настала мања материјална штета, захтева се сачињавање тзв. Европског извештаја о саобраћајној незгоди. У овом случају осигуравајућа друштва су дужна да воде евиденцију о саобраћајним незгодама за које је сачињен Европски извештај и да месечне извештаје достављају МУП-у и Агенцији за безбедност саобраћаја.¹⁰⁹

Казнене одредбе и посебне мере и овлашћења су поглавља ЗоБС-а у којима су такође предвиђене новине.¹¹⁰ Једна од значајних је увођење казних поена у систем

¹⁰⁸ Ова област регулисана је у поглављу X Дужности учесника у саобраћају у случају саобраћајне незгоде, чланови 167–177, Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

¹⁰⁹ 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. Детаљније видети у: Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Коментар Закона о безбедности саобраћаја*, ЈП Службени гласник, стр. 209.

¹¹⁰ Детаљније видети: Поглавље XVIII Посебне мере и овлашћења, чланови 278–296, Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Поглавље XXI Казнене одредбе, чланови 314–338а, Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

санкција за саобраћајне прекршаје и саобраћајне незгоде. У зависности од броја казних поена, које возач „сакупи“ у року од две године, предузимају се прописане мере. Основни циљ прописивања ове санкције је стимулисање возача на поштовање правила понашања у саобраћају. Систем санкција за прекршаје сада садржи богатију лепезу мера и то: новчане казне у фиксном износу, новчане казне у променљивом износу, казнене поене, казну затвора и заштитну меру забране управљања моторним возилом. Санкције за саобраћајне прекршаје, чија је последица апстрактна опасност, умерено су пооштрене, док су санкције за прекршаје чија је последица конкретна опасност или саобраћајна незгода значајно пооштрене. Посебно су пооштрене санкције за прекршаје против безбедности деце у саобраћају и насилничку вођњу.

Лепеза принудних мера је значајно проширена, тако да су поред постојећих прописане и нове принудне мере (члан 278–296.):

- искључење возача из саобраћаја;
- задржавање возача;
- упућивање возача на контролни лекарски преглед;
- утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци код учесника у саобраћају;
- заустављање, односно упућивање ради заустављања возила на безбедном месту или укључивања возила на пут за ту врсту или категорију возила;
- искључивање возила из саобраћаја;
- налагање мера ради отклањања, односно спречавања опасности на путу;
- снимање саобраћаја или учесника у саобраћају, односно документовање прекршаја и других деликата у саобраћају;
- привремено одузимање предмета прекршаја;
- одузимање обрасца стране возачке дозволе када возач поседује више од једне возачке дозволе;
- упућивање на контролни технички преглед возила;
- уклањање, односно премештање возила, као и постављање уређаја којима се спречава одвожење возила;

- мерење осовинског оптерећења возила и укупне масе возила.

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

Надзор над спровођењем закона¹¹¹ 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.

Осим наведених, предвиђена су и друга многобројна решења која треба да допринесу успостављању ефикаснијег система безбедности саобраћаја, међу којима и:

- побољшање структуре друштвеног механизма у овој области на тај начин што је кроз „поделу посла“ у активностима на пословима безбедности саобраћаја укључен много већи број институција;
- побољшање структуре мера друштвене интервенције (предвиђено је да се предузима већи број мера и активности него што је то био случај до сада);
- посебна пажња усмерена ка ризичним групама и рањивим корисницима пута;

¹¹¹ Детаљније видети у: Поглављу XX Надзор, чланови 298–311. Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

- потпуније и поузданије евиденције и базе података, као основни предуслов за доношење квалитетних одлука, рационално коришћење људских, техничких и финансијских средстава и уопште за ефикасно реаговање друштва.

Поред системских измена, ЗоБС дефинише поједина решења, на основу решења најбоље светске праксе, које се односе на:

1. Смањење досадашње толеранције алкохолисаности возача (аматера) са 0,5 промила на 0,2 промила. Утврђено је 6 група категорисања алкохолисаности у односу на количину алкохола у крви:
 - блага алкохолисаност – до 0,20 промила;
 - умерена алкохолисаност – више од 0,20 до 0,50 промила;
 - средња алкохолисаност – више од 0,50 до 0,80 промила;
 - висока алкохолисаност – више од 0,80 до 1,20 промила;
 - тешка алкохолисаност – више од 1,20 до 1,60 промила;
 - веома тешка алкохолисаност – више од 1,60 до 2,00 промила (члан 187);
 - професионалним возачима и возачима почетницима није дозвољена ни најмања концентрација алкохола у органским течностима.
2. Посебне техничке мере које укључују: заштиту деце; саобраћајне патроле (грађана и школске саобраћајне патроле); пешачке зоне; зоне успореног саобраћаја; зона „30“ (део пута или улице где се брзина возила ограничава на 30 км/час); зона школе; заштита животне средине и др;¹¹²
3. Техничке услове које возила у саобраћају на путу морају да испуњавају у погледу димензија, укупне масе, осовинског оптерећења и заштите животне средине, као и да имају исправне прописане уређаје, склопове и опрему;¹¹³
4. Услова за возаче моторних возила, односно категорије возачких дозвола. Поред „А“, „Б“, „Ц“, „Д“, „БЕ“, „ЦЕ“ и „ДЕ“ категорије возачке дозволе предвиђене Конвенцијом о саобраћају на путевима, ЗоБС је у овом делу усклађен и са

¹¹² Детаљније видети у: Поглављима XV Возила и XVI Технички преглед моторних и прикључних возила, Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

¹¹³ Детаљније видети: Поглавље IX Техничко регулисање саобраћаја, чланови 157–166 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

прописима ЕУ па је предвидео и поткатоорије „Ф“, „М“, „АМ“, „А1“, „А2“, „Б1“, „Б“, „БЕ“, „Ц1“, „Ц1Е“, „Ц“, „ЦЕ“, „Д1“ и „Д1Е“, „Д“ и „ДЕ“. Ово практично значи да је образац возачке дозволе предвиђен ЗоБС-ом усклађен са јединственим образцем ЕУ, тако да су испуњене претпоставке да државе чланице ЕУ аутоматски признају возачку дозволу издату у нашој земљи, када постане чланица ЕУ (члан 180, 181 и 195);

5. Увођење категорије пробне возачке дозволе – возачима почетницима издаје се пробна возачка дозвола на период од две године. За возача са пробном возачком дозволом предвиђена су одређена ограничења или забране. Тако је возачу са пробном возачком дозволом забрањено управљање возилом у времену од 23 до 06 часова, не сме уопште користити алкохол, не сме управљати возилом брзином већом од 110 km/h на ауто-путу, односно 90 km/h на мото-путу. Возач са пробном возачком дозволом Б категорије не сме управљати возилом до навршене 18. године, без надзора пунолетног лица које поседује возачку дозволу Б категорије минимум 5 година и у возилу не сме превозити више од 3 особе (рачунајући и лице које врши надзор). Уколико возач у овом року успешно управља возилом аутоматски добија редовну возачку дозволу (члан 182);
6. Обуку из прве помоћи која је саставни део оспособљавања кандидата за возаче, од стране лиценцираног испитивача;¹¹⁴
7. Систем лиценцирања којим се обезбеђује квалитетнији рад институција и појединаца у њима и услове за добијање лиценце за обављање послова: инструктора и предавача теоријске наставе у ауто-школама; испитивача на возачком испиту; контролора на техничким прегледима возила; стручњака за проверу испуњености захтева безбедности саобраћаја код путева и др. Након провере испуњености предвиђених услова, лиценца се издаје на одређено време (две или три године). На овај начин обезбеђују се услови за континуирано едуковање и стручно усавршавање, јер је за продужење лиценце предвиђена поновна провера стручне оспособљености за обављање посла и др.¹¹⁵

¹¹⁴ Детаљније видети: Поглавље XIII Обука из прве помоћи, чланови 241–242, Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

¹¹⁵ Детаљније видети: Поглавље XII Оспособљавање кандидата за возаче, чланови 206–240, Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

2.2.4. Остали прописи који чине правни оквир безбедности саобраћаја на путевима

Прописи у саобраћају на путевима су хетерогени, како по својој хијерархијској важности, тако и по субјектима надлежним за њихово доношење, и могу се поделити на три нивоа. У уводном делу већ је речено да су на државном нивоу основе безбедности саобраћаја на путевима уређене на основу: Устава Републике Србије, Закона о ратификацији међународних конвенција и споразума из области безбедности саобраћаја, закона и подзаконских аката (за чије су доношење надлежна министарства и друге институције на националном нивоу), као и да су најважнији прописи у области безбедности саобраћаја на путевима закони.

Закони којима је примарно уређен систем безбедности саобраћаја су: Закон о безбедности саобраћаја на путевима и Закон о путевима¹¹⁶. Поред ових закона (матичних закона) за регулисање ове области од значаја су и следећи закони: Закон о транспорту опасне робе¹¹⁷, Закон о међународном превозу у друмском саобраћају¹¹⁸, Закон о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима¹¹⁹, Закон о превозу терета у друмском саобраћају¹²⁰, Закон о општем управном поступку¹²¹, Закон о обавезном осигурању у саобраћају¹²², Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама¹²³, Закон о здравственој заштити¹²⁴, Закон о основама система образовања и васпитања¹²⁵ и др.

Посматрано из угла предмета истраживања ове дисертације, од посебног значаја су и Кривични законик¹²⁶ и Закон о прекршајима¹²⁷ који регулишу казнену одговорност за саобраћајне деликте. Кривичним закоником прописана су кривична дела против

¹¹⁶ *Службени гласник РС*, бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон.

¹¹⁷ *Службени гласник РС*, бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 – др. закон и 10/2019 – др. закон.

¹¹⁸ *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.

¹¹⁹ *Службени гласник РС*, бр. 96/2015 и 95/2018.

¹²⁰ *Службени гласник РС*, број 68/2015 и 41/2018.

¹²¹ *Службени гласник РС*, број 18/2016 и 95/2018 – аутентично тумачење.

¹²² *Службени гласник РС*, број 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС.

¹²³ *Службени гласник РС*, број 87/2018.

¹²⁴ *Службени гласник РС*, број 25/2019.

¹²⁵ *Службени гласник РС*, број 88/2017, 27/2018 – др. закон, 10/2019, 27/2018 – др. закон и 6/2020 .

¹²⁶ *Службени гласник РС*, бр. 85/2005, 88/2005 – испр., 107/2005 – испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019.

¹²⁷ *Службени гласник РС*, број 65/2013, 13/2016, 98/2016 – одлука УС, 91/2019 и 91/2019 – др. закон.

безбедности јавног саобраћаја, а заштитни објект је безбедност јавног саобраћаја и општа сигурност људи и имовине. Инкриминисане су следеће радње: непридржавање саобраћајних прописа, уништење, односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди. Основна карактеристика ових кривичних дела је њихов бланкетни карактер, те се за утврђивање постојања радње извршења кривичног дела упућује на саобраћајне прописе – ЗоБС и друге прописе којима се регулише безбедност саобраћаја, а пре свега правила понашања у саобраћају. Законом о прекршајима се уређује појам прекршаја, услови за прекршајну одговорност, услови за прописивање и примену прекршајних санкција, систем санкција, прекршајни поступак, издавање прекршајног налога, поступак извршења одлуке, регистар санкција и регистар неплаћених казни и других 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 полицији¹²⁸ и Закон о комуналној милицији¹²⁹. Законом о полицији се уређује поступање полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује 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 у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи и бројна подзаконска акта, која су донета на основу ЗоБС-а (правилници, уредбе и одлуке о спровођењу закона). Овим актима, најчешће у форми правилника, ближе се регулишу бројна питања у циљу конкретизације и бољег извршавања закона (на пример: саобраћајни знакови; знаци које дају овлашћена службена лица; услови које морају испуњавати возила у саобраћају, регистрација возила на моторни погон; начини вршења техничких прегледа возила; здравствени услови возача; услови које морају испуњавати ауто-школе; програм и начин припреме кандидата за возаче; начин полагања возачког испита; издавање возачких дозвола; регистрација редова вожње у линијском саобраћају;

¹²⁸ *Службени гласник РС*, број 6/2016, 24/2018 и 87/2018.

¹²⁹ *Службени гласник РС*, број 49/2019.

услови за аутобуске станице и стајалишта; постављање натписа и других знакова на јавним путевима и заштитном појасу; технички нормативи за изградњу и одржавање путева, итд.)¹³⁰.

Подзаконски акти на локалном нивоу су локални прописи, које доносе скупштине градова или општина (статути, одлуке, наредбе...). Имајући у виду новине које уводи ЗоБС, 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.

Подзаконски акти на нивоу предузећа и установа су општи акти предузећа која се баве превозом (статути, правилници, општи услови рада/превоза, тарифе и др.) и садрже, пре свега, правне норме безбедносног карактера. Њима се уређују питања која су на основу закона дужна или овлашћена да уреде ова предузећа. Између осталог, овим актима се уређују: општи услови и тарифе превозника; начин на који ће се у процес рада

¹³⁰ У периоду 2010–2019. године 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, 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).

уградiti унутрашња контрола; услови рада саобраћајног особља; који органи, односно радници су дужни водити рачуна да возачи и возила испуњавају прописане услове; вођење прописаних евиденција; одговорност радника који не извршавају своје обавезе итд.

2.2.5. Стратешки оквир безбедности саобраћаја Републике Србије

Једна од најзначајнијих новина у ЗоБС-у је организација безбедности саобраћаја. Ово је био неопходан корак ка стварању услова за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја, с обзиром да је организација безбедности саобраћаја у Србији, пре доношења ЗоБС-а, била најслабија карика система безбедности саобраћаја. Како се наводи у бројним документима и литератури, доношењем ЗоБС-а, „Република Србија сврстана је у групу држава које су начелно усвојиле могућност управљања безбедношћу саобраћаја“. У том смислу, предвиђени су правни темељи за успостављање институционалног и стратешког оквира. Регулисање овог сегмента безбедности саобраћаја у мањој мери је био предмет међународне регулативе, а државама је препуштено да саме пропишу своју организацију у овој области. Полазећи од позитивних искустава у другим земљама, ЗоБС-ом је у овом сегменту предвиђена богата структура друштвеног механизма и богатија структура мера друштвене интервенције (посебно превентивних); другачија расподела надлежности међу институцијама; услови које морају испуњавати институције које се баве пословима безбедности саобраћаја и др. Међу њима је од посебне важности:

- 1) Формирање националног Тела за координацију послова безбедности саобраћаја и тела за послове безбедности саобраћаја на нижим нивоима административног организовања – територијална аутономија и локална самоуправа (члан 8);¹³¹
- 2) Оснивање Агенције за безбедност саобраћаја, која има значајне надлежности у овој области (члан 9);

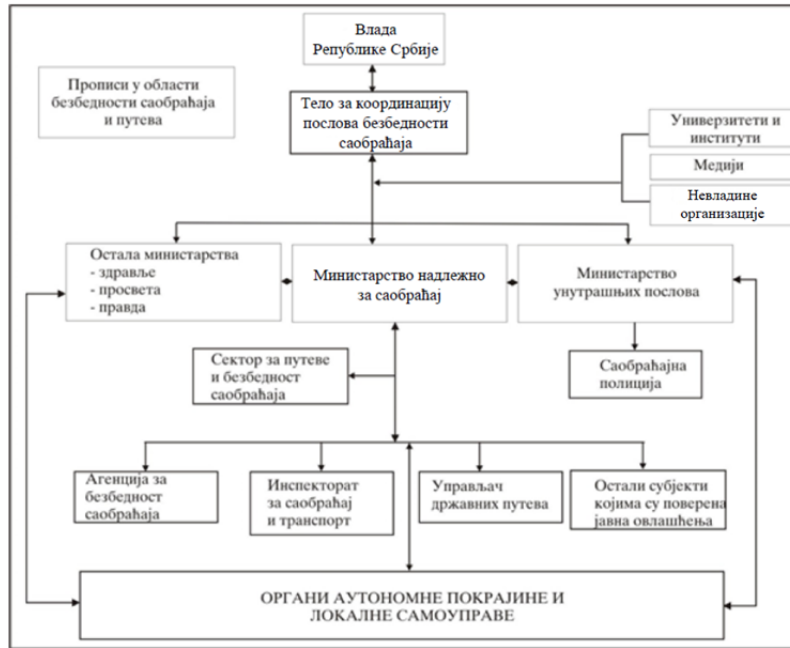
¹³¹ Наведена тела имају изузетан значај у успостављању процеса управљања безбедношћу саобраћаја, у успостављању и јачању институција безбедности саобраћаја, у поспешивању њиховог рада, сарадње и усаглашавања (кооперација и координација). Ова, интерсекторска тела подстичу и прате све активности у безбедности саобраћаја, а посебно припремају, предлажу и прате реализацију стратегија и стратешких планова безбедности саобраћаја на свим нивоима.

- 3) Доношење националне Стратегије безбедности саобраћаја и Акционог плана безбедности саобраћаја, који на предлог Тела за координацију безбедности саобраћаја усваја Влада (члан 11, 12 и 13);
- 4) Праћење проблематике безбедности саобраћаја (члан 14, 15 и 16);¹³²
- 5) Систем финансирања безбедности саобраћаја (члан 17, 18 и 19).¹³³

Оснивање Тела за координацију безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Тело за координацију), представља први и најважнији корак у циљу успостављања система безбедности саобраћаја. Овакав корак предузет је на основу искустава која су се показала као веома успешна у пракси најразвијенијих земаља. На тај начин законодавац је поступио у складу са препорукама УН, да државе чланице треба да оснују тела за безбедност саобраћаја. Веома је значајно нагласити да ово тело не припада ниједном министарству, већ га оснива Влада као међуминистарско тело. Тиме се уважава чињеница да безбедност саобраћаја није проблем само једног министарства: безбедност саобраћаја је привредни, саобраћајни, здравствени и социјални проблем, у чијем решавању директно учествују министарства надлежна за послове саобраћаја, унутрашњих послова, здравља, рада, правде, просвете, трговине и услуга (слика 1.4). Осим националног, предвиђено је и оснивање покрајинских и локалних тела за координацију безбедности саобраћаја.

¹³² 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.

¹³³ 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.



Слика 1.4 – Организација безбедности саобраћаја у Републици Србији (Report on traffic safety in Serbia, 2019)¹³⁴

Законом је први пут основана посебна Агенција, која обавља послове унапређења безбедности саобраћаја: прати и унапређује систем безбедности саобраћаја, обавља превентивно-промотивне активности, организује стручно усавршавање професионалних возача, инструктора, предавача теоријске наставе у ауто-школама, испитивача на возачком испиту и контролора техничких прегледа, врши послове унапређења безбедности возила, организује семинаре и спроводи испит за несавесне возаче (којима је одузета возачка дозвола), обезбеђује стручну литературу за обуку возача и издаје периодичне публикације о безбедности саобраћаја и сл.

Важан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја је праћење постојећег стања безбедности саобраћаја, дефинисање жељеног стања, дефинисање и спровођење управљачких мера у циљу приближавања постојећег стања жељеном. ЗоБС по први пут дефинише да Влада и други надлежни органи, најмање два пута годишње, подносе надлежним скупштинама извештај о стању безбедности саобраћаја. На тај начин требало би да буде обезбеђено континуирано праћење и упознавање јавности са стањем безбедности саобраћаја, као и могућност благовремене примене корективних мера и

¹³⁴ Report on traffic safety in Republic of Serbia. (2019). Improving The Traffic Safety In The Western Balkan Countries Through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies/TRAFSAF, pp 20.

активности ради постизања дефинисаних циљева. Како би се побољшала ефикасност праћења стања безбедности саобраћаја, предвиђено је успостављање интегрисане базе података о свим обележјима значајним за праћење безбедности саобраћаја, у складу са најбољом праксом и препорукама из најразвијенијих земаља. Агенција за безбедност саобраћаја одређена је као носилац система евидентирања и праћења, а сви државни органи и други субјекти су дужни да Агенцији достављају податке. Подаци из јединствене базе података доступни су јавности за све заинтересоване субјекте.

Осим стварања бољих институционалних претпоставки, уведена је и обавеза доношења Стратегије безбедности саобраћаја, чије доношење је у надлежности Владе Републике Србије. Најважнији садржај стратегије (постојеће стање, дугорочни и краткорочни циљеви, смернице, кључне области рада и рокови), период на који се односи (најмање пет година) и до када се мора донети (до краја јуна у последњој години важења претходне стратегије).¹³⁵

Успех система за управљање безбедношћу саобраћаја зависи од обезбеђивања довољних и сигурних финансијских средстава. У том смислу, велики значај имају финансијска средства од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје што је у складу са савременим приступом да „безбедност у саобраћају финансирају небезбедни“. Успостављање институционалног оквира и предузимање мера и активности у безбедности саобраћаја установљено је због оних који не поштују прописе и изазивају проблеме у безбедности саобраћаја, па је и логично да они највише учествују у финансирању безбедности саобраћаја.¹³⁶

2.2.5.1. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015–2020. године

Влада Републике Србије је 2014. године усвојила „Полазне основе за доношење националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима“¹³⁷ и документ „Повеља о

¹³⁵ 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. Детаљније видети у: Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 46.

¹³⁶ Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 50.

¹³⁷ Закључак Владе РС (*Службени гласник РС*, број 94 од 3. септембра 2014.).

одговорностима и безбедном понашању у саобраћају¹³⁸, а 2015. године усвојила је Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (у даљем тексту: Стратегија).¹³⁹

Доношење Стратегије базирано је на успешној пракси из најразвијенијих земаља и њеном прилагођавању и преношењу у неразвијене и земље у развоју (тзв. глобално управљање безбедношћу саобраћаја). Искуства из најразвијенијих земаља су доказала да су страдања у саобраћају предвидива и да се могу спречити. Дакле, упркос сталном порасту броја возила на путевима и све већем броју учесника у саобраћају, најразвијеније земље су развиле одговарајуће „лекове“, којима се успешно смањује угроженост у саобраћају. Најважнији заједнички именилац за све успешне праксе у безбедности саобраћаја је стратешко управљање безбедношћу саобраћаја, које се темељи на науци, а има јасну, искрену и јавно исказану политичку подршку. Припрема и доношење стратешких докумената – политике развоја система безбедности саобраћаја и стратегије, одличан је начин да се демонстрира управљање стањем безбедности саобраћаја. Припремање предлога ових докумената заснива се на научним сазнањима, али их усвајају и дају им политички печат званичне и демократски изабране институције – скупштина, влада, председник, премијер, градоначелник, тела локалних самоуправа и сл.

Сврха Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, је: „уознавање са тренутним стањем безбедности саобраћаја, постављање циљева који се желе постићи у безбедности саобраћаја и смерница којима ће се најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања“.

Полазећи од анализе стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, у Стратегији је изнет податак да се на међународном – европском нивоу, Република Србија налази у групи најнебезбеднијих држава (једино је Румунија небезбеднија). Државе ЕУ су у периоду 2010–2013. године оствариле значајан напредак (смањење јавног ризика за државе ЕУ је у просеку 15,2%), док је Србија стагнирала. Посебно су значајан напредак оствариле: Румунија, Грчка, Португалија и Словачка.¹⁴⁰

¹³⁸ Повељу о одговорностима и безбедном понашању у саобраћају Влада РС потписала је 13. новембра 2014. године.

¹³⁹ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (*Службени гласник РС*, број 64/2015).

¹⁴⁰ *Ibid.*, стр. 18.

Стратегијом су дефинисани мисија, визија и циљеви у формулисању жељеног стања у безбедности саобраћаја:

- 1) Мисија Стратегије је успостављање постојаног и делотворног заштитног система;
- 2) Визија Стратегије је друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода;
- 3) Циљеви Стратегије односе се на изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће омогућити:
 - да у саобраћају нема погинуле деце;
 - да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години, у односу на 2011. годину;
 - да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.

Планирано је да се предвиђени циљеви, у погледу коначних исхода саобраћајних незгода и настрадалих лица, реализују на основу непрекидног унапређивања перформанси система безбедности саобраћаја, а то ће бити квантификовано променама вредности најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. Очекивани циљеви у односу на индикаторе безбедности саобраћаја приказани су у табели 1.1.

Табела 1.1 – Вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2014. години и очекиване вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2020. години (Стратегија, 2015)¹⁴¹

Назив индикатора БС	Вредност 2014. год. ¹²	Циљ 2020. год
Заштитни системи	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	70,3%	95%
Процент употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	4,0%	85%
Процент употребе заштитних система за децу до 3 године старости	35,9%	96%
Процент употребе заштитне кашиге од стране мотоциклиста	91,5%	99%
Процент употребе заштитне кашиге од стране мопедиста	72,4%	99%
Индикатори везани за брзину	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент прекорачења брзине у дневним условима у насељу	64,1%	19%
Процент прекорачења брзине у дневним условима ван насеља	42,3%	19%
Процент прекорачења брзине у дневним условима на аутопуту	47,2%	19%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима возње у насељу	22,3%	4,9%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима возње ван насеља	16,3%	4,9%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима возње на аутопуту	26,2%	9,9%
Индикатор везан за алкохол	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент возача у саобраћајном току под утицајем алкохола	0,95% ¹³	0,1%
Индикатор везан за дневна светла	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент употребе дневних светала у путничким возилима	95,8%	99%

Прихватајући препоруке УН у Стратегији су за сваки од пет стубова предвиђене смернице деловања и утврђени проблеми, како би се дефинисали циљеви и активности у правцу њиховог решавања. Од посебног значаја за предмет истраживања су смернице наведене у оквиру првог стуба, које се односе на ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја (табела 1.2) и четвртог стуба које се односе на безбедније учеснике у саобраћају.

¹⁴¹ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (Службени гласник РС, бр. 64/2015), стр. 23.

Табела 1.2 – Приказ смерница и проблема за ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја – Стуб 1 (Стратегија, 2015)

Бр.	СТУБ 1 Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја	
	СМЕРНИЦЕ	ПРОБЛЕМИ
1.	Постављање стратешког и правног оквира	Непостојање јасне политичке воље у појединим деловима система
2.	Изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета институција и појединаца)	Ненаменско трошење средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја
3.	Изградња и јачање управљања радом чинилаца и контроле рада чинилаца у систему управљања	Неквалитетне и неприменљиве правне норме и недоследна примена прописа у области безбедности саобраћаја,
4.	Изградња и јачање веза између чинилаца у систему управљања	Неефикасна примена прописа у области безбедности саобраћаја
5.	Управљање подацима	Непостојање системског праћења и сталног унапређења прописа у области безбедности саобраћаја и њихово прилагођавање најбољој пракси ЕУ
6.	Постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката	Непостојање системског праћења стања безбедности саобраћаја услед недефинисаних обележја безбедности саобраћаја
7.		Неразумевање значаја података о обележјима безбедности саобраћаја и важности размене и доступности података
8.		Недостатак стручног и професионалног приступа у систему безбедности
9.		Недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја

Из наведене табеле може се уочити да основне смернице ефикаснијег управљања безбедношћу саобраћаја суштински обухватају изградњу правног и институционалног оквира, као и координацију између субјеката надлежних у оквиру друштвеног механизма у безбедности саобраћаја.

У оквиру четвртог стуба – безбеднији учесници у саобраћају, у Стратегији се наводе основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају, које се односе на изградњу и промену свести, ставова, знања, понашања учесника у саобраћају и сл. Посебно се истичу кључне области деловања на понашање учесника у саобраћају, које су препознате као највећи проблеми и извори опасности у

саобраћају: низак степен коришћења сигурносних појасева и седишта за децу, велики проценат прекорачења брзине и вожње под дејством алкохола.

У Стратегији се наводи да даље активности на њеном спровођењу укључују израду Акционог плана, односно дефинисање конкретних мера, носилаца активности, рокова за реализацију активности и потребних средстава.

2.2.5.2. Акциони план безбедности саобраћаја на путевима

У децембру 2016. године Влада Републике Србије, на предлог Тела за координацију, усвојила је Акциони план за спровођење Стратегије за период од 2015. до 2020. године (у даљем тексту: Акциони план).¹⁴² Акционим планом предвиђен је скуп конкретних мера и активности (циљева) систематизованих кроз пет стубова наведених у Стратегији (табела 1.3).

Табела 1.3 – Приказ мера и активности (циљева) у Акционом плану кроз пет стубова (Акциони план, 2016)¹⁴³

ЦИЉЕВИ					
Бр.	СТУБ 1	СТУБ 2	СТУБ 3	СТУБ 4	СТУБ 5
1.	Стратешко управљање у безбедности саобраћаја	Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже	Хармонизација прописа у области хомологације возила;	Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних возила	Координација хитних служби на лицу места саобраћајне незгоде и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода
2.	Успостављање савремене и доступне базе података о обележјима безбедности саобраћаја	Увођење интелигентних транспортних система на мрежи аутопутева	Унапређење система контроле техничке исправности возила	Унапређење безбедности учесника у саобраћају	Скраћење времена потребног за остваривање комуникације позиваоца са надлежним хитним службама (полиција, ХМП, ВСЈ)

¹⁴² Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (*Службени гласник РС*, број 1/17).

¹⁴³ *Ibid.*, стр. 2, 3.

3.	Унапређење квалитета прикупљања података о саобраћајним незгодама и последицама	Унапређење безбедности и здравља на раду у зонама извођења радова	Технолошко унапређење возила и стимулисање коришћења еколошких горива и еколошких возила	Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају	Скраћење времена од успостављања позива односно пријема информације до поласка екипе (екипа) хитне службе на лице места саобраћајне незгоде
4.	Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције и инспекције		Развој интелигентних транспортних система у/на возилу у функцији безбедности саобраћаја	Унапређење саобраћајног васпитања и образовања у саобраћају	Скраћење времена од поласка екипе (екипа) хитне службе до доласка на лице места
5.	Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања				Унапређење квалитета рада припадника хитних служби
6.					Скраћење времена транспорта повређеног од лица места саобраћајне незгоде до здравствене установе

За сваку активност по годинама дефинисани су индикатори, односно показатељи ефеката предузетих активности и кључни субјекти надлежни за спровођење предвиђених активности. Тело за координацију прати и оцењује спровођење Акционог плана. Субјекти надлежни за спровођење активности су дужни да Телу за координацију достављају извештаје о спроведеним активностима, као и образложења са предлогом мера за превазилажење потешкоћа уколико се реализација активности не буде одвијала по плану.

Као што је већ и поменуто, поред националног Тела за координацију, ЗоБС је предвидео и оснивање локалних тела за координацију, као и доношење стратегије и годишњег плана безбедности саобраћаја на путевима од стране локалних самоуправа (члан 13 ЗоБС-а). Ова стратешка документа на локалном нивоу морају бити усклађена са

националном Стратегијом и Акционим планом. На тај начин омогућено је локалним самоуправама да креирају политику безбедности саобраћаја у складу са конкретним проблемима безбедности саобраћаја на сопственом подручју, као и да обезбеде услове за координирано и стратешко управљање безбедношћу саобраћаја на целокупној територији наше земље и тако омогуће реализацију општих циљева из националних стратешких докумената.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Јованов, Д., Вуковић, Д. (2010). *Припрема стратешких докумената безбедности саобраћаја у локалним заједницама (општинама)*, V семинар: Улога Локалне заједнице у безбедности саобраћаја, Зборник радова, Криминалистичко-полицијска академија, Земун, стр. 84.

Глава 3

САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИКТИ

Саобраћај, као друштвено корисна делатност, састоји се од кретања, тј. понашања великог броја људи, од којих многи управљају моторним возилима као опасним стварима. Данас, на врло ограниченем простору, на коме се одвија друмски саобраћај, учествује практично целокупна популација (различитог доба старости, пола, степена оспособљености за учешће у саобраћају, психичког и физичког здравственог стања, карактера, навика, схватања, интереса итд.). Ако се овоме додају чиниоци који се односе на: неодговарајућу путну мрежу и стање путева, чињеницу да се на путевима одвија претежно мешовити саобраћај (бицикл, мотоцикл, трактори, моторна возила), густину саобраћаја (градови, туристичка подручја), различите временске услове под којима се одвија саобраћај, историјске, културне, друштвено-економске и друге факторе – добија се оквир, у коме, интеракцијом разноврсних, сложених, многобројних и узајамно испреплетених фактора, узрока и услова, настају негативне појаве које прате одвијање савременог саобраћаја.¹⁴⁵

У најзначајније негативне појаве у саобраћају спадају противправна понашања учесника у саобраћају и саобраћајне незгоде. Противправна понашања у саобраћају се разликују по степену опасности који проузрокују. Правно се могу квалификовати као кажњиви деликти различитог степена друштвене опасности (прекршаји, привредни преступи и кривична дела).¹⁴⁶ Међу свим противправним понашањима, најопаснија су она која кулминирају у саобраћајне незгоде са трагичним последицама. Лепеза ових појава је широка, а снага и интензитет такве јачине да нарушавају фундаменталне интересе друштва. Таква понашања у својој укупности и комплексности чине структуру

¹⁴⁵ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 4.

¹⁴⁶ Нису сва противправна понашања у саобраћају кажњива, већ за то она морају да испуњавају законом прописане услове, без обзира која врста кажњивих дела је у питању (прекршаји, привредни преступи или кривична дела).

саобраћајних деликата. Зато се, осим о правном појму саобраћајних деликата, може говорити о саобраћајном деликту као реалној појави.

Саобраћајни деликт је реална појава. У појму саобраћајног деликта су сједињене посебне карактеристике, на основу којих се разликује од осталих врста деликата. Ради се о специфичним својствима и односима који детерминишу сврставање конкретне појаве под појам саобраћајног деликта. Може се рећи да су следеће одреднице темељ утврђивања појма саобраћајног деликта:

- прва одредница је да се ради о људском понашању којим се угрожава сигурност саобраћаја, а под тим се подразумевају и посебна обележја великог броја противправних понашања у саобраћају на путевима;
- амбијентална компонента (пут), друга је битна одлика саобраћајног деликта у друмском саобраћају;
- трећа компонента односи се на заштићено правно добро, које се условно може означити као безбедност саобраћаја, при чему се има у виду шири смисао појма саобраћајног деликта, који као такав укључује односе у саобраћају, уређене правним прописима.¹⁴⁷

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 пенилошком аспекту, а посредно се изражава и у самом називу ове врсте делинквентног понашања – саобраћајна делинквенција.¹⁴⁸ Појам делинквенције који је у „свом правном значењу заједнички израз за сва противправна дела“, потребно је јасно разграничити у односу на појам криминологије, криминалитета и девијантног понашања.¹⁴⁹ Када се говори о делинквенцији, делинквентном понашању и делинквенту у правно-нормативном смислу, мисли се на сва преступничка понашања која обухватају кажњиве деликте у правном систему.¹⁵⁰ Девијантна понашања или, како се још називају

¹⁴⁷ Pavišić, B. (1993). *Metodika istraživanja prometnih delikata*, Sektor za odnose sa javnošću i izdavačku delatnost, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, str. 1, 20.

¹⁴⁸ Милутиновић, М. (1988). *Криминологија*, Савремена администрација, Београд, стр. 186.

¹⁴⁹ Игњатовић, Ђ. (2007). *Делинквенција*, у: Социолошки лексикон, приредили Аљоша Мимица и Марија Богдановић, 70–1, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд, стр. 70.

¹⁵⁰ Horvatć, Ž. (1993). *Elementarna kriminologija*, Školska knjiga, Zagreb, str. 5. Цитирано према: Krstić, Ž. (2014). *Činitelji delikventnog ponašanja*. JAHR, 5(2), 323–348, стр. 324.

у свом тоталитету, социјално-патолошке појаве, још шири су појам од криминалитета и делинквенције. Из наведеног произилази да је криминалитет део делинквенције, а делинквенција је део укупних девијантних понашања у одређеној друштвеној заједници.

Посебно је значајно одредити однос саобраћајни деликт – саобраћајна делинквенција. Између криминалног понашања као индивидуалне појаве и криминалитета као масовне друштвене појаве постоји тесна повезаност. Тачну природу те повезаности тешко је утврдити, јер сажимање појединачних понашања у колективну акцију представља један врло комплексан феномен.¹⁵¹ У том смислу говори се о саобраћајној делинквенцији као масовној друштвеној појави и саобраћајном деликту као индивидуалном чину кршења саобраћајних прописа. Однос између ове две појаве могуће је посматрати кроз дијалектичку повезаност општег ка посебном и појединачном. Из наведеног произилази да саобраћајна делинквенција представља скуп саобраћајних деликата на одређеном простору и у одређеном времену. Овако схваћена саобраћајна делинквенција има квантитативно одређење, свој обим, структуру и динамику, који се прате на основу статистичких података.

Саобраћајна делинквенција се у теорији различито дефинише, те јединствена дефиниција појма саобраћајне делинквенције не постоји. Према једној од дефиниција то је „врста преступништва условљена коришћењем саобраћајног средства и непридржавањем саобраћајних прописа, која се у феноменолошком смислу сврстава у посебну врсту, названу саобраћајна делинквенција“.¹⁵² 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“.¹⁵³

¹⁵¹ Gassin, R. (1990). *Criminologie*, Dalloz, Paris. Цитирано према: Николић-Ристановић, В., Константиновић-Вилић, С. (2018). *Криминологија*, четврто измењено и допуњено издање, Прометеј Београд, стр. 24.

¹⁵² Николић-Ристановић, В., Константиновић-Вилић, С. (2018). *Криминологија*, четврто измењено и допуњено издање, Прометеј, Београд, стр. 24.

¹⁵³ 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, pp. 217.

3.1. Карактеристике саобраћајних деликата

Саобраћајни деликти имају низ карактеристика. Оне су изражене у толикој мери да многи аутори наводе како су саобраћајни деликти специфичан облик криминалног понашања, који се разликује од класичног криминалитета. Неке од најзначајнијих карактеристика су следеће:

- саобраћајни деликти су масовна негативна појава у саобраћају на путевима. Технолошки развој и повећана мобилност становништва утицала је на масовност негативних појава у друмском саобраћају, уз констатацију да ни у једној сфери друштвеног живота не постоји толико масовно кршење правила понашања, односно толико противправних понашања, колико у саобраћају на путевима;
- делатност друмског саобраћаја је прецизно, „до детаља“, регулисана правним нормама. У литератури се често истиче да готово нема сегмента ове проблематике који није „покривен“ прецизном нормативном регулативом¹⁵⁴;
- од осталих облика противправних понашања, саобраћајни деликти се разликују и по томе што су потенцијални делинквенти и жртве сви грађани, јер сви учествују у саобраћају. Угроженост друштвених вредности у саобраћају на путевима испољава се кроз апстрактну и конкретну опасност и повреде живота и тела људи и/или nanoшења материјалне штете. Већ само учествовање у саобраћају представља потенцијалну опасност од настанка негативних појава. Та опасност произилази из својства моторног возила као опасне ствари, код којих у техничком смислу кључну улогу имају снага, брзина, покрет и енергија. Осим тога, квалитет пута и утицај околине доприносе настанку саобраћајних деликата, због тога се саобраћајни деликти називају и техничким деликтима;
- специфичности саобраћајних деликата огледају се и у облику и степену кривице саобраћајних делинквената. Као извршиоци ових деликата јављају се возачи аматери, професионалци, млади и стари, мушкарци и жене. Чинећи ове деликте, извршиоци неретко и сами постану жртве сопственог понашања. Сама та чињеница указује да је намера за проузроковањем последице, углавном, искључена код оваквих врста деликата. Недостатак намере извршиоца да својим понашањем

¹⁵⁴ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op.cit.*, стр. 118.

проузрокује последицу, једна је од значајних специфичности појединих појавних облика саобраћајних деликата. Ова понашања, најчешће се предузимају из нехата као облика кривице, стога се за саобраћајну делинквенцију у литератури често среће и термин нехатна делинквенција.¹⁵⁵ Поступање из нехата код саобраћајних деликата значи да су учесници у саобраћају свесни да услед кршења саобраћајних прописа може наступити штетна последица, али олако држе да таква последица неће наступити, односно да ће спречити њено наступање (свесни нехат, *luxuria*) или нису свесни могућности наступања штетне последице, али су према околностима конкретног случаја и својим личним својствима били дужни и могли предвидети наступање штетне последице (несвесни нехат, *negligentia*).¹⁵⁶ Из овога даље произилазе тешкоће у погледу доказивања кривице делинквената (доказивање нехата, односно разграничење свесног нехата од евентуалног умишљаја);

- из претходне специфичности произилази и та, да је код саобраћајних деликата тежина последице често у великој несразмери са субјективним односом учиниоца према делу. Наиме, у саобраћају некад и најмања непажња, немар, заборавност, недораслост, несналажење, неадаптираност на конкретне (нове) услове, неодговорност, као и антисоцијалност појединца може, зависно од конкретне ситуације, изазвати врло тешке последице.¹⁵⁷ Дакле, у сваком појединачном случају тежина проузроковане последице, зависи и од стицаја бројних непредвидивих околности конкретног случаја, због чега се у литератури ови деликти често називају и акциденталним деликтима.¹⁵⁸

Осим наведених специфичности, код саобраћајних деликата је посебно значајна и чињеница да се ради о „релативно новим деликтима“. Повећана опасност у одвијању саобраћаја, уследила је након нагле трансформације друштвеног живота као последица развоја технике и науке, с почетка овог века. Оваква ситуација, наметала је и намеће све већу потребу за усаглашавањем инкриминација и санкционисања понашања која стварају опасност са реалним стањем, у циљу заштите угрожених друштвених вредности у саобраћају на путевима.

¹⁵⁵ Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, pp. 5.

¹⁵⁶ Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Кривично право*. Универзитет привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе, Нови Сад, стр. 185, 188.

¹⁵⁷ Јовановић, Д., Инић, М. (2009). *Op. cit.*, стр.109.

¹⁵⁸ Рајишић, В. (1992). *Појат prometnog delikta*. Defektologija, 28(1–2), 139–168, str. 143.

3.2. Криминолошки аспект саобраћајних деликата

Криминологија као наука о деликту, делинквенту и делинквенцији има за циљ проучавање обима, структуре и динамике делинквенције, криминогених фактора и детерминанти делинквентног понашања. Такође, предмет ове науке је и анализирање мера друштвене реакције на криминалитет и њихове ефикасности у циљу унапређења постојећег стања. У прилог актуелности теме и значаја заступљености проблема саобраћајне делинквенције у савременом друштву, у оквиру криминологије, настала је нова научна дисциплина – криминологија саобраћаја. Криминологија саобраћаја представља грану криминологије која се у првом реду бави криминалом саобраћаја, али и другим облицима преступничког понашања у саобраћају, као посебним друштвеним појавама – негативним у карактеру, специфичним у појавним облицима, друштвено штетним и разорним за друштвене односе.¹⁵⁹ Саобраћајни деликти су по својим карактеристикама и акутна појава, коју друштвена заједница нужно мора сузбијати.

Ефикасна заштита друштвених вредности у саобраћају представља сложен задатак, који се заснива на анализи феноменологије и етиологије саобраћајне делинквенције, као масовне негативне појаве у друштву. Ефикасност тог настојања, зависна је од темељног познавања појаве, њених битних карактеристика, као и односима са другим додирним појавама. Спознаја саобраћајних деликата у сложеном бићу свог тоталитета, подразумева рашчлањивање његове основне садржине и битних својстава, нарочито оних, карактеристичних за поједине врсте саобраћајних деликата.¹⁶⁰

Овакав приступ проблему истраживања јасно усмерава у које научно подручје, по природи ствари, треба сместити полазно разматрање о саобраћајним деликтима. Реалитет ове појаве у сфери делинквентног, нарочито криминалног понашања, мора пре свега да буде размотрен на нивоу феноменолошких и етиолошких карактеристика које чине јединствену целину. Ти услови опредељују системско смештање предмета анализе у научно подручје криминологије. У наведеном опису саобраћајни деликти су по редоследу први објект научног подручја криминологије саобраћаја. Овом логиком тај појам добија и одговарајуће место у другим наукама казненог права, а затим и у конкретном позитивном законодавству, те у пракси. Од крајњег резултата целокупног

¹⁵⁹ Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, pp. 55.

¹⁶⁰ *Ibid.*, pp. 137.

опсега сазнања, заснованог на темељној анализи садржаја битних карактеристика ове реалне појаве – саобраћајног деликта, зависи и делотворност система казнено-правне заштите, односно конкретне прилагођености садржине одредби материјалног и процесног права (кривичног и прекршајног), као и одредби о санкцијама, нарочито о извршењу санкција изречених за саобраћајне деликте.

Саобраћајни прекршаји су најчешћи вид кршења саобраћајних прописа и значајни показатељи ефеката примене мера друштвене реакције на сузбијање саобраћајних деликата (превентивних и репресивних). Ипак, анализа података о саобраћајним прекршајима има битна ограничења. Ово из разлога што статистичке базе обухватају само регистроване саобраћајне прекршаје, а зна се да велики број извршених а нерегистрованих прекршаја – „тамна бројка“ саобраћајних прекршаја – остаје ван ових база. Анализе статистичких података о саобраћајним прекршајима су веома ретке у литератури и неоправдано изостављене из истраживања, те о њима не постоје значајнији подаци.

Анализирање обима и структуре кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја, заснива се на статистичким подацима правосудних органа. Имајући у виду незадовољавајуће стање у области безбедности друмског саобраћаја у нашој земљи, кривичноправна заштита овде има посебан значај. Но, њени домети су ограничени. Иако је она нужна, предност треба дати разним превентивним мерама.¹⁶¹ Ипак, имајући у виду да превентивне мере у области саобраћаја изискују знатна материјална средства, кривично право остаје и даље једно од значајних средстава у сузбијању саобраћајне делинквенције. Са друге стране, у литератури нису ретка песимистична размишљања о улози коју садашњи концепт кривичноправног система има у овом процесу. Аргументи који се износе у прилог наведеном своје упориште налазе у тврђењу да се институти кривичног права заснивају на застарелом, класичном концепту кривице. У том смислу не могу бити ефикасна брана специфичним облицима криминалитета, какав је саобраћајни криминалитет. Један од аргумената, који је у овом смислу пресудан, односи се на проблеме утврђивања кривице учиниоца (као и разграничење евентуалног умишљаја од свесног нехата).¹⁶² Кривично право не би смело упасти у замку кажњавања

¹⁶¹ Стојановић, З., Периф, О. (2003). *Кривично право – посебни део*, девето измењено и допуњено издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, стр. 339.

¹⁶² Risimović, R. (2008). *Differentiating dolus eventualis from conscious negligence*. *Nauka, bezbednost, policija*, 13(3), 89–103, pp. 99.

за постојање узрочне везе између радње и последице (из разлога што је постојање кривице понекад тешко доказиво), већ се у духу кривичног права може одговорати само за скривљено понашање. Управо због специфичности саобраћајних кривичних дела, треба водити рачуна о томе да се не кажњава људска несавршеност, већ свесно понашање – онда када човек њиме угрожава сигурност других, а истовремено и сопствену сигурност.¹⁶³ Осим тога, на ефикасност кривичног права у овој области утичу и неке специфичности у погледу генералног и специјално превентивног дејства кривичног права. У литератури се у погледу генералне превенције истиче да тешке последице саобраћајне незгоде често теже погађају учиниоца од саме казне, па би се могло рећи да страх од кажњавања није довољна препрека за вршење кривичних дела којима се угрожава јавни саобраћај. Поред тога, разграничење кривичних дела од прекршаја у пракси, управо код саобраћајних деликата спада у нарочито спорна питања.¹⁶⁴

Број правноснажно осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, чини значајан удео у односу на број укупно осуђених лица у нашој земљи, (достигао је проценат и до 20%) са растућом тенденцијом. Међутим, према неким проценама број стварно извршених кривичних дела угрожавања безбедности јавног саобраћаја је знатно већи. У структури криминалитета раније је преовлађивао криминалитет насиља, а у савременим условима и „подмукли криминалитет“ и „криминалитет белог оковратника“. ¹⁶⁵ Међутим, напретком технике и науке у овој сфери друштвеног живота све значајније место заузимају саобраћајна кривична дела. Већи удео у укупној структури криминалитета имају кривична дела против имовине, брака и породице и здравља људи.¹⁶⁶

3.2.1. Феноменологија и етиологија саобраћајних деликата

Феноменологија и етиологија саобраћајних деликата захтева разграничење појавних облика од узрока саобраћајних деликата. У практичном поступању приликом примене појединих мера у циљу спречавања саобраћајних деликата, чак и у анализама и

¹⁶³ Рисимовић, Р. (2005). *Разграничење кривичних дела и прекршаја код саобраћајних деликата*, НБП – Београд, Vol. XI, No. 2, 103–116, стр. 103.

¹⁶⁴ Станојевић, З., Перић, О. (2003). *Op. cit.*, стр. 339.

¹⁶⁵ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 5, 339

¹⁶⁶ Petrović, A. (2019). Trends in traffic delinquency rates in the Republic of Serbia. *LAW-theory and practice*, 36(10–12), 45–56, pp. 53.

стручним радовима, веома често се мешају ова два појма, односно појавни облици (грешке) и узроци саобраћајних деликата. Значај овог разграничења је двострук.

Неразумевање и недовољна издиференцираност појавних облика и узрока саобраћајних деликата веома често доводи до мешања ове две категорије, односно мешања узрока и последица. Разграничење је неопходно како би се боље схватила суштина саобраћајних деликата. За научну анализу потребно је разликовати узроке од појавних облика, јер њихово мешање доводи до стварања погрешне представе о узроцима саобраћајних деликата, услед тога што се појавни облици наводе као узроци. Такво стање онемогућава стварање неопходних предуслова за сврсисходно и рационално, а тиме и ефикасно деловање на ове проблеме, јер се на основу праћења узрока саобраћајних деликата врши избор мера друштвене интервенције. У случају погрешног разграничења долази до усмеравања снага и ресурса на спречавање појавних облика, уместо на узроке саобраћајних деликата. Јасно разграничење је неопходно, јер се неповољно одражава на ефикасност друштвене реакције. Узроци саобраћајних деликата не могу се у потпуности елиминисати у оквиру реаговања друштва, али главна пажња (средства и ресурси) морају бити усмерени на сузбијање узрока саобраћајних деликата. Овакво поступање произилази из чињенице да је сврсисходније гушити непосредне изворе опасности у саобраћају (узроке), него допустити да из њих извире опасност која повећава ризик у одвијању саобраћаја, па настојати да се спречи тако присутан ризик.

Јасно и потпуно разграничење између феноменологије (појавних облика, грешака) и етиологије (узрока) саобраћајних деликата није ни мало лако направити. Ово разграничење отежава испреплетеност, разноврсност снага, порекло, интензитет бројних фактора, који доприносе вршењу саобраћајних деликата. На пример, у пракси и литератури се често може запазити истицање да је узрок неке саобраћајне незгоде прекорачење брзине кретања моторног возила. На основу тога могло би се закључити да је узрок ове незгоде то што се возач није придржавао оних одредби Закона о безбедности саобраћаја на путевима, којима је регулисана брзина кретања возила. Међутим, никоме не би пало на памет да каже да је, на пример, узрок силовања или убиства, кршење одредби Кривичног законика од стране извршиоца. Прекорачење брзине је појавни облик (грешка), а узрок незгоде је оно што је утицало на унутрашње изворе понашања возача да такву грешку направи (на пример, возач управља возилом под дејством алкохола). У

конкретном случају узрок незгоде је управљање моторним возилом под дејством алкохола.

Најчешћи појавни облици (феноменологија) саобраћајних деликата у друмском саобраћају су грешке возача: непрописна брзина кретања возила, непрописно претицање, обилажење и мимоилажење, неуступање права првенства пролаза, непрописно заустављање и паркирање, непрописно скретање, окретање и вожња уназад. Поред наведених грешака које су најучесталије, постоје и друге грешке као што су: вожња забрањеним смером на једносмерном путу, недржање потребног одстојања, непрописна употреба светла итд. Осим грешака возача моторних возила, одређени број саобраћајних деликата настаје и због грешака других учесника у саобраћају, пешака, путника, бициклиста итд.

Феноменолошки приступ истраживању саобраћајне делинквенције као масовне друштвене појаве прати се на основу статистичких података, а односи се на:

- обим саобраћајне делинквенције – укупан број саобраћајних деликата на одређеном времену и простору и у одређеном временском периоду; број извршених саобраћајних деликата по врсти, број делинквената (на пример, број осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја као и број прекршајно одговорних физичких лица);
- појавне облике саобраћајних прекршаја и кривичних дела (на пример, прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола или пак поједине врсте кривичних дела – кривично дело угрожавања јавног саобраћаја); појавне облике према врсти кажњивих понашања (прекршених саобраћајних правила) као и према карактеристикама саобраћајних делинквената (социодемографске карактеристике – пол, узраст извршилаца, итд.);
- структуру и структуралне промене – показују врсте и карактеристике укупног броја саобраћајних кривичних дела или саобраћајних прекршаја и појединих кажњивих понашања, у складу са позитивноправним прописима;
- динамику саобраћајне делинквенције – показују промене у обиму саобраћајних кривичних дела и прекршаја у одређеном временском периоду и на одређеном подручју.

Статистички подаци о укупном броју извршених саобраћајних деликата у одређеном временском периоду омогућавају праћење тренда саобраћајних деликата (да ли постоји опадање, стагнирање или пораст). Динамика деликата може се статистички пратити и у погледу појединих појавних облика деликата (на пример, број извршених саобраћајних прекршаја прекорачења брзине у одређеном временском периоду на одређеном простору), динамика према полу, старости извршилаца, регионалним и временским карактеристикама и сл. У оквиру криминалне феноменологије изучавају се и „географија криминалитета“, регионална распрострањеност (на пример, на светском, европском, националном нивоу) или пак на релацији насеље–ван насеља, тзв. „екологија криминалитета“.

Етиологија саобраћајних деликата заснива се на проучавању узрока криминалитета. У оквиру контуре човек–пут–возило–околина, човек и његово противправно понашање у саобраћају се јавља као доминантан узрок небезбедности саобраћаја. Из ове констатације произилази значај испитивања узрока, услова и повода у којима се јавља криминално понашање. Са тим у вези, у литератури се истиче да су узроци и услови, под којима се јавља саобраћајна делинквенција и поводи јављања делинквентног понашања, фундаментална питања криминолошког аспекта саобраћајних деликата у оквиру криминологије, као теоријске и емпиријске науке.

Најчешћи узроци саобраћајних деликата су самим тим везани за човека као учесника у саобраћају: алкохол и психоактивне супстанце, умор, недовољна оспособљеност за учествовање у саобраћају, недовољно знање и вештине или недовољне психофизичке способности за безбедно управљање возилом, болест и друга здравствена стања која умањују способност возача за управљање возилом, остала психофизичка стања и својства (темперамент, карактер, емоције, старост и друга психофизичка својства). На основу наведеног може се закључити, да су најзначајнији узроци саобраћајних деликата везани управо за личност саобраћајног делинквента. Због чега ће у наредној глави посебна пажња бити усмерена на ендogene и екзогене, као и социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената, као детерминанти делинквентног понашања у саобраћају. Осим тога, квантификовање узрока потврђује констатацију, да је субјективни фактор – човек, најзначајнији акцидентогени фактор у настанку саобраћајних деликата, те да утицање на његово понашање може представљати значајан корак у правцу спречавања саобраћајних деликата.

Поред наведених узрока који се односе на субјективни фактор, од значаја су и узроци који се односе на: пут, путне објекте и опрему; возило са активним елементима безбедности; и околину, где се пре свега мисли на разне климатске услове који утичу на безбедност друмског саобраћаја (снег, киша магла, високе и ниске температуре, влажност, притисак, струјање ваздуха итд.). Осим тога значајни су и бројни други историјски, демографски, економски, географски и други услови. Сваки од узрока, самостално или у међусобној интеракцији, може да доведе до неке грешке, односно повећава опасност од настанка противправног понашања у саобраћају или саобраћајне незгоде као вид манифестације саобраћајних деликата.

3.2.2. Саобраћајне незгоде као вид манифестације саобраћајних деликата

Саобраћајна незгода је реална негативна појава у саобраћају и настаје као продукт дисфункције сложених односа субјективних, објективних (техничких и природних) и социјалних фактора у систему одвијања саобраћаја. У нашем правном систему дефиниција саобраћајне незгоде прописана је Законом о безбедности саобраћаја на путевима: „Саобраћајна незгода је незгода на путу у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је једно или више лица погинуло или повређено или је изазвана материјална штета“.¹⁶⁷

Значај правне дефиниције саобраћајних незгода је вишеструк. Од елемената на основу којих се утврђује да ли се неки догађај сматра саобраћајном незгодом или не, зависи између осталог и да ли ће се тај догађај и његове последице евидентирати као саобраћајна незгода; да ли постоји одговорност за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја или какво друго кривично дело (уколико су за то испуњени законски услови) или одговорност за саобраћајни прекршај; да ли је прекршен саобраћајни пропис; да ли су возачи и возила испуњавали услове предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима; да ли је саобраћајна полиција приликом контроле и надзора имала овлашћења предвиђена прописима о безбедности саобраћаја на путевима итд. Према наведеној дефиницији основна обележја саобраћајних незгода су: пут, возило у покрету и последица.

¹⁶⁷ Члан 7 став 1 тачка 82) Закона 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 128/2020 – др. закон).

- 1) Пут као место настанка је прво обележје саобраћајне незгоде. Саобраћајном незгодом се сматра она незгода која је настала на путу, а под њим се практично подразумевају све оне површине на којима се примењују саобраћајни прописи (правила саобраћаја, услови за возаче и возила);
- 2) Возило у покрету је друго обележје дефиниције саобраћајне незгоде. Под саобраћајном незгодом се подразумева само онај догађај у коме је учествовало возило у покрету, при чему се мисли на кретање возила напред, назад или вршење других маневара;
- 3) Последица је треће обележје саобраћајне незгоде. Према дефиницији да би се одређени догађај, који испуњава све напред наведене услове, могао квалификовати као саобраћајна незгода, довољно је да настане било која од наведених последица (смрт, повреда неког лица или материјална штета). Настанак незнатне материјалне штете није лимитирајући фактор за постојање саобраћајне незгоде. Код класификације саобраћајних незгода одлучујућа је најтежа последица. На пример, уколико као последице саобраћајне незгоде настану и материјална штета и повреда и смрт лица, та незгода ће се класификовати као саобраћајна незгода са погинулим лицима. Саобраћајне незгоде су карактеристичне по њиховим последицама. За разлику од противправних понашања у саобраћају који за последицу имају апстрактну или конкретну опасност по заштићена правна добра, код саобраћајних незгода последица противправног понашања је повреда правно заштићених добара живота људи и имовине.

Из дефиниције саобраћајних незгода произилази да учинилац, радња извршења, кривица и узрок незгоде, нису обележја појма саобраћајне незгоде, иако су то битна обележја кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.

Треба имати у виду да нормативне дефиниције саобраћајних незгода имају и своје недостатке. Оне су везане за конкретан правни акт који се може мењати, па су ограничене у времену (важе док се не промени пропис) и простору (важе само у границама државе).

С обзиром да од позитивних прописа зависи шта се може сматрати саобраћајном незгодом, изменом прописа се може утицати и на број регистрованих незгода (повећање или смањење) и онда када у реалности до тога није дошло. Дефинисање саобраћајне незгоде је значајно и у научно-теоријском смислу, јер се тако одређују предмет и домети

истраживања како у области саобраћаја, тако и у области права. У практичном смислу, дефиниција саобраћајне незгоде одређује који догађаји ће се евидентирати, како ће се обрађивати, какву ће одговорност повлачити итд. Неке државе још увек немају дефиниције, па и не евидентирају саобраћајне незгоде. Друге државе евидентирају само незгоде са најозбиљнијим последицама. За праћење и компарацију података о саобраћајним незгодама између држава, изузетно је значајна унификација дефиниција саобраћајних незгода, чему доприносе међународне препоруке за дефинисање саобраћајних незгода.

Једна од значајнијих је препорука УН за дефинисање појма саобраћајних незгода. Дефиниција саобраћајне незгоде по УН гласи: „Саобраћајна незгода је незгода која се догодила на месту отвореном за јавни саобраћај, или која је започета на таквом месту, у којој је једно или више лица погинуло или повређено и у којој је учествовало најмање једно моторно возило у покрету.“¹⁶⁸ Према наведеној дефиницији, обележја саобраћајне незгоде су уже дефинисана, јер не обухватају материјалну штету као последицу саобраћајне незгоде, као и саобраћајне незгоде у којима су учествовала немоторна возила, без обзира на последицу. Препоруком се тежило дефинисању које би било прихватљиво за већину држава, како би се обезбедило евидентирање, бар оних незгода које су са хуманог и социјалног аспекта, најзначајније. Свака држава може модификовати наведену дефиницију у складу са сопственим потребама и организацијом праћења ове појаве. На основу наведеног може се закључити да су саобраћајне незгоде с повредама или смртним исходом, због тежине својих последица, „највидљивије“, као и да се о њима свакако воде детаљне базе података.

Безбедност у саобраћају није лако мерљива, па се за праћење користи њено наличје – степен угрожености. Под појмом угрожености у саобраћају подразумевамо ризик, опасност који прати одвијање саобраћаја, односно колика је вероватноћа за настанак саобраћајне незгоде или других видова угрожавања људи и имовине (конкретна опасност).¹⁶⁹

Степен угрожености подразумева квантификовање, одређивање величине опасности, утврђивање природе и узрока настанка опасности. Дистрибуција опасности

¹⁶⁸ Ова препорука је дата од стране Комитета за унутрашњи транспорт (ЕЦЕ) УН, у студији Статистика саобраћајних незгода у Европи. Студија је спроведена 1956. године, уз подршку Сталног међународног комитета Конгреса за путеве и Светске здравствене организације.

¹⁶⁹ Инић, М. (1990). *Op. cit.*, стр. 124.

се може утврђивати према просторном критеријуму и персоналном критеријуму. Према просторном критеријуму степен угрожености се може утврдити у читавој држави, региону, насељу, на одређеном путу, на опасним местима – црне тачке на путу итд. Према персоналном критеријуму, може се говорити о угрожености пешака, тракториста, возача бицикла, односно било ког другог учесника у саобраћају на путевима (деце, старијих особа итд.). Степен угрожености може служити и као мерило ефикасности појединих мера друштвене интервенције, које се предузимају у овој области. Мерењем степена угрожености, пре и после предузимања одређене мере, може се вршити вредновање ефикасности и економичности предузете мере.

Инић наводи да су анализе које се најчешће узимају у обзир приликом утврђивања степена угрожености у саобраћају:

- саобраћајне незгоде и њихове последице у односу на број становника;
- саобраћајне незгоде и њихове последице у односу на број регистрованих моторних возила;
- саобраћајне незгоде и њихове последице у односу на пређени пут;
- саобраћајне незгоде и њихове последице у односу на дужину путне мреже;
- анализа саобраћајних конфликта тј. оних ситуација и понашања због којих настаје конкретна или апстрактна опасност у саобраћају.¹⁷⁰

Утврђивањем степена угрожености у саобраћају омогућава се увид у степен или величину опасности, због чега она настаје, а на основу тога и до сазнања која ће омогућити ефикасније реаговање друштва. Међутим, коришћење података о саобраћајним незгодама као искључивог индикатора угрожености у саобраћају, има својих недостатака. Саобраћајне незгоде не обухватају потенцијално опасна понашања (апстрактна и конкретна опасност), један број саобраћајних незгода се не региструје („тамна бројка“), не региструју се сви фактори који утичу на њихов број, потребно је релативно дуго време за праћење, итд. Због тога се за утврђивање угрожености узимају

¹⁷⁰ Саобраћајни конфликт, као индикатор опасности у саобраћају, представља потенцијално опасно понашање чија је последица конкретна опасност. То су ситуације које се у стручној литератури називају „замало незгоде“ и које повећавају вероватноћу настанка незгоде. Тамо где их је могуће евидентирати, даје далеко прецизније податке о угрожености/безбедности у саобраћају, него саме незгоде. Утврђивање угрожености саобраћаја анализом конфликта могуће је на раскрсницама, опасним местима (црним тачкама) и другим деловима пута где је могуће прикупити податке о конфликтима (избројати конфликте). Детаљније видети у: Инић, М. (2004). *Оп. cit.*, стр. 57.

у обзир у други индикатори који се односе на саобраћајне ситуације, понашања или обележја одвијања саобраћаја. Тако се као један од поступака за анализу угрожености у саобраћају узима саобраћајни конфликт. Под саобраћајним конфликтом се подразумева догађај у саобраћају на путу који је могао довести до саобраћајне незгоде, али је један од учесника маневрисањем избегао саобраћајну незгоду (успорене, скретање, убрзање итд.).

Остали показатељи угрожености саобраћаја су:

- трендови саобраћајних незгода – поређење апсолутних података о овим појавама за дужи временски период;
- стопа виктимизације – ниво угрожености, страдања, становништва (однос између броја становника и броја настрадалих лица);
- квота саобраћајних незгода – однос броја саобраћајних незгода на годишњем нивоу и броја становника, броја регистрованих моторних возила итд;
- часовник саобраћајних незгода – годишњи број саобраћајних незгода подељен кроз временске јединице (месеце, дане, сате и минуте);
- квоте извршилаца саобраћајних незгода – однос броја извршилаца саобраћајних незгода и броја становника (овде се може разматрати и однос старосног узраста извршилаца саобраћајних незгода са укупним бројем регистрованих возача итд.);
- степен моторизације – однос броја становника и броја регистрованих моторних возила, односно путничких возила;
- степен густине моторизације – број моторних возила на 1km² територије, односно број моторних возила на 1km пута;
- степен обучености – однос броја становника и регистрованих возача моторних возила;
- индекс безбедности саобраћаја – представља компарацију статистичких података појединих земаља, региона или територијалних јединица (од стопе виктимизације и степена ризика, до густине саобраћајних незгода итд.).¹⁷¹

¹⁷¹ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 62.

3.3. 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 неправa“ на дводеобну или трoдеобну поделу казнених деликата.¹⁷² С обзиром на то да је могућност изрицања казне критеријум за сврставање деликата у казнено право, наше казнено право познаје трoдеобну поделу на прекршаје, привредне преступе и кривична дела.¹⁷³

У претходној глави истакнуто је да саобраћај од учесника захтева понашање у складу са саобраћајним прописима, без велике могућности избора, као и да се сваки учесник у саобраћају мора прилагодити тим захтевима. Већ само учествовање у саобраћају представља потенцијалну опасност од настанка негативних појава, које се манифестују кроз кажњива противправна понашања учесника у саобраћају и саобраћајне незгоде. Ова лепеза негативних појава, која се правно квалификује од саобраћајних прекршаја до кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја, у литератури се назива саобраћајним деликтима у ширем смислу. Посматрано из криминолошког угла, ове врсте казненог неправa у саобраћају на путевима, уједно су најчесталији појавни облици саобраћајних деликата, који „повлаче“ казнену одговорност човека (физичког лица) као најзначајнијег фактора безбедности саобраћаја на путевима, што је већ констатовано у досадашњем излагању.

Готово све норме којима су прописана правила понашања у саобраћају, налазе се у законским и подзаконским актима саобраћајног права. Та понашања „улазе“ у кривичноправну зону путем бланкетности, тек кад одређени извршилац кршењем саобраћајних прописа оствари обележја кривичног дела. То доводи до потребе разграничења кривичних дела од прекршаја, једног од питања којим се правна теорија бави већ дуже време. У теорији су често вођене полемике око тога да ли је разлика између саобраћајних деликата квалитативна или квантитативна. Наше казнено законодавство у

¹⁷² 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, стр. 29.

¹⁷³ У кривичноправној литератури постоји мишљење да су и дисциплински деликти кажњиви деликти, јер се и за дисциплинске деликте учиниоцу може изрећи казна. Детаљније видети у: Цетинић, М. (1993). *Кажњиви деликти и критеријуми за њихово међусобно разграничење*, Анали Правног факултета, бр. 3 и 4, Београд, стр. 272.

појединим фазама свог развоја прихватало је, у целини или делимично, и једну и другу концепцију о правној природи прекршаја и кривичних дела.¹⁷⁴ Данас, у нашем позитивном казненом законодавству, прекршаји се третирају као посебна врста кажњивих деликата различита од кривичних дела, чиме се практично стало на становиште оних теорија које праве квалитативну разлику између кривичних дела и прекршаја. Чини се да у области саобраћајних деликата, више него у другим сферама преступничког понашања, долази до изражаја ово питање. Из елемената општег појма саобраћајних прекршаја и саобраћајних кривичних дела, поред разлика у „степену неправда“ произилазе и бројне сличности, па је значајно питање постављања границе између ове две врсте деликата казног права.¹⁷⁵ У складу са наведеним у даљем раду биће анализирани саобраћајни прекршаји и кривична дела против безбедности јавног саобраћаја.

3.3.1. Саобраћајни прекршаји

Прекршаји представљају повреде јавног поретка које су утврђене законом или другим прописом и за које су прописане прекршајне казне и заштитне мере.¹⁷⁶ Саобраћајни прекршаји, као врста казnenих деликата у саобраћају на путевима, заузимају посебно место, јер веома често кулминирају у саобраћајну незгоду – смрт – трагедију.¹⁷⁷ У литератури се често говори о тзв. деликтима богатим незгодама, указујући тиме на различит степен опасности противправних понашања у саобраћају, с обзиром на последице које могу произвести. Због кршења једне врсте правила понашања у саобраћају, чешће долази до саобраћајних незгода, него због кршења неких других правила у саобраћају. На пример, због кршења норми о ограничењу брзине кретања, чешће долази до саобраћајних незгода, него због кршења норми о забрани паркирања. Из сваког противправног понашања у саобраћају не произилази саобраћајна незгода, а није ни свака саобраћајна незгода резултат противправног понашања у саобраћају.

¹⁷⁴ 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“) Детаљније видети у: Мићановић-Павелић, Н. (1989). *Помаци у разграничењу кривичног од административног права*, Годишњак Правног факултета у Сарајеву, Сарајево, стр. 138.

¹⁷⁵ Рисимовић, Р. (2005). *Op. cit.*, стр. 104,105.

¹⁷⁶ *Ibid.*, стр. 106.

¹⁷⁷ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 5.

У нашем правном систему, саобраћајни прекршаји регулисани су саобраћајним прописима. У том смислу један од најзначајнијих је Закон о безбедности саобраћаја на путевима (који представља матични закон), као и бројни други саобраћајни прописи (законски и подзаконски акти). У наведеним нормативним оквирима прописана су правила саобраћаја и понашања учесника у саобраћају на путевима. Закон о прекршајима је системски закон, којим је предвиђена прекршајна одговорност, прекршајне санкције и правила прекршајног поступка.¹⁷⁸

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“.¹⁷⁹ Из наведене дефиниције произилази да се општи појам прекршаја састоји само из објективних елемената, тј. да је субјективни елемент – кривица изостављен из дефиниције прекршаја.¹⁸⁰ Елементи општег појма прекршаја су: дело¹⁸¹, противправност и предвиђеност прекршајне санкције у закону. Дакле, прихваћена је објективна концепција дефинисања појма прекршаја¹⁸², услед чега је промењена и концепција прекршајне одговорности.¹⁸³ Наиме, прекршајно могу одговарати осим физичких лица, правна лица и предузетници. У том смислу, када је у питању одговорност физичких лица за прекршаје, од суштинског је значаја утврдити постојање кривице, односно субјективног односа према прекршају. Одговорност правних лица и предузетника заснива се на објективној одговорности. Из наведеног следи да је саобраћајни прекршај

¹⁷⁸ Доношењем новог Закона о прекршајима, извршене су значајне измене у општем делу прекршајног права, посебно оне које се односе на појам прекршаја и прекршајне одговорности. Детаљније видети у: Ђорђевић, Ђ. (2014). *Нови закон о прекршајима и новине у општем делу прекршајног права*, НБП, УДК: 343.11(497.11), 15–27, стр. 18.

¹⁷⁹ Члан 2 Закона о прекршајима (*Службени гласник РС*, бр. 65/2013, 13/2016, 98/2016 – одлука УС, 91/2019 и 91/2019 – др. закон).

¹⁸⁰ О аргументима „за и против“ објективног и објективно-субјективног појма прекршаја детаљније видети у: Стојановић, З. (2012). *Значај појма прекршајне одговорности за прекршајно право*, Ревизија за криминологију и кривично право, бр. 1–2/2012.

¹⁸¹ Оваква дефиниција одређује прекршај као дело, не као радњу, како је то било предвиђено старим Законом о прекршајима. Детаљније видети у: Ђорђевић, Ђ. (2006). *Основне карактеристике новог Закона о прекршајима*, НБП, год XII, бр. 1/2006, 51–73, стр. 55.

¹⁸² 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. Детаљније видети: Мрвић-Петровић, Н. (2014). *Коментар новог Закона о прекршајима*, Параграф, Београд, стр. 12.

¹⁸³ Стојановић, З. (2012). *Значај појма прекршајне одговорности за прекршајно право*, Ревизија за криминологију и кривично право, бр. 1–2/2012, стр. 27.

противправно дело којим се крше саобраћајни прописи и за које је прописана прекршајна санкција.

Имајући у виду да су саобраћајни прекршаји најчешћи и најбројнији вид саобраћајних деликата, значајно је знати о њиховој учесталости и заступљености у обиму и структури укупног броја извршених прекршаја, као и у укупном обиму саобраћајне делинквенције. На основу статистичких података у нашој земљи је у претходној деценији број лица кажњених за саобраћајне прекршаје чинио 70% од укупног броја лица кажњених за прекршаје, док су по свом обиму саобраћајни прекршаји чинили скоро две трећине регистрованих саобраћајних деликата (у ширем смислу).¹⁸⁴ Саобраћајни прекршаји произилазе из противправних понашања у саобраћају, којима се крше разноврсни саобраћајни прописи, па је значајно истаћи и врсте саобраћајних прекршаја.

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, дечјих 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.

Имајући у виду одредбе ЗоБС-а, које се односе на врсту и меру прописане санкције 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. Основна разлика је у могућности примене прекршајног налога код прекршаја са прописаном фиксном новчаном казном.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 5.

¹⁸⁵ О овоме ће бити више речи у петој глави *Мере друштвене реакције и њихов утицај на сузбијање саобраћајних деликата*.

Статистички показатељи указују на то да су најчешћи извршиоци саобраћајних прекршаја возачи моторних возила, првенствено возачи путничких аутомобила (преко две трећине). Упркос чињеници да овакви показатељи произилазе, пре свега, из веће изложености у саобраћају наведене категорије учесника, као и о томе да је у структури регистрованих возила највећи број путничких аутомобила, у литератури се срећу и додатна запажања. С тим у вези, износи се и критички став према поступању надлежних органа у пракси, који се односи на искључиво „сваљивање кривице“ на возача, јер је он како се каже „морао и могао предвидети све“¹⁸⁶, док се са друге стране неоправдано „аболирају“ противправна понашања појединих категорија учесника у саобраћају (нпр. пешака).¹⁸⁷ Имајући то у виду, саобраћајни прекршаји возача моторних возила према дужини возачког искуства се деле на: прекршаје возача са пробном возачком дозволом, возача аматера и професионалних возача.

Безбедно понашање у саобраћају карактерише и поштовање одређених начела, међу којима данас доминира начело ограниченог поверења. Једно од основних начела понашања у саобраћају односи се на дужност сваког учесника у саобраћају да се понаша на начин којим неће ометати, угрожавати или повредити друге учеснике у саобраћају, али и дужност предузимања свих неопходних мера како би избегао или отклонио опасне ситуације које су настале понашањем других учесника у саобраћају, под условом да тиме себе или другог не доводи у опасну ситуацију. Свако противправно понашање у саобраћају, мање или више, ствара опасност (апстрактну или конкретну), а тиме се повећава и ризик који прати одвијање саобраћаја, односно повећавају се изгледи да ће се та опасност конкретизовати у повреду. Последица саобраћајних прекршаја је, по правилу, апстрактна опасност. Када је услед противправног понашања у саобраћају настала конкретна опасност, посебно је значајна правилна правна квалификација и разграничење са кривичним делом угрожавања јавног саобраћаја, јер је граница између ових двају облика казненог неправда „флуидна“. У том смислу саобраћајни прекршаји остају недовољно испитани – „невидљиви“, јер код њих не постоји повреда као последица. Код прекршаја кршење саобраћајних прописа проузрокује, по правилу,

¹⁸⁶ Perić, Т, Ivaković, Ѓ. (1996). *Zaštita u prometnom procesu*, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb, стр, 17.

¹⁸⁷ 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). Овакво схватање одавно је напуштено. Детаљније видети у: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 29.

апстрактну опасност за заштићено добро, а само изузетно конкретну опасност за заштићено добро. Апстрактна опасност је таква последица саобраћајног деликта где опасност од повреде у конкретном случају није непосредно наступила, али је предузета радња такве природе да реално може проузроковати повреду правног добра. Оваква радња се, посматрано уопште (*in abstracto*), појављује као подобна да произведе опасност за повреду неког правног добра.¹⁸⁸ За разлику од апстрактне опасности, конкретна опасност постоји у ситуацији када је предузетом радњом реално настала опасност за наступање повреде правног добра, али до повреде није дошло. Дакле, радња која је предузета је подобна да доведе до повреде добра, али до повреде добра није дошло због неких других околности, које се налазе ван радње саобраћајног деликта и делинквента.¹⁸⁹ Конкретна опасност ће постојати ако кршење саобраћајних прописа води тешкој повреди заштићеног добра, али до ове повреде не дође услед случаја.

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.

Очигледно је да разграничење конкретне опасности од апстрактне у пракси није увек једноставно. Иако је теоретски посматрано последица саобраћајног прекршаја апстрактна опасност, поставља се питање правне квалификације саобраћајног деликта када је дошло до конкретне опасности по правно заштићено добро. Према томе, разликовање кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја од одговарајућих прекршаја за теорију није спорно, јер последица кривичног дела је конкретна опасност, а последица прекршаја је апстрактна опасност по правилу, а само изузетно конкретна опасност. Међутим, у пракси понекад није лако утврдити да ли кршење саобраћајних прописа има за последицу конкретну или апстрактну опасност.

¹⁸⁸ Чејовић, Б. (1980). *Кривичноправни аспекти апстрактне опасности код кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја*, Правни живот, бр. 10, Београд, стр. 36.

¹⁸⁹ Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 108.

3.3.2. 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.¹⁹⁰ Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја¹⁹¹ предвиђена су у глави XXVI Кривичног законика Републике Србије.¹⁹² 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).¹⁹³

Саобраћајна кривична дела представљају најопаснији и најтежи, а самим тим и најзначајнији вид саобраћајних деликата. Та дела, по правилу „произилазе“ из радњи којима се крше саобраћајни прописи и манифестују се у угрожавању (довођењу у

¹⁹⁰Јовашевић, Д. (2000). *Кривичноправни аспекти угрожавања јавног саобраћаја*, Превенција саобраћајних незгода на путевима (ур. М. Инић), Нови Сад, 205–210.

¹⁹¹ 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.

¹⁹² 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).

¹⁹³ Видети чланове 289–297 Кривичног законика 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).

опасност) одређених вредности (живота и тела људи или материјалних добара у јавном саобраћају).¹⁹⁴ Код ове групе кривичних дела законодавац помера време реаговања (*ante delictum*), не чекајући да наступи повреда. Истиче се да овде до репресије долази из превентивних разлога, те се у кривичноправној литератури ова кривична дела често називају и кривичним делима – запреке (*les infractions - obstacles*).¹⁹⁵

У својој суштини, саобраћајна кривична дела су кривична дела против опште сигурности људи и имовине.¹⁹⁶ То намеће питање: да ли је заштитни објект ове групе кривичних дела безбедност саобраћаја сама по себи (као што би се то могло закључити на основу наслова главе XXVI КЗ-а) или је то општа сигурност људи и имовине у јавном саобраћају?

Као што је познато, у посебном делу КЗ-а, кривична дела су сврстана у групе према заштитном објекту. Имајући у виду заштитни објект кривичних дела против опште сигурности људи и имовине, може се закључити да је то код саобраћајних кривичних дела, у крајњој линији, општа сигурност људи и имовине.¹⁹⁷ Ова група кривичних дела спада у посебну категорију опште опасних кривичних дела, будући да се њиховом радњом извршења проузрокује опасност по живот, телесни интегритет и здравље индивидуално неодређеног броја људи, односно њихову имовину неодређену по врсти, обиму и својини.¹⁹⁸ То даље води констатацији да саобраћајна кривична дела имају двоструки заштитни објект. Међутим, с обзиром да безбедност јавног саобраћаја као заштитни објект има доминантан, превалентан и примаран значај, то су ова кривична дела у нашем кривичном законодавству, сврстана у посебну групу кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја.

Историјски посматрано, саобраћајна кривична дела су у нашем ранијем кривичном законодавству сврставана у групу кривичних дела против опште сигурности људи и имовине.¹⁹⁹ Још тада је било потпуно јасно да развој и заступљеност пре свега друмског саобраћаја, повећање броја моторних возила и других превозних средстава

¹⁹⁴ Јовашевић, Д., Симовић, В.М. (2016). *Примјена кривичних санкција за саобраћајна кривична дјела у Републици Србији*, Годишњак Правног факултета, година VII, 1/2016, стр. 80–91, стр. 81.

¹⁹⁵ Стојановић, З., Перић, О. (2003). *Op. cit.*, стр. 325.

¹⁹⁶ Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 498.

¹⁹⁷ 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.

¹⁹⁸ Јовашевић, Д., Симовић, В.М. (2016). *Op. cit.*, стр. 81.

¹⁹⁹ *Ibid.*, стр. 81.

захтева посебну пажњу, али и друштвену реакцију, како превентивне тако и репресивне природе. Данас, предвиђањем и издвајањем у посебну групу саобраћајних кривичних дела, као вид заштите друштва од криминалитета, регулисана су кажњива противправна понашања у јавном саобраћају. Имајући у виду да је кривично право последње средство заштите друштва од криминалитета (*ultima ratio societatis*), као и да је нит између кривичног дела и саобраћајног прекршаја веома танка, овај вид кривичноправне заштите примењује се само онда када се на други начин не може пружити заштита основних друштвених вредности, а то су људски живот и имовина.

У овој глави обухваћена је кривичноправна заштита свих врста јавног саобраћаја (друмског, железничког, трамвајског, ваздушног, поморског итд.). У складу са проблемом истраживања дисертације од посебног значаја су кривична дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима, која се односе на безбедност друмског саобраћаја, у њих спадају:

- угрожавање јавног саобраћаја (члан 289 КЗ-а);
- угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством (члан 290 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).

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.²⁰⁰ 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.²⁰¹ 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

²⁰⁰ Иако кривично дело непружања помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди не спада у општеопасна кривична дела, оно ће бити предмет анализе у овој дисертацији у циљу систематичности и свеобухватности излагања.

²⁰¹ 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.

неког од горе наведених општеопасних кривичних дела²⁰² и представља квалификовани облик наведених кривичних дела.

По начину одређивања бића кривичног дела, ова кривична дела карактеришу бланкетне диспозиције. Путем бланкетности, тек кад су испуњени законски услови, одговорност се из подручја прекршајног преноси у подручје кривичног законодавства. 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...“.²⁰³ Дакле, 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 у друмском саобраћају, најчешће се јавља кривично дело угрожавања јавног саобраћаја, затим тешка дела против безбедности јавног саобраћаја, док се остала кривична дела јављају у незнатном броју. У наставку ће посебно бити изложен сумарни приказ основних обележја ових кривичних дела.

3.3.2.1. Угрожавање јавног саобраћаја (члан 289 КЗ-а)

Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја има посебан значај, имајући у виду да од укупног броја осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији, далеко највећи удео чине лица осуђена за извршење овог кривичног дела.²⁰⁴ Кривично дело се састоји из основног, тежег и лакшег (нехатног) облика.

²⁰² Осим наведених кривичних дела угрожавања безбедности друмског саобраћаја, ово кривично дело постоји и када тешке последице наступе извршењем кривичног дела угрожавања безбедности ваздушног саобраћаја из члана 291 Кривичног законика.

²⁰³ Члан 289 став 1 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).

²⁰⁴ *Билтени Републичког завода за статистику Републике Србије*. Публикације, правосуђе, доступно на: <https://www.stat.gov.rs/oblasti/pravosudje/>, посећено дана 20.04.2020. године.

У ставу 1 члана 289 КЗ-а предвиђен је основни облик кривичног дела. Састоји се у таквом угрожавању јавног саобраћаја, којим се доводи у опасност живот и тело људи или имовина већег обима, услед чега код другог наступи лака телесна повреда или имовинска штета преко двеста хиљада динара, од стране учесника у саобраћају на путевима, који се не придржава саобраћајних прописа.

Радња извршења састоји се у непридржавању саобраћајних прописа (чињењу или нечињењу), односно радњи учесника у саобраћају супротној саобраћајним прописима. Дакле, ради се о кривичном делу чија је диспозиција бланкетног карактера, тако да постојање радње извршења у сваком конкретном случају зависи од многобројних прописа којима се регулише саобраћај на путевима. Међу њима, свакако је најзначајнији Закон о безбедности саобраћаја на путевима. Такође, од значаја су и бројни законски и подзаконски акти у овој области. Учиница учествује у саобраћају, али не на начин на који је дужан да поступа како то предвиђају саобраћајни прописи. Без кршења дужног поступања према прописима о безбедности саобраћаја на путевима, нема ни овог кривичног дела, без обзира на тежину последице (штете). Кршење дужног поступања је услов да се уопште успостави узрочна веза између поступања учесника у саобраћају и настале штетне последице, али то не значи да узрочна веза аутоматски постоји када је утврђено кршење прописа. Да ли је то узрок настале последице или не, мора се у сваком конкретном случају брижљиво истражити, а у образложењу судске пресуде мора се тачно описати у чему се кршење саобраћајних прописа састоји, односно који пропис је прекршен у конкретном случају. У пракси се јављају различити модалитети и ситуације, односно појавни облици радње извршења: неприлагођена и непрописна брзина, неуступање првенства пролаза, непрописно претицање, непрописно укључивање у саобраћај, непрописно скретање итд.

Посебан значај за утврђивање да ли постоји радња извршења имају начела понашања учесника у саобраћају. Данас преовлађује начело ограниченог поверења. То значи да се учесници у саобраћају требају поуздати у то да ће и остали учесници поштовати саобраћајне прописе, уз одређена ограничења. Та ограничења се односе на две ситуације. Прва ситуација се односи на то када је потпуно јасно да се неки учесник непрописно понаша, па су други учесници у саобраћају дужни да предузму одговарајуће радње да до саобраћајне незгоде не дође. Друга ситуација је везана за одређене категорије

учесника у саобраћају (деца, стара лица), од којих се не може очекивати да се увек понашају у складу са саобраћајним прописима.

Последица кривичног дела састоји се у угрожавању јавног саобраћаја у таквом степену да доводи у опасност живот људи и имовина већег обима.²⁰⁵ Дакле, ради се о конкретној опасности као последици кривичног дела, чије постојање се мора доказати у сваком појединачном случају. Конкретна опасност као последица кривичног дела је степенована.²⁰⁶ Ради лакшег одређивања када је тај степен опасности достигнут, односно ради лакшег практичног разликовања овог кривичног дела од одговарајућег саобраћајног прекршаја, законодавац је предвидео критеријум на основу кога је постављена граница. Наиме, услов за постојање кривичног дела је проузрокована лака телесна повреда неког лица или имовинска штета која прелази износ од двеста хиљада динара. Ово је објективни услов инкриминације.²⁰⁷ Дакле, тек када је овај услов испуњен, може се говорити о довођењу у конкретну опасност живота или тела људи или имовине већег обима, а самим тим и постојању овог кривичног дела.²⁰⁸ Уколико није испуњен објективни услов инкриминације, постојаће саобраћајни прекршај. У вези са односом између последице и објективног услова инкриминације код овог кривичног дела, јавља се и спорно питање да ли објективни услов инкриминације мора произаћи из последице кривичног дела, односно да ли мора наступити на истом објекту радње у односу на који је наступила и конкретна опасност. У пракси су могуће ситуације да је конкретна опасност наступила у погледу једног објекта радње, а објективни услов инкриминације

²⁰⁵ Под имовином већег обима сматра се имовина која прелази износ од 1.200.000 динара (кривична дела угрожавања јавног саобраћаја из члана 289 став 2 КЗ-а, угрожавања саобраћаја опасном радњом и опасним средством из члана 290 став 1 КЗ-а и несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем члан 295 став 1 и 2 КЗ-а). *Правно схватање кривичног одељења Врховног касационог суда*. (2014). Билтен бр. 1/2014, стр. 33.

²⁰⁶ Постојање конкретне опасности као последице кривичног дела се мора доказати у сваком конкретном случају, за разлику од апстрактне опасности која се претпоставља и не мора се доказивати, јер се ради о апсолутној претпоставци опасности. Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Ор. cit.*, стр. 108.

²⁰⁷ Објективни услов инкриминације (или: објективни услов кажњивости) не представља обележје бића кривичног дела, иако се налази у законском опису и без њега кривично дело не постоји. Он је услов који се налази изван бића кривичног дела и представља додатни услов за постојање оних кривичних дела код којих је предвиђен. Детаљније видети у: Стојановић, З. (2003). *Кривично право-општи део*, осмо измењено и допуњено издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, стр. 142.

²⁰⁸ Како наводи Атанацковић, у оним случајевима где је у законски опис унет објективни услов инкриминације, биће кривичног дела представља само латентно кривично дело. Остварењем објективног услова инкриминације биће кривичног дела се ослобађа тог латентног стања и постаје стварно кривично дело. Детаљније видети у: Атанацковић, Д. (1995). *Објективни услов инкриминације и његово разграничење од последице кривичног дела*. У: Проблеми реинтеграције и реформе југословенског кривичног законодавства, Београд, стр. 54.

наступио на другом објекту радње. У тим случајевима би требало узети да је овај услов остварен.²⁰⁹

Кривично дело може бити извршено само на путу. Законом о безбедности саобраћаја на путевима дефинисан је појам пута, јавни пут и категорије пута, некатегорисани пут.²¹⁰ Значи да се радња извршења може предузети и на некатегорисаном путу „који може под једнаким условима користити већи број различитих корисника.“²¹¹

Извршилац кривичног дела може бити само учесник у саобраћају на путевима. Према ЗоБС-у, то је лице које на било који начин учествује у саобраћају на путевима.²¹² С аспекта овог кривичног дела, имајући у виду праксу, најчешће се као извршилац овог кривичног дела јавља лице које у саобраћају управља возилом. У старијој судској пракси било је спорно да ли пешак може бити извршилац овог кривичног дела? Чињеница да се пешак много чешће јавља као жртва него као извршилац кривичног дела, никако не искључује ту могућност, јер су и пешаци (као и остали учесници у саобраћају) дужни да се придржавају саобраћајних прописа. Упркос животним ситуацијама да пешаци непридржавањем саобраћајних прописа могу остварити објективни услов инкриминације и последицу овог кривичног дела, у судској пракси се веома ретко јављају као осуђени за ово кривично дело.

Као облик кривице за кривично дело из става 1 прописан је умишљај. Кривица се процењује само у односу на последицу кривичног дела (конкретну опасност), а не и на објективни услов инкриминације. У литератури се истиче да се управо на субјективном плану код овог кривичног дела јављају озбиљни проблеми. Како закључују Атанацковић и сарадници, нема сумње да је искључено извршење овог кривичног дела директним умишљајем.²¹³ С обзиром да је у ставу 3 КЗ-а предвиђен нехатни облик овог кривичног дела, овде се као најзначајнији проблем јавља разграничење евентуалног умишљаја и

²⁰⁹ Стојановић, З., Перић, О. (2003). *Op. cit.*, стр. 342.

²¹⁰ Члан 7 став 1 тачке 2–9 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

²¹¹ Према ставу судске праксе, путем се у смислу овог кривичног дела сматра и пут у кругу касарне, полетно-слетна стаза на аеродрому, као и сеоски, шумски, пољски путеви, простори око паркиралишта и бензинских пумпи итд итд. Детаљније видети у: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 16. и Стојановић, З., Перић, О. (2003). *Op. cit.*, стр. 341.

²¹² Члан 7 став 1 тачка 68 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

²¹³ Петрић, Б. (1962). *Нека питања кривичноправне заштите безбедности јавног саобраћаја*, Гласник адвокатске коморе Војводине, 10/1962, стр. 3. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 32.

свесног нехата. Тзв. Франкова формула, посебно код овог кривичног дела показала је своју малу или никакву практичну вредност. У теорији и судској пракси најчешће се као критеријум користио појам безобзирности.²¹⁴ Појам безобзирности постоји када се неко понаша у саобраћају тако да уопште не води рачуна о интересима и добрима других учесника у саобраћају. Међутим, ни овај критеријум није се показао као прецизан како би се у пракси разграничио евентуални умишљај од свесног нехата, јер осим код умишљаја, безобзирност у неким случајевима постоји и код нехата. Како би се искључили они случајеви где се безобзирност јавља код нехата, у делу наше судске праксе као мерило се узима постојање високог степена безобзирности.

За постојање кривице важно је и питање доприноса извршењу кривичног дела других учесника у саобраћају. У вези са овим питањем у судској пракси су заузети и одређени ставови. Возач мора водити рачуна о томе како се понашају други учесници у саобраћају, као и да у случају њиховог непрописног понашања своју вожњу прилагоди томе. Према Стојановићу, у случају када возач примети непрописно понашање другог учесника у саобраћају, у судској пракси постоји сагласност, да он мора своју вожњу прилагодити тој околности (нпр. ако га у току мимоилажења дугим светлом заслепи друго моторно возило, дужан је да уколико је то потребно и могуће у конкретној ситуацији своје возило заустави). Ово питање се посебно односи на неправилно прелажење коловоза од стране пешака и сличне ситуације, јер је возач моторног возила дужан да предвиди непрописно понашање другог учесника и да прилагоди своју вожњу условима саобраћаја. Осим тога, у погледу деце, старијих лица и инвалида, постоји повећана обавеза опреза код возача, јер њихово неправилно понашање за возача не би смело да буде изненађење. Међутим, у свим наведеним случајевима не може се ићи у крајност, јер се од возача може очекивати да предвиди само она непрописна понашања која се према околностима конкретног случаја и искуству очигледно могу очекивати и предвидети.

²¹⁴ Савезни врховни суд Југославије је 1961. године је заузео став у погледу критеријума за разликовање свесног нехата и евентуалног умишљаја. Када суд нађе да је учинилац поступао обесно и безобзирно, грубо вређајући животе и имовину, оправдано је закључити да је поступао са евентуалним умишљајем. У супротном, када се његово понашање не може квалификовати као безобзирно, већ само као неопрезно и необазриво, у том случају логично је закључити да је поступао из нехата. Детаљније видети у: Кобе, П. (1964). *Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја у судској пракси и кривичноправној теорији*, Југословенска ревија за криминологију и кривично право, број 1, стр. 126. Цитирано према: Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 187.

У ставу 2 члана 289 КЗ-а предвиђен је тежи облик кривичног дела, који се од основног облика разликује по врсти саобраћаја на које се угрожавање односи (железничког, бродског, трамвајског, тролејбуског, аутобуског саобраћаја и саобраћаја жичаром). Дакле, угрожавање у овом ставу делимично обухвата и друмски саобраћај – тролејбуски и аутобуски. У овом ставу учинилац кривичног дела може бити било које лице, а не само учесник у саобраћају. Осим тога, за постојање овог облика кривичног дела, довољно је да је настала конкретна опасност по живот и тело људи или имовину већег обима, док се остварење објективног услова кажњивости не захтева. С обзиром на то да се ради о превозним средствима којима се превози већи број лица и угрожавање у овом случају производи већи степен опасности. Имајући то у виду, законодавац је предвидео и строже кажњавање за извршиоце овог облика угрожавања саобраћаја, од шест месеци до пет година затвора.

У ставу 3 члана 289 КЗ-а инкриминисан је нехатни облик овог кривичног дела. Од основних облика се разликује по степену кривице. Дакле, овде се јавља проблем у пракси у погледу разграничења евентуалног умишљаја и свесног нехата (проблем постављања горње границе), о чему је напред било речи. Међутим, код овог облика кривице значајно је и разграничење несвесног нехата од случаја, који је у кривичном праву некажњив (проблем постављања доње границе), мада се у пракси ово питање јавља ређе од претходног.

Саобраћај се може угрозити и на бројне друге начине. Кривичноправна заштита угрожавања друмског саобраћаја, осим у сегменту који је обухваћен кривичном делом угрожавања јавног саобраћаја, предвиђена је и у члановима 290 и 295 Кривичног законика (*Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством и Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем*).

3.3.2.2. Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством (члан 290 КЗ-

а)

Према члану 290 став 1 КЗ-а кривично дело угрожавања саобраћаја опасном радњом и опасним средством, чини онај „ко уништењем, уклањањем или тежим оштећењем саобраћајних уређаја, средстава, знакова или уређаја за сигнализацију или заштитних и одбојних ограда који служе безбедности јавног саобраћаја на путевима, давањем погрешних знакова или сигнала, постављањем препрека на саобраћајницама,

заустављањем превозног средства у железничком саобраћају противно прописима или на други сличан начин тако угрози јавни саобраћај да тиме доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима“. Код овог кривичног дела објект кривичноправне заштите могу бити све врсте јавног саобраћаја осим ваздушног, али најчешће се у пракси среће у друмском саобраћају.

Радња извршења овог кривичног дела је алтернативно постављена, и релативно прецизно одређена, осим код угрожавања саобраћаја „на други начин“, који је прописан генералном клаузулом. У том смислу радњу извршења може представљати било која радња којом се угрожава саобраћај, а која није обухваћена ниједном од претходно алтернативно наведених радњи овог кривичног дела, нити се може правно квалификовати као кривично дело угрожавања јавног саобраћаја. Дакле, код (последњег) алтернативног облика овог кривичног дела, ради се о угрожавању саобраћаја „на други начин“, при чему се не мора радити о кршењу саобраћајних прописа.

У судској пракси се као пример овог кривичног дела, осим препуштања управљања неисправног возила на управљање другом лицу или исправног возила лицу које нема возачку дозволу или лицу у алкохолисаном стању, срећу још неки случајеви. Тако се сматра да се ради о овом кривичном делу и у случају постављања неке препреке на коловоз; у случају омогућавања да се нека препрека нађе на коловозу; у случају изненадног и неопрезног отварања врата на возилу, због чега дође до саобраћајне незгоде, итд.²¹⁵

Извршилац овог кривичног дела може бити било које лице, за разлику од кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја (став 1) где извршилац кривичног дела може бити само учесник у саобраћају. Међутим, правна квалификација у овим ситуацијама нема практичног значаја, јер је за оба кривична дела предвиђена иста врста и мера казне (затвор до три године за умишљајни, односно новчана казна или затвор до годину дана за нехатни облик). Као и код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја последица је конкретна опасност по живот и тело људи или имовину већег обима.²¹⁶ За основни облик овог кривичног дела предвиђен је умишљај (став 1), док је у другом ставу предвиђен нехатни облик овог кривичног дела (став 2).

²¹⁵ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 90.

²¹⁶ За конкретну опасност као последицу овог кривичног дела и имовину већег обима важи све оно што је наведено и код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.

У случају када радњу извршења овог кривичног дела предузме службено или одговорно лице (на пример, послодавац који повери раднику неисправно возило), тиме чини само кривично дело несавесног вршења надзора над јавним саобраћајем, јер између тог и овог кривичног дела постоји привидни идеални стицај по основу „начела специјалитета“. Код несавесног вршења надзора над јавним саобраћајем је „специјално“ одређен извршилац кривичног дела (одговорно лице), као и радња извршења (несавесно вршење дужности) у односу на кривично дело угрожавања саобраћаја опасном радњом или опасним средством, где извршилац кривичног дела може бити свако лице, а радња извршења било која радња којом се „на други начин“ угрожава јавни саобраћај. Из тих разлога се узима да у овом случају постоји само специјално кривично дело – несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.²¹⁷

3.3.2.3. Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем (члан 295 КЗ-а)

Кривично дело несавесног вршења надзора над јавним саобраћајем чини „Службено или одговорно лице, којем је поверен надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и објеката на њима, превозним средствима или јавним саобраћајем или над испуњавањем прописаних услова рада возача, или којем је поверено руковођење возњом, које несавесним вршењем своје дужности изазове опасност за живот или тело људи или за имовину већег обима“ (став 1 члан 295 КЗ-а).

Други облик овог кривичног дела предвиђен је у ставу 2 члана 295 КЗ-а „Одговорно лице које изда налог за возњу или допусти возњу, иако зна да возач због умора, утицаја алкохола или других разлога није у стању да безбедно управља возилом или да возило није исправно и тиме изазове опасност за живот или тело људи или за имовину већег обима“.

Извршилац кривичног дела несавесног вршења надзора може бити само службено или одговорно лице (нпр. руководилац возног парка, руководилац транспортног предузећа, лице одговорно за одржавање путева, итд). То намеће обавезу да се у сваком конкретном случају утврди да ли је на основу одговарајућих прописа неком лицу био поверен надзор над јавним саобраћајем или је било овлашћено за издавање налога за возњу или одобравање возње, односно да се процени да ли се може сматрати

²¹⁷ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 89.

одговорним лицем. Као и код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја опасном радњом и опасним средством, ово кривично дело се ретко среће у судској пракси и његова примена не изазива посебне проблеме. И код овог кривичног дела последица је конкретна опасност за живот или тело људи или за имовину већег обима. У ставу 3 прописана је одговорност за нехатни облик извршења овог кривичног дела из става 1 овог члана.

3.3.2.4. Непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди (члан 296 КЗ-а)

Упркос постојању моралне обавезе свих грађана да пруже помоћ лицу које се налази у опасности, није свако непружање помоћи истовремено и кривично дело. Постоји обавеза пружања помоћи лицу које се налази у непосредној опасности по живот (кривично дело непружања помоћи, члан 59 КЗ-а) и остављање без помоћи лица у стању опасном по живот које је извршилац сам проузроковао (кривично дело излагања опасности, члан 57 КЗ-а). Упркос постојању одређених сличности, кривично дело непружања помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди се разликује од наведених кривичних дела. Код овог кривичног дела ради се о непружању помоћи у једној посебној ситуацији у саобраћају и не захтева се да постоји опасност по живот повређеног у саобраћајној незгоди. Кривично дело непружања помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди²¹⁸ или тзв. „деликт бега“ има основни и два тежа облика.

Радњу извршења основног облика кривичног дела чини „возач моторног возила или другог превозног средства, који остави без помоћи лице које је тим превозним средством повређено или чију је повреду тим средством проузроковао“ (члан 296 став 1 КЗ-а). Овде се ради о кривичном делу нечињења, под кумулативним условом да је извршилац кривичног дела претходно проузроковао повреду пасивног субјекта. При томе у судској пракси примењује се шире тумачење ситуација у којима долази до проузроковања повреде превозним средством. Тако се сматра да, осим ситуација када је извршилац повреду проузроковао возилом или другим превозним средством којим је управљао, радња извршења обухвата и ситуацију када је возач изазвао такву ситуацију у којој је повреда нанета другим превозним средством. На пример, возач моторног возила проузрокује судар са другим моторним возилом, које услед тога скрене на тротоар и

²¹⁸ Ово кривично дело је у наше кривично законодавство уведено новелом Кривичног законика СФРЈ од 1959. године (члан 271 КЗ-а).

повреди пешака.²¹⁹ За постојање овог кривичног дела није од значаја ни тежина ни природа проузроковане повреде, нити је потребно да радња онога ко је повреду проузроковао представља кривично дело (угрожавање јавног саобраћаја или неко друго кривично дело). Пресудно је само постојање каузалне везе између понашања возача и повреде лица, под условом остављања повређеног лица без помоћи.

Једно од најзначајнијих питања код овог кривичног дела је утврђивање елемента „остављање без помоћи“. Пре свега, да би се уопште разматрао овај елемент неопходно је да је лице које је проузроковало повреду било у стању да помоћ пружи. Уколико је и оно повређено у саобраћајној незгоди и услед тога не може да пружи помоћ, не може се сматрати извршиоцем овог кривичног дела. Поред ситуације када возач остави повређеног без помоћи, у судској пракси се сматра да помоћ није пружена ни у случају када је пришао повређеном, али му фактички није пружио помоћ нити помогао да се одвезе до здравствене установе. Међутим, уколико лице није одабрало најбољи начин за пружање помоћи неће постојати ово кривично дело, тако да се може закључити да је у таквим ситуацијама пресудно постојање озбиљне намере да се повређеном пружи помоћ. За разлику од претходних кривичних дела последица овог кривичног дела није наступање конкретне опасности код повређеног, већ се сматра се да је дело довршено самим остављањем повређеног лица без помоћи.

Извршилац кривичног дела је, како произилази из саме законске дефиниције, возач моторног возила или друго лице које је управљало моторним возилом или другим превозним средством, којим је нанета повреда лицу, које је остављено без помоћи. Честе су ситуације да се код ових кривичних дела јавља више извршилаца који се тада сматрају паралелним извршиоцима.²²⁰

Ово кривично дело има и два квалификована облика, у зависности од тога да ли је услед непружања помоћи лицу наступила тешка телесна повреда (став 2) или смрт²²¹ (став 3) као последица. С обзиром да је у питању кривично дело квалификовано тежом

²¹⁹ Стојановић, З., Перић, О. (2003). *Op. cit.*, стр. 347.

²²⁰ Према Стојановићу, овде се не ради о саизвршилаштву, већ о привидном саизвршилаштву, јер не постоји свест о заједничком деловању. Детаљније видети: Стојановић, З., Перић, О. (2003). *Op. cit.*, стр. 348.

²²¹ Једна од спорних ситуација је када смрт повређеног наступи на месту саобраћајне незгоде. Упркос опречним схватањима, у судској пракси заузет је став да непружање помоћи, у смислу овог кривичног дела, постоји и онда када су повреде биле смртоносне, односно онда када би смрт наступила и да је помоћ била пружена, битно је да је лице које је остављено без помоћи у том тренутку било живо.

последницом, код извршиоца у односу на тежу последицу мора да постоји нехат, односно да је био дужан и могао бити свестан да услед непружања помоћи може наступити тешка телесна повреда или смрт повређеног лица.

За основни облик овог кривичног дела прописана је новчана казна или казна затвора до три године, за тежи облик казна затвора од шест месеци до пет година, а за најтежи облик казна затвора од једне до осам година.

3.3.2.5. Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја (члан 297 КЗ-а)

Суштински посматрано тешка дела против безбедности јавног саобраћаја представљају тежи (квалификовани) облик следећих кривичних 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) као и несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем (члан 295 КЗ-а). У зависности од тежине квалификоване последице ово кривично дело постоји када је:

- извршењем неког од наведених основних кривичних дела наступила тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера²²²(став 1 и 3 члана 297 КЗ-а);
- извршењем неког од наведених основних кривичних дела наступила смрт једног или више лица (став 2 и 4 члана 297 КЗ-а).

У ставу 1 и 2 предвиђено је кажњавање за теже последице у случају када су наведена основна кривична дела извршена са умишљајем, а у ставу 3 и 4 када су наведена основна кривична дела из којих су произашле теже последице извршена из нехата. Битно је нагласити да, без обзира да ли је неко од основних кривичних дела извршено са умишљајем или из нехата, у односу на тежу последицу, увек мора постојати нехат. Уколико би тежа последица била обухваћена умишљајем учиниоца, у том случају би се радило о неком другом кривичном делу (на пример, кривично дело убиства или тешке телесне повреде), а не о тешком делу против безбедности јавног саобраћаја из члана 297 КЗ-а. Међутим, уколико у односу на тежу последицу не постоји ни нехат извршиоца,

²²² Имовинска штета великих размера постоји када вредност штете прелази износ од 6.000.000 динара (тешка дела против безбедности јавног саобраћаја из члана 297 став 1 и 3 КЗ). *Правно схватање кривичног одељења Врховног касационог суда* (2014). Билтен бр. 1/2014, стр. 33.

извршилац ће одговарати само за основни облик неког од наведених кривичних дела.²²³ Имајући у виду степен кривице за основно кривично дело и тежину последице која је из тога произашла, законодавац је прописао казне затвора у различитом трајању²²⁴ и обавезно изрицање мере безбедности забране управљања моторним возилом у свим случајевима наступања теже последице.²²⁵

²²³ Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 503.

²²⁴ Учинилац ће се казнити казном затвора од једне до осам година (члан 297 став 1 КЗ-а); казном затвора од две до дванаест година (члан 297 став 2 КЗ-а); затвором до четири године (члан 297 став 3 КЗ-а) и затвором од једне до осам година (члан 297 став 4 КЗ-а).

²²⁵ Члан 297 став 5 Кривичног законика.

Глава 4

САОБРАЋАЈНИ ДЕЛИНКВЕНТИ И ДЕТЕРМИНАНТЕ ДЕЛИНКВЕНТНОГ ПОНАШАЊА

Специфичности саобраћајне делинквенције као посебног вида преступничког понашања, произилазе и из карактеристика саобраћајних делинквената. Говорећи о етиологији саобраћајних деликата, односно о криминогеним факторима, истакнуто је да у највећем броју случајева узрок саобраћајне незгоде лежи у човеку. У криминолошким истраживањима узрока саобраћајне делинквенције, посебно је значајно утврдити карактеристике личности учесника у саобраћају, које проузрокују понашања која одступају од друштвено пожељних. Речју, потребно је указати на оне карактеристике учесника у саобраћају (црте личности, демографске карактеристике, ставове, навике), које воде у социјално девијантна понашања и вршење саобраћајних деликата. Значај проучавања ових карактеристика огледа се у њиховом коришћењу за проналажење адекватних мера како би се утицало на промену понашања учесника у саобраћају у циљу спречавања саобраћајне делинквенције.

Појава човека који управља моторним возилом је релативно нов и изузетно сложен феномен у људском друштву. Истраживање криминалне личности спада у криминолошки правац, који се базира на мултидисциплинарном приступу проучавања детерминанти делинквентног понашања у саобраћају. Италијански лекар Ђезаре Лоброзо међу првима је указао да треба изучавати злочинца, а не злочин. Ови постулати усмерили су многа каснија криминолошка истраживања на проучавање личности делинквента.²²⁶ Криминолошка проучавања саобраћајног делинквента не могу се заснивати само на биолошкој и психофизичкој структури човека, већ и на утицају социјалних фактора на понашање човека, јер постоји снажна међусобна интеракција био-психолошких и социјалних фактора. Због тога научно анализирање био-психолошке

²²⁶ Николић-Ристановић, В., Константиновић-Вилић, С. (2018). *Op. cit.*, стр. 31.

структуре човека мора бити сагледано у контексту друштва у коме он живи. Задатак и циљ таквих анализа је пронићи у дубину ентитета човекове личности у друштвеним условима у којима се она данас развија, те открити законитости и тенденције њених даљих промена.

Анализа понашања човека у саобраћају на путевима, те његовог одступања од друштвено пожељног, сасвим сигурно није једноставан задатак. Саобраћај је у толикој мери специфична људска активност да се поставља питање: да ли су за процену те активности применљиви „универзални“, до сада изграђени, критеријуми процене понашања појединаца? Ситуацију додатно компликује чињеница да сваки возач може постати делинквент, с обзиром да је свако учествовање у саобраћају потенцијално деликтна ситуација и да „имунитета“ за саобраћајне незгоде нема.

У науци не постоји јединствено схватање о заједничким карактеристикама саобраћајних делинквената, упркос постојању многобројних типологија. Шта више, стиче се утисак да су код овог облика делинквенције, типологије додатно релативизиране. На ово упућује чињеница да у свакодневном животу у саобраћају учествује највећи део популације једне заједнице, те да се, како у улози делинквента, тако и у улози жртве саобраћајних деликата, може наћи било који грађанин, односно учесник у саобраћају. Због масовности ове негативне друштвене појаве се много теже могу уочити карактеристике које на индивидуалном нивоу утичу на делинквентно понашање. 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. У том смислу, пре се могу посматрати детерминанте делинквентног понашања, кроз њихову корелацију са предиспозицијом за вршење саобраћајних деликата.

Сумирањем резултата досадашњих истраживања могу се уочити оне особине, које су чешће и типичније код саобраћајних делинквената од неких других, и које утичу на (не)безбедно понашање учесника у саобраћају. Дакле, могу се донекле, али никако у потпуности, објаснити механизми понашања саобраћајних делинквената. Тако, на пример, неке од уочених карактеристика саобраћајних делинквената, о којима ће бити више речи у наставку су: низак ниво самоконтроле, импулсивност, агресивно понашање

љутња у возњи, итд. Наставак излагања биће усмерен на унутрашње (ендогене), спољашње (егзогене) и социодемографске карактеристике саобраћајних делинквентна.

4.1. 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.²²⁷

О значају ендогених карактеристика личности и повезаности са делинквентним понашањем, говоре и бројне криминолошке теорије, које су настале у циљу издвајања значајних биолошких, психолошких, а касније и био-психолошких карактеристика делинквентна. У теорији преовлађује схватање да не постоје делинквентне личности са посебном психо-структуром различитом од осталог становништва, односно које негирају психо-структуралну генерализацију разлика између делинквентна и осталог неделинквентног становништва.²²⁸ Доказивање постојања тзв. „криминалне психе“, и поред бројних покушаја у старијој литератури, није уродило плодом, јер ниједан од фактора психокултуре личности делинквентна није непознат и у неделинквентној популацији. Ипак, неке од особина су у одређеној мери присутније код извршилаца одређених врста деликата, што даје основа за анализирање тих особина.

Учествовање у саобраћају, као комплексна радња, посебно истиче одређена психолошка својства делинквентна. Посматрано из психолошког угла, личност човека представља јединствену организацију особина, формирану узајамним деловањем индивидуалних особености појединца и социјалних услова. Овако формирана личност појединца одређује начин његовог понашања. Примарне карактеристике личности су интегритет под којим се подразумева целокупност и особеност личности (оно по чему се

²²⁷ Бошковић, М., Марковић, М. (2015). *Криминологија са елементима виктимологије*. Универзитет привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе Нови Сад, стр. 91.

²²⁸ *Ibid.*, стр 92.

појединац разликује од других). Посматрајући понашање појединца у дужем временском интервалу могу се уочити одређене правилности у реаговању на сличне ситуације, што указује на постојање доследности у понашању. Иако доследност произилази из постојања трајних црта личности и карактерних особина, она је релативна, јер понашање појединца зависи од тренутне ситуације и стања, процене ситуације, перформанси итд.²²⁹ Особине личности се разликују од једног до другог човека, нпр. одлучност, несигурност, амбициозност, и те особине се најчешће испољавају у поступцима. Дакле, понашање појединца говори о његовим особинама и као такво служи за лакше посматрање и процену особина саобраћајних делинквента.

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 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.²³⁰

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.²³¹ Закључак овог истраживања био је данас често цитиран афоризам: „Човек вози онако како живи“ (*A man lives as he drives*). Овај афоризам указује на то да су социјално неприхватљива понашања возача резултат истих особина личности, које испољавају и у другим сферама свакодневног живота.²³²

²²⁹ Рот, Н. (1968). *Психологија личности*, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд, стр. 35.

²³⁰ Гранић, А. (1961). *Друштвено-правни аспект питања алкохолисаности у саобраћају*, Народна милиција 3/1961, стр. 2. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 164.

²³¹ 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, pp. 329. Цитирано према: Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society, pp. 144. Доступно на: https://books.google.com/books?hl=sr&lr=&id=OyuGJJ6rKQ0C&oi=fnd&pg=PR13&dq=Evans+married+women+and+traffic+accidents&ots=zudckamnzF&sig=rOVf7BC8UdPOeMMUXiFaB_Mx7XA#v=onepage&q=Evans%20married%20women%20and%20traffic%20accidents&f=false, посећено дана 13.07.2020. године.

²³² Са тим у вези, интересантно је запажање које је Иво Андрић о возачима описао у *Знаковима поред пута*: „Нигде боље и брже не можете упознати човека, његову праву нарав, карактер и ћуд, његову *душу*, него

Чини се да ниједно од наведених мишљења не може бити потпуно прихваћено ни одбачено, јер како је већ речено, сваки учесник у саобраћају може постати делинквент и „имунитета“ од незгода нема. Особине црта личности које говоре о пожељном понашању у саобраћају су толеранција, опрезност и одговорност за друге. У одсуству таквих црта личности код појединаца може се очекивати насилничко понашање и агресивност у вожњи, а самим тим и већи број кршења саобраћајних прописа, односно делинквентног понашања, током дужег временског периода посматрања.

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.²³³ Касније је ова теорија била критикована услед бројних недостатака, и у истраживању Мек Кена замењена новим концептом названим „диференцијално учешће у саобраћајним незгодама“.²³⁴ Студије које су рађене последњих деценија поново се враћају приступу да је склоност незгодама тесно повезана и условљена личношћу делинквента. У истраживању Визера и сарадника урађена је метаанализа дистрибуције саобраћајних незгода код значајног дела популације. Добијени резултати указали су да је посматрани број рецидивиста већи од очекиваног. Као резултат овог истраживања произашао је закључак да склоност ка саобраћајним незгодама постоји, али и да је извођење резултата отежано, услед различитих приступа анализи проблема.²³⁵ Одређени број истраживања био је усмерен на испитивање узрочне везе између фактора личности и саобраћајних незгода. Истраживања о повезаности тзв. Ајзенових димензија личности екстраверзије и саобраћајних незгода, затим везе димензија личности неуротицизма и психотицизма и саобраћајних незгода, довела су до дијаметрално супротних закључака. Од оних који су

кад га посматрате док седи за воланом аутомобила и вози. Седећи поред њега један сат, ви ћете без речи и разговора сазнати о њему више него за месец дана сталног дружења.“ Цитирано према: Андрић, И. (1985). *Знакови поред пута*. Свјетлост.

²³³ 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). Цитирано према: Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 55.

²³⁴ McKenna, F. P. (1983). *Accident proneness: A conceptual analysis*. *Accident Analysis & Prevention*, 15(1), 65–71, pp. 70.

²³⁵ Visser, E., Pijl, Y. J., Stolk, R. P., Neeleman, J., Rosmalen, J. G. (2007). *Accident proneness, does it exist? A review and meta-analysis*. *Accident Analysis & Prevention*, 39(3), 556–564, pp. 562.

утврдили постојање позитивне корелације између димензија личности и саобраћајних незгода,²³⁶ до истраживања која нису показала постојање наведене корелације.²³⁷

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.²³⁸ Мада је коришћен и за типологију личности, може се констатовати да су резултати истраживања засновани на овом моделу такође дали дијаметрално супротне резултате о корелацији са саобраћајним незгодама, као и у претходном примеру.

Наведени модели истраживања указују да психолошка истраживања црта личности нису поуздан модел предикције понашања саобраћајних делинквената. Постоји више разлога томе: непостојање универзалног концепта класификације, што доводи до разлика и немогућности компарације добијених резултата; изостављање спољашњих фактора који, заједно са унутрашњим карактеристикама, утичу на конкретно понашање; свесно или несвесно давање нетачних одговора од стране испитаника приликом попуњавања упитника; анализирање узорака који нису репрезентативни итд. Унутрашње особине личности представљају само предуслов, потенцијал за одређено понашање, али се не могу посматрати изоловано од спољашњих особина личности, које са своје стране генеришу понашање појединаца у спољашњем свету. У наставку рада биће изложен утицај одређених унутрашњих особина личности на понашање појединаца у саобраћају.

4.1.1. Темперамент

Психолошке карактеристике личности не могу се посматрати одвојено од биолошких, урођених карактеристика. Темперамент је биолошка особина личности која је урођена, за разлику од карактера који представља психолошку, стечену особину личности. Дефинишући ову особину Олпорт истиче следеће: „Темперамент се односи на карактеристичне појаве емоционалне природе једне индивидуе, укључујући њену

²³⁶ Smith, D. I., Kirkham, R. W. (1981). *Relationship between some personality characteristics and driving record*. *British Journal of Social Psychology*, 20(4), 229–231, pp. 230. Доступно на: [Relationship between some personality characteristics and driving record](#)., посећено дана: 18.08.2020. године.

²³⁷ Wilson, T., Greensmith, J. (1983). *Multivariate analysis of the relationship between drivometer variables and drivers' accident, sex, and exposure status*. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 25(3), 303–312, pp. 303.

²³⁸ 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, pp. 22.

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“.²³⁹ Студије које се баве анализом личности човека и њиховог утицаја на понашање човека у саобраћају, нужно се ослањају на научна сазнања до којих се дошло проучавањем услова и начина функционисања човековог организма. Темперамент представља карактеристику кроз коју човек испољава своју мобилисану енергију, своје емоције, као и интензитет, јачину и време тајања одређене реакције. Димензије темперамента леже у основи функционалне организације централног нервног система.²⁴⁰ Претпоставља се да су системи активације, одржавања и инхибиције понашања независни системи у мозгу, који опредељују одговор организма на стимулансе из спољашње средине. Тако су ризичној вожњи склонији они возачи који импулсивно реагују. У истраживању индивидуалних разлика у факторима ризичне вожње код старијих особа, Швобел и сарадници закључили су да је неконтролисани темперамент и жеља за узбуђењем у позитивној корелацији са ризичном вожњом.²⁴¹

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.²⁴² Једна од најстаријих типологија темперамената потиче још од Хипократа, античког мислиоца и „оца медицине“, који је темперамент класификовао на четири врсте: колерички, сангвинички, меланхолички и флегматички темперамент. Базирајући се на наведеној класификацији, у савременој теорији постоје четири главне црте темперамента:

- активација понашања (представља потрагу за новим) – садржана је од склопа навика које иницирају и активирају понашање;
- инхибиција понашања (односи се на избегавање казне) – услов је за инхибицију односно прекид понашања;

²³⁹ Allport, G. (1969). *Sklop i razvoj ličnosti*. Kultura, Beograd. Цитирано према: Бежић, Ж. (1980). *Типологија темперамента*. Црква у свијету: Црква у свијету, 15(2), 134–144. стр. 135.

²⁴⁰ Игњатовић, Т.Д., Милановић, М. (2012). *Психолошки модел личности – критичка анализа*, Факултет политичких наука, годишњак, бр. 7 III део: Социјална политика и социјални рад, 199–213, стр. 200.

²⁴¹ Schwebel, D. C., Ball, K. K., Severson, J., Barton, B. K., Rizzo, M., Viamonte, S. M. (2007). *Individual difference factors in risky driving among older adults*. Journal of safety research, 38(5), 501–509, pp. 501.

²⁴² Bezić, Ž. (1980). *Tipologija temperamentata*. Crkva u svijetu: Crkva u svijetu, 15(2), 134–144, стр. 135.

- одржавање понашања (зависност од награде) – наследна предиспозиција за одрживост и континуитет текућег понашања;
- перзистенција – односи се на истрајност упркос замору и фрустрацијама.²⁴³

Истраживања су показала и да особе које одговарају колеричном темпераменту личности карактерише профил који се испољава у израженом такмичарском духу, непријатељском осећању, сталној журби, лакој појави беса, великом нестрпљивошћу, склоношћу ка агресивном понашању, непристојним вербалним манирима, неприхватљивим психомоторним манирима. За возаче са наведеним темпераментом може се са великом вероватноћом претпоставити да су склонији ризичној вожњи, нарочито у ситуацијама фреквентног и густог саобраћаја, као и у другим ситуацијама када је неопходно стрпљење у саобраћају. Истраживање тзв. „личности типа А“ која одговара колеричком темпераменту, спровели су Пери и Болдвин на узорку од 177 младих возача. Резултати су показали постојање позитивне корелације између колеричког типа личности и агресивног понашања током вожње.²⁴⁴ Једно истраживање које се заснивало на оцени понашања возача, тајно сниманих током вожње, показало је да су возачи чији темперамент је одговарао „типу А“ возили брже и правили мање одстојање у односу на возила испред њих.²⁴⁵

Темперамент учесника у саобраћају, нарочито међу возачима, разнолик је и очигледан. Са једне стране разликујемо брзе, импулсивне, агресивне, нетолерантне, нервозне возаче, док са друге стране постоје возачи који возе смирено, толерантно, хладнокрвно, промишљено. Посматран у склопу емоционалних нестабилности, несигурности и карактерних особина возача, темперамент има велики значај и утицај на безбедно понашање у саобраћају и поштовање саобраћајних прописа.

4.1.2. Карактер и карактерне особине

За разлику од темперамента, карактер и карактерне особине личности представљају психолошке особине личности. Дефинишући ову разлику Бергер истиче:

²⁴³ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 57.

²⁴⁴ Perry, A. R., Baldwin, D. A. (2000). *Further evidence of associations of type A personality scores and driving-related attitudes and behaviours*. *Perceptual and motor skills*, 91(1), 147–154, pp. 147.

²⁴⁵ Boyce, T. E., Geller, E. S. (2002). *An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risks?* *Accident Analysis & Prevention*, 34(1), 51–64, pp. 59.

„проучавати темперамент значи проникнути у оне узроке понашања, који су физиолошке нарави, а бавити се карактером значи испитивати структуру индивидуалних диспозиција“.²⁴⁶ Концепт карактера развијен је као синтеза различитих теоријских концепата о когнитивном и социјалном развоју, концепата из хуманистичке и трансперсоналне психологије и емпиријских података.

Карактерне црте заснивају се на наследним основама темперамента, али се развијају у току живота кроз процес социјалног учења. Тако се под карактерним цртама подразумевају оне особине појединца које карактеришу његово понашање у односу на моралне принципе и вредности у једном друштву.²⁴⁷ Са једне стране, њихов развој произилази из процеса когнитивног учења, памћења и концептуалног мишљења базираног на различитим структурама централног нервног система. С друге стране, карактер представља стечену основу социјалног понашања, која обухвата вољне и моралне аспекте понашања, које појединац манифестује у односу према себи, другима и раду. Може се рећи да развој карактера представља нелинеарну функцију темперамента, породичних и културолошких утицаја и случајних животних околности и догађаја. Дакле, карактерне особине појединца су искључив резултат одгајања, васпитања, животног пута, те се на њих може утицати прикладним мерама.

Карактерне особине изражавају садржај понашања и циљеве којима се тежи. Имајући у виду да је у саобраћају комуникација између учесника интензивна, као и да је понашање у саобраћају регулисано стриктним правилима, карактерне црте човека имају веома значајну улогу. Посматрано у односу на моралне принципе у друштву оне могу да се манифестују на позитиван (одговорност, савесност, поштење, храброст) или негативан начин (несавесност, неодговорност, кукавичлук, непоштење, безобзирно, силецијско, агресивно, нетолерантно понашање и сл.). Поред моралних особина, карактеру су својствене и вољне особине скромност, одлучност, одрицање од себичних мотива итд. Позитивне карактерне особине воде ка безбеднијем понашању у саобраћају, кроз поштовање саобраћајних прописа, показивање солидарности и хуманости, одговорност према себи и другим учесницима у саобраћају и сл. Негативне карактерне особине

²⁴⁶ Berger, G. (1967). *Caractère et personnalité*. PUF, Paris, стр. 62. Цитирано према: Бежић, Ж. (1980). *Op.cit.* 134-144. стр. 135.

²⁴⁷ Rot, H. (1994). *Op. cit.*, стр. 54.

приписују се возачима насилницима (саобраћајним терористима) и доводе до небезбедног понашања, стварања опасности, нереди и жртава у саобраћају.²⁴⁸

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.

4.1.3. Емоције

Емоције представљају субјективни доживљај појединца према људима, догађајима, стварима, личним поступцима и сл. 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. Физиолошка компонента емоције припрема организам за адекватно реаговање, изражавањем се обавља невербална комуникација, а преко доживљаја спознајемо у каквом смо стању. 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 могу битно утицати на понашање учесника у саобраћају. У проучавањима емоција током вожње дошло се до одређених закључака. Вожња се генерално може посматрати као инструментална активност, која се, након доношења одлуке о месту на које се жели стићи, изводи рационално, док се не постигне циљ - долазак на жељену локацију. Међутим, ово рационално, инструментално понашање понекад прекидају одређени догађаји које изазивају други учесници у саобраћају, сам возач или саобраћајна ситуација, што може да изазове интензивне емоције. Возача може да разљути други возач, може да га учини нервозним густина саобраћаја, компликована

²⁴⁸ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 272.

раскрсница или растужи лоша вест док управља возилом. Стања снажних емоција могу да утичу на расуђивање возача, а последично и на његово понашање у вожњи.²⁴⁹

Негативне емоције као што су љутња и фрустрација присутне су сваког дана у саобраћају и могу бити узрок агресивног понашања. Да је љутња у вожњи у позитивној корелацији са агресивним понашањем у саобраћају показале су бројне студије. Лотон и Натер су истражујући агресивно понашање у вожњи доказали да је код људи са високим степеном љутње већа вероватноћа испољавања агресивног понашања у вожњи него у осталим животним ситуацијама.²⁵⁰ Станојевић наводи да љутња значајано утиче на агресивно понашање, које затим доводи до веће умешаности у саобраћајне незгоде.²⁵¹ Слични резултати добијени су и у другим истраживањима.²⁵²

4.1.4. Интелигенција

У литератури се наводи да „интелигенција означава десетине различитих ствари за различите људе“.²⁵³ И заиста, нема дилеме да је интелигенција вишезначни појам који се уопштено речено одражава на „бистрину ума“.²⁵⁴ Према Ковачевићу, интелигенција се може дефинисати као „способност сналажења у новим ситуацијама уз коришћење старог искуства“.²⁵⁵ Истиче се да интелигенција сама за себе, као детерминанта карактерне структуре личности, може играти значајну улогу, али само као посредни криминогени фактор. Постоји широка лепеза различитих мишљења о повезаности интелигенције и делинквентног понашања. Прва психолошка истраживања упућивала су на теорију слабоумности као основном узроку делинквенције. Каснија истраживања

²⁴⁹ Ђурић, Т., Поповић, Ђ., Бошковић, М. (2016). *Едукација за саобраћај*, Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет, Добој, стр. 77.

²⁵⁰ 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, pp. 407.

²⁵¹ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 155.

²⁵² Детаљније видети у: Hauber, A. R. (1980). *The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: Research on aggressive behaviour in traffic*. *Applied Psychology*, 29(4), 461–474; Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G. (1997). *The role of affect in predicting social behaviors: the case of road traffic violations*. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258–1276; Krahe, B., Fenske, I. (2002). *Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car*. *Aggressive Behavior*, 28(1), 21–29.

²⁵³ Yun, I., Lee, J. (2013). *IQ and delinquency: The differential detection hypothesis revisited*. *Youth violence and juvenile justice*, 11(3), 196–211, pp. 197.

²⁵⁴ Бошковић, М., Марковић, М. (2015). *Op. cit.*, стр. 98

²⁵⁵ Ковачевић, М. (1972). *Психолошки аспекти психомедицине саобраћаја*, Психомедицина саобраћаја 2/1972, стр. 91. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 173.

утврдила су корелацију између коефицијента интелигенције и саобраћајне делинквенције. Резултати тестирања IQ били су просечно за седам поена нижи код делинквентне у односу на неделинквентну популацију.²⁵⁶ Када говоримо о саобраћајним делинквентима, преовлађује став да су различити степени интелигенције подједнако заступљени, иако се сматра да је код возача делинквентата IQ ипак нешто нижи. Тако, Ковачевић наводи да је теоријски и практично интелигенција равномерно распоређена на скали међу возачима: 50% просечних и по 25% натпросечних и исподпросечних.²⁵⁷ 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.²⁵⁸

Говорећи о интелигенцији и саобраћајним делинквентима, пажњу завређује још пар ставова у литератури. Наиме, постоји погрешно закључивање да повећан ниво опште интелигенције значи аутоматски и повећане способности за вожњу. Овакво схватање не одговара потпуно реалности. Реалност је да има добрих возача и међу веома и међу мало обдареним интелигенцијом. Неки аутори истичу већу вероватноћу грешке интелигентнијих возача у појединим ситуацијама (високо интелигентни човек може пореметити инстинктивну тачност својих делатности), међутим ово мишљење треба узети са резервом и као изузетну могућност. Са друге стране, ниже интелигентни возачи у појединим ситуацијама у саобраћају могу показати већу уздржаност, опрезно

²⁵⁶ Lynam, D., Moffitt, T., Stouthamer-Loeber, M. (1993). *Explaining the relation between IQ and delinquency: Class, race, test motivation, school failure, or self-control?* Journal of Abnormal Psychology, 102, 187–196. pp. 187.

²⁵⁷ Ковачевић, М. (1972). *Op. cit.*, стр. 92. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 173.

²⁵⁸ Још је Марбе 1925. године поставио темеље учењу о тзв. „unfleru“ (Unfäler-човек склон незгодама), констатујући да извесна лица у одређеном времену, под објективно истим условима и околностима, чешће проузрокују саобраћајне незгоде од других лица, сматрајући тиме да постоји извесна константна индивидуална лична диспозиција ка незгоди или склоност ка незгоди. Осим тога, и неки амерички аутори су 1913. и 1919. године, на основу статистичких упоређивања, констатовали да понашање и начин реакције, који воде ка незгодама, одговарају управо једној одређеној групи људи. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 168.

поступати и поштовати ауторитете, хијерархијске социјалне односе и њихове наредбе и понашати се у складу са њима.

Сумирајући напред наведено може се рећи да интелигенција није самостална детерминанта понашања у саобраћају. У том смислу, треба је посматрати у интеракцији са другим карактеристикама личности возача. Степен интелигенције код возача, сам за себе, није довољан да укаже на то да ли се ради о возачу који је склон грешкама у саобраћају, а самим тим вршењу саобраћајних деликата.

4.1.5. 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. У литератури једна од потпунијих дефиниција став одређује као: „неуралну и менталну спремност, која се формира на основу искуства, са директивним или динамичким утицајем на начин реаговања појединаца, на ситуације и објекте са којима се долази у додир“ (Олпортова дефиниција).²⁵⁹ Сматра се да су извори ставова:

- 1) социјалне норме,
- 2) искуство и знање и
- 3) мотиви и друге карактеристике личности.

Међу најзначајнијим изворима ставова везаних за саобраћај су: навике, обичаји, схватања, принципи, усвојени начини понашања, однос друштва према безбедности саобраћаја и појединаца према нормама и прописима у саобраћају. Ставови се формирају од најранијег детињства и непосредно су зависни од социјалних норми. На формирање ставова значајно утичу: породица, школа, средства јавног информисања, као и остали субјекти који се баве васпитним активностима у једном друштву. Искуство и знање о изворима опасности у саобраћају имају утицај на формирање ставова. Исправније понашање се очекује од учесника у саобраћају који поседују потпунија сазнања о опасностима и ризицима у саобраћају. Негативна искуства у саобраћају (на пример, саобраћајна незгода) утичу на формирање негативних ставова према ризичним категоријама учесника у саобраћају. Мотиви такође могу утицати на формирање

²⁵⁹ Рот, Н. (1994). *Op. cit.*, стр. 83.

позитивних или негативних ставова у саобраћају. Од посебног значаја за предмет истраживања су две битне карактеристике ставова:

- ставови значајно утичу на понашање учесника у саобраћају и
- подложни су мењању.

Касин и сарадници, разматрајући резултате већег броја истраживања, истакли су четири битна фактора која утичу на јачину повезаности између ставова и понашања:

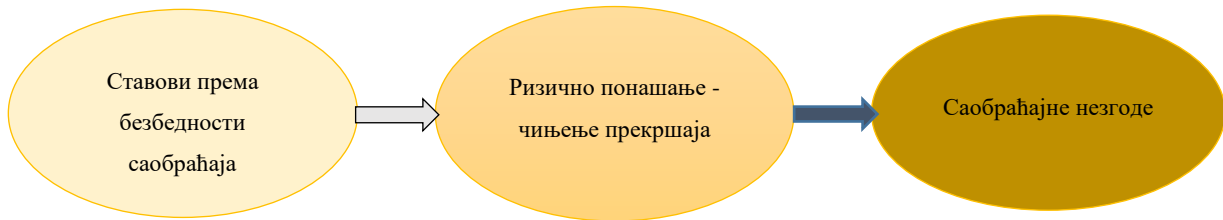
- тенденција људи је да се понашају у складу са њиховим ставовима, онда када располажу информацијама о појави на коју се односи став;
- јачина утицаја става на понашање зависи од интензитета и начина информисања. У литератури се истиче да су ставови постојанији и значајније утичу на понашање онда када су изграђени на основу директних информација (личног искуства), него на основу посредних информација;
- уверљиве поруке утичу на јачање ставова. Ставови имају различиту јачину, степене сигурности. Овај степен се појачава уколико се појединац успешно одупре промени става (на пример, у комуникацији);
- од јачине, чврстине става зависи брзина и лакоћа начина преиспитивања понашања. Чврст став може да активира понашање на брз и спонтан начин или пак наводи да пажљиво размишљање о томе како се треба понашати у датој ситуацији.²⁶⁰

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.²⁶¹ 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.

²⁶⁰ Kassin, S., Fein, S., Markus, H. (2011). *Social Psychology* (8th edition). Cengage Learning, Belmont, California, United States, pp. 213.

²⁶¹ Zaal, D. (1994). *Op. cit.*, pp. 1.

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 незгода²⁶² (слика 1.5).



Слика 1.5 – Поједностављен приказ повезаности између ставова, понашања и умешаности у саобраћајне незгоде код возача

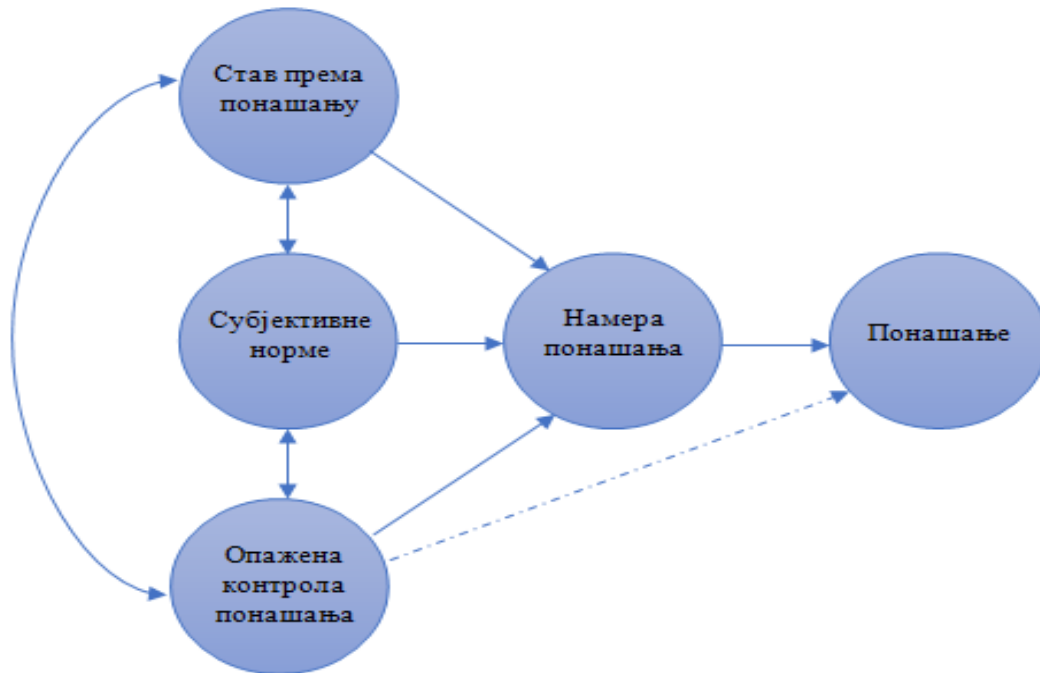
Повезаност ставова возача према безбедности саобраћаја и саобраћајних прекршаја, утврђена је и у другим студијама.²⁶³ У једном норвешком истраживању дошло се до закључка да возачи са позитивним ставовима о безбедности саобраћаја имају 2,5 саобраћајних незгода мање у односу на оне са негативним ставовима (на милион пређених километара). Показало се да негативни ставови према безбедности саобраћаја утичу на ризично понашање у саобраћају и умешаност у саобраћајне незгоде.²⁶⁴

Иако студије потврђују повезаност између ставова и понашања учесника у саобраћају, треба имати на уму да се између ставова и понашања умећу други многобројни фактори попут: субјективних норми, опажене контроле понашања, непланираних облика понашања, грешака, пропуста и сл. Ова међузависност је детаљно појашњена у теорији о планираном понашању (слика 1.6).

²⁶² Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 156.

²⁶³ На пример, у истраживањима: Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). *Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers*. *Safety science*, 41(5), 427–443; Hatfield, J., Fernandes, R., Faunce, G., Job, R. S. (2008). *An implicit non-self-report measure of attitudes to speeding: Development and validation*. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), pp. 616–627.

²⁶⁴ Assum, T. (1997). *Attitudes and road accident risk*. *Accident Analysis & Prevention*, 29(2), 153-159, pp. 155.



Слика 1.6 – Ајзенова теорија планираног понашања (Ајзен, 1991)²⁶⁵

Према наведеној теорији, ставови појединца утичу на његово понашање кроз процес промишљених одлучивања, а њихов утицај је ограничен на четири начина. Прво, ставови према специфичним облицима понашања имају већи утицај од генералних ставова. Друго, понашање није само под утицајем ставова, већ и субјективних норми – наше веровање шта други мисле да треба урадити. Треће, ставови ће довести до одређеног понашања само када опажамо да ће оно бити у оквиру наше контроле. Четврто, иако ставови (заједно са субјективним нормама и опаженом контролом понашања) доприносе намери особе да се понаша на одређен начин, људи често не следе или не могу да следе своје намере.

Друга карактеристика ставова од значаја за предмет истраживања, као што је поменуто, јесте променљивост ставова. У том смислу, значајан је утицај друштва и социјалне средине. Ставови се у зависности од подршке социјалне средине мењају споро или брзо, у позитивном или негативном смеру. Међу њима један од значајних фактора јесу норме и прописи у саобраћају. Примена саобраћајних прописа има веома значајну улогу у промени ставова према поштовању саобраћајних прописа који затим утичу на

²⁶⁵ Ajzen, I. (1991). *Op.cit.*, pp. 182.

промену понашања учесника у саобраћају и њихових навика. Овај потенцијал се може реализовати само уз добро дефинисана законска правила и прописе у саобраћају, обезбеђивање поштовања прописа, њихову доследну примену и кажњавање оних који не поштују прописе.

Примена закона може имати краткорочне и дугорочне ефекте, који се огледају у промени понашања услед полицијске принуде, промени ставова и промени морално-социјалних норми учесника у саобраћају. Значај истраживања ставова учесника у саобраћају лежи у њиховим резултатима, који могу бити корисни за предикцију саобраћајних незгода, за усмеравање мера превентивног деловања и оцену ефеката примене закона у сузбијању саобраћајних деликата. Истраживања говоре о томе да је промена ставова возача једна од најефикаснијих и дуготрајних противмера у сврху смањења незгода на путевима.²⁶⁶ Успостављање нормативног оквира кроз регулисање правила понашања у саобраћају и примена закона први је и најзначајнији корак утицања на формирање, односно промену ставова о безбедности саобраћаја. Законски оквири и регулатива у саобраћају, „скројени“ према потребама једног друштва, могу бити права мера за постизање жељених циљева у промени ставова возача као и осталих учесника у саобраћају, у правцу испољавања безбедног понашања у саобраћају. Основни циљ реализованих истраживања ставова је описивање ставова и пријављених понашања учесника у саобраћају у вези са ризицима у друмском саобраћају, процена дијапозона ставова од подржавања до супротстављања прописима и санкцијама за кршење прописа, испитивање личне и друштвене прихватљивости одређеног понашања у саобраћају, перцепција спровођења закона у саобраћају, као и мишљење о активностима које би требало узети у обзир у покушајима унапређења политике безбедности саобраћаја на путевима.²⁶⁷ Речју, савремени приступи изучавању човека у саобраћају захтевају узимање у обзир свих аспеката, који својим директним и индиректним деловањем утичу на противправно понашање учесника у саобраћају како би се пронашле и примениле најефикасније мере друштвене реакције.

²⁶⁶ Липовац, К. (2008). *Op. cit.*, стр. 139.

²⁶⁷ Међу реализованим истраживањима ставова о ризицима у саобраћају, најзначајније је истраживање друштвених ставова према ризицима у друмском саобраћају у Европи –SARTRE (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*). Истраживачки пројекат SARTRE усмерен је на истраживање ставова и пријављених понашања учесника у саобраћају широм Европе. У периоду од 1991. до 2012. године реализована су четири SARTRE пројекта. По својој идеји и предмету рада може се рећи да је „наследник“ ових истраживања ESRA (*European Survey of Road users' safety Attitudes*) пројекат, покренут од стране Европске комисије 2015. године.

4.1.6. Склоности и навике

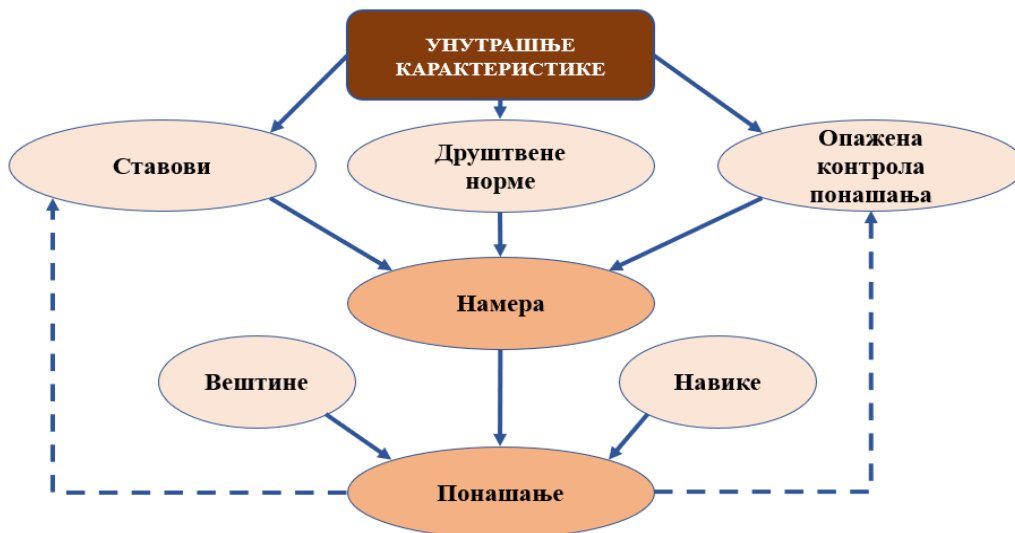
Склоности и навике представљају психофизичке особине чије настајање, развијање и промена зависи од утицаја друштвених услова. Процес формирања човека као учесника у саобраћају започиње од малих ногу, у породици, школи и сл. У оквиру овог процеса стварају се склоности и навике које утичу на понашање човека у саобраћају. Изложеност појединца дејству негативних утицаја у друштвеној средини, „социјализације у антисоцијалном“, доводи до стицања таквих склоности и навика које могу имати негативан утицај на његово понашање у саобраћају. Овоме значајно доприноси чињеница да највећи број противправних/ризичних понашања у саобраћају чешће прође некажњено него кажњено.

У основи саобраћајних деликата лежи грешка човека, без обзира да ли је она производ намере, непажње или објективних околности. Понекад је то резултат лоших навика, којих се човек свесно не одриче, а понекад резултат комплексних околности у датој ситуацији. Лоше оформљене животне навике и склоности имају неповољан утицај на успешно учествовање возача у саобраћају. Некоришћење сигурносног појаса, може бити идеалан пример саобраћајног прекршаја, који је резултат лоших навика возача моторних возила и путника у њима, а доказано је да коришћење појаса може у случају саобраћајне незгоде спасити живот. Имајући то у виду, може се поставити питање колико пута нам се десило да у ситуацији када видимо полицијску контролу на путу, вежемо појас пре заустављања и на тај начин избегнемо плаћање казне за прекршај. Међутим, треба да будемо свесни да тиме јесмо избегли санкцију, али нисмо постигли ниво свести да се појас користи како бисмо били безбеднији у вожњи и то током целог трајања вожње.

Напред наведено упућује на потребу прецизирања везе која постоји између понашања, ставова и навика учесника у саобраћају. С тим у вези, настали су оквири који се често користе у студијама о понашању у саобраћају, покушавајући да објасне ову повезаност.²⁶⁸ Креће се од претпоставке да ставови одређују намере, које утичу на

²⁶⁸ Модели за истраживања понашања учесника у саобраћају настали су у оквиру теорије разумне радње (ТРР) и теорије планираног понашања (ТПП) као њеног наставка. У ТРР намера понашања је одређена ставом појединца према понашању и његовим субјективним нормама. Субјективна норма значи опажен друштвени притисак од стране референтних или других значајних група. Одређује се нормативним уверењима (запажено мишљење других) и мотивацијом да се сагледа овим опажањима. Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behavior. In Action control.* Springer, Berlin, Heidelberg. pp. 11–39.

понашање. Међутим, у стварности, често постоји празнина између ставова и понашања, чије постојање се објашњавања кроз различите међуодносе ставова, субјективних норми и намере понашања (слика 1.7).



Слика 1.7 – Модел детерминанти понашања корисника пута (ОЕЦД, 1990)²⁶⁹

Овај модел наводи на закључак да су, осим ставовима и друштвеним нормама, намере и понашање одређени и опаженом контролом понашања и навикама, односно „степен до ког појединац осећа да је испољавање или неиспољавање предметног понашања под његовом контролом воље“. У новијим истраживањима предложено је неколико значајних фактора, који су се показали као релевантни у појашњавању понашања везаних за безбедност у саобраћају. Први значајан фактор је „раније понашање“ или „стварање навика“. Стварање навика на основу ранијег понашања може да буде један од фактора одговорних за празнину између става и понашања. Како Митал наводи: „Многе веома добро научене вештине се изводе скоро аутоматски“.²⁷⁰ Бентлер и Спекарт су предложили проширени модел утврђивања повезаности ранијег понашања и навика на намере и понашање.²⁷¹ Бад и сарадници су утврдили да су и ставови и навике

²⁶⁹ OECD (1990). *Behavioural adaptations to changes in the road transport system*. OECD, Paris. Цитирано према: Wegman, F. (1992). *Legislation, regulation and enforcement to improve road safety in developing countries*, SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Contribution to the World Bank Seminar on Road Safety, Washington, 14–15 December, 1992, pp. 5.

²⁷⁰ Mittal, B. (1988). *Achieving Higher Seat Belt Usage: The Role of Habit in Bridging the Attitude-Behaviour Gap*. *Journal of applied social psychology*, 18(12), 993-1016, pp. 996.

²⁷¹ Bentler, P. M., Speckart, G. (1979). *Models of attitude-behavior relations*. *Psychological review*, 86(5), pp. 452.

имали значајан утицај на коришћење сигурносног појаса.²⁷² Стварање навика, као и опажена контрола понашања, могу деловати на настанак празнине у релацији став–понашање. У томе се огледа и тзв. двосмерни утицај навика: индиректни утицај на понашање (деловањем на намеру понашања) и директни утицај на понашање. Стварање навика води ка „аутоматском“ или наученом понашању, док је недостатак опажене контроле понашања рационални фактор, који може намерно довести до одређеног понашања. Обе синтезе наведених фактора објашњавају да постоји корелација између навика и понашања учесника у саобраћају.

4.2. Спољашње (егзогене) карактеристике

У оквиру спољашњих (егзогених) карактеристика сагледано је дејство алкохола, умора и психоактивних супстанци на перцепцију и понашање човека у саобраћају, као и на доношење одлука приликом управљања моторним возилом. Из угла предмета истраживања ове дисертације, оно што је заједничко код егзогених карактеристика јесте могућност да се превентивним мерама попут едукација, кампања, средстава јавног информисања о негативном дејству ових узрока на безбедну вожњу, може значајно утицати у циљу смањења удела ових узрока у укупном броју саобраћајних незгода. У наредном делу приказане су егзогене карактеристике и њихов утицај на безбедно понашање у саобраћају.

4.2.1. Вожња под утицајем алкохола

Поред смањења брзине и коришћења сигурносних појасева, посебну пажњу треба обратити и на вожњу под утицајем алкохола како би се подигао ниво безбедности саобраћаја.

Истраживања су показала да алкохол утиче на возачке способности и на повећање времена реакције возача. Способности обраде информација и доношење релевантних одлука слабе, због чега вожња у алкохолисаном стању утиче на ризично понашање у

²⁷² Budd, R. J., North, D., Spencer, C. (1984). *Understanding seat-belt use: A test of Bentler and Speckart's extension of the 'theory of reasoned action'*. *European journal of social psychology*, 14(1), 69-78. Доступно на: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/ejsp.2420140106>, посећено дана 14.09.2020. године.

саобраћају. Вожња у алкохолисаном стању значајно утиче на смањење способности возача, како перцептивне и моторне, тако и когнитивне и меморијске. Медицински је доказано да се алкохол путем крвотока веома брзо ресорбује у организму (у просеку за 30–60 минута), док је елиминација алкохола из крви процес који се одвија много спорије, просечно 0,017% на сат.²⁷³ Алкохол је једина психоактивна супстанца чијим конзумирањем се успоставља доследна и снажна повезаност са криминалним понашањем које садржи елементе насиља. На Америчком националном институту за злоупотребу алкохола и алкохолизам рађено је истраживање дејства алкохола на понашање и установљено да алкохол узрокује висок ниво агресије и насилничког понашања.²⁷⁴ 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.²⁷⁵ Сматра се да је алкохол један од најзначајнијих узрока незгода са настрадалим лицима.²⁷⁶

Једна од великих заблуда је да конзумирање мале количине алкохола, „чашица ракије до две“, не утичу на понашање возача. 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.²⁷⁷ Ти ефекти су заступљени и код ниских концентрација алкохола у крви до 0,2 промила, а кад је концентрација преко 1,4 промила, сматра се да је возач потпуно неспособан за вожњу. 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.²⁷⁸ Установљена је позитивна

²⁷³ NHTSA (1994). *Computing a BAC estimate*. Office of Program Development and Evaluation, National Highway Traffic Safety Administration. U.S. Department of Transportation, Washington, DC, pp. 4.

²⁷⁴ NIAAA (1997). *Ninth Special Report to the U.S. Congress on Alcohol and Health*, National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, US. Доступно на: <https://pubs.niaaa.nih.gov/publications/aa38.htm>, посећено дана 23.08.2020. године.

²⁷⁵ Липовац, К. (2008). *Op. cit.*, стр. 121.

²⁷⁶ Connor, J., Norton, R., Ameratunga, S., Jackson, R. (2004). *The contribution of alcohol to serious car crash injuries*. *Epidemiology*, 15(3), 337–344, pp. 337.

²⁷⁷ 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, pp. 2, 6.

²⁷⁸ Милић, А. (2007). *Саобраћајна психологија*. Саобраћајно-технички факултет, Добој, стр. 270.

корелација између делинквентног понашања младих возача и зависности од употребе алкохола. Осим тога, далеко је више мушкараца него жена повређено у саобраћајним незгодама услед вожње под дејством алкохола.

Сумирањем резултата истраживања о штетном дејству алкохола на безбедно понашање возача може се уочити постојање конзистентних закључака. Готово у свим количинама алкохол доводи до смањења способности које су неопходне за обављање сложених возачких задатака, отуда се сматра једним од значајних узрока саобраћајних деликата.

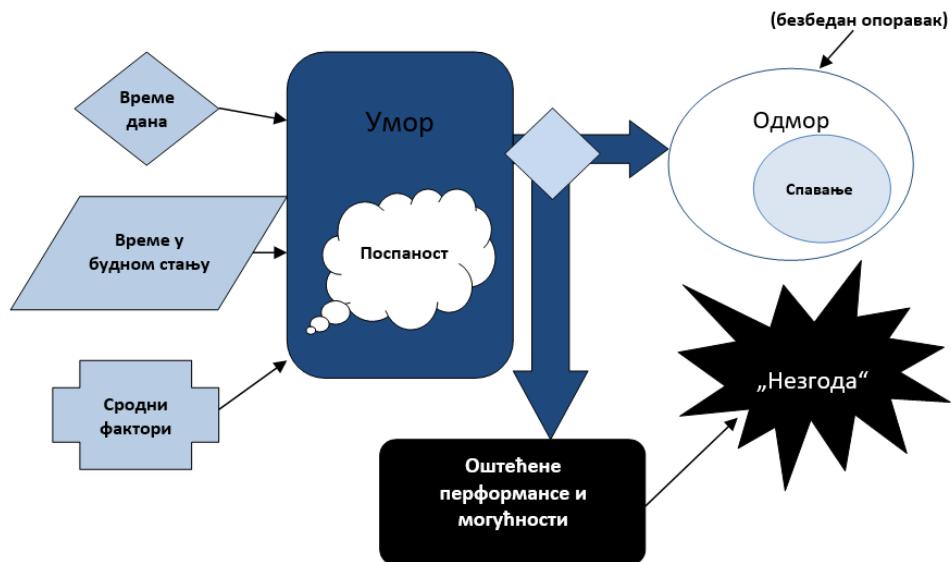
4.2.2. Умор

Умор односно замор је један од значајних акцидентогених чинилаца у саобраћају, чије деловање доводи до психичког и физичког замора код возача, који се допуњују. Идентификован је као фактор који доприноси изазивању саобраћајних незгода у широком опсегу околности, са импликацијом да уморни људи мање вероватно остварују безбедне перформансе и активности у саобраћају. Према Хајдуковићу, „Замор представља специфично психолошко стање организма, изазвано неком активношћу, које се обично манифестује у смањењу радне ефикасности“. Исти аутор истиче да постоје различити узрочници замора у току вожње као што су:

- пуна ангажованост већине менталних функција у току вожње;
- неповољни климатски услови;
- неповољан положај тела у току вожње;
- интоксикације;
- недовољна обученост за вожњу и неискуство;
- неповољна структура исхране у току вожње;
- режим вожње;

- психичка напетост проузрокована сталним очекивањем евентуалних непредвиђених поступака других учесника или природних непогодности.²⁷⁹

Симптоми умора се, с обзиром на специфичан утицај на возачку способност, могу односити на психичку компоненту, замор рефлекса, аутоматских покрета и мишићне компоненте. Поред тога, умор доводи до успоравања рефлекса и аутоматских покрета. Истраживања су показала да се услед умора психичка секунда продужава, уз јављање непотребних и сувишних покрета и радњи. У почетку умора долази до опадања пажње, која затим све брже и више слаби. Речју, способност возача за безбедно управљање моторним возилом нагло опада, јавља се поспаност, долази до одсуства контроле понашања у саобраћају које резултирају грешкама (слика 1.8).



Слика 1.8 – Оквир за испитивање везе између умора и безбедности (Вилијамсон и сарадници, 2011)²⁸⁰

Посматрано из угла безбедности саобраћаја од посебног значаја код умора су опадање пажње, поспаност и оптичке илузије. Тако, на пример, појава илузије да је сенка на путу неки предмет доводи до изненадног кочења или предузимања неке друге непотребне радње у саобраћају, што даље за последицу може имати саобраћајну незгоду. Такође, поспаност има изузетно неповољан утицај на све психофизичке способности

²⁷⁹ Хајдуковић, М. (1970). *Утицај узajамног деловања стања умора и алкохолисаности*. Зборник радова Симпозијума о превенцији саобраћаја, Крагујевац. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Ј. (1987). *Op. cit.*, стр. 229.

²⁸⁰ Williamson, A., Lombardi, D. A., Folkard, S., Stutts, J., Courtney, T. K., Connor, J. L. (2011). *The link between fatigue and safety*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(2), 498–515, pp. 499.

возача. Истраживања су показала да се умор у толерантној форми јавља већ након првих 90 минута непрекидне вожње, док после 3 сата непрекидне вожње досеже до крајње границе толеранције. Као најефикаснији начини за елиминисање умора наводе се сан и чешће прављење правилних пауза у току вожње.²⁸¹ Липовац сматра да се организам након дуге вожње у одређеном смислу прилагођава на умор и да кратке паузе не елиминишу последице умора, што ствара опасне ситуације, а да возачи нису ни свесни опасности тзв. „нагомилавања умора“.²⁸² Горкић је спровео истраживање путем анкета о најефикаснијим средствима за отклањање умора. Резултати добијени након обрађених анкета показали су да је једини сигуран закључак који се може извести тај да не постоји ни једно подједнако ефикасно средство, којим би се успешно могао отклонити умор са подједнаком ефикасношћу у сваком конкретном случају.²⁸³

Станојевић у свом истраживању наводи да се потцењује утицај овог узрочника саобраћајних незгода, пре свега зато што не постоје поуздани начини да се у сваком конкретном случају утврди да ли је до саобраћајне незгоде дошло услед умора возача.²⁸⁴ Истраживања у многим земљама су показала различит утицај умора као фактора који доприноси у саобраћајним незгодама. Типично се креће од 1–3% узрока свих незгода²⁸⁵ па чак и до 20% незгода који настају на главним путевима и ауто-путевима²⁸⁶, док су неким истраживањима резултати показали да тај удео прелази 30%.²⁸⁷

Атанацковић и сарадници истичу да је замор као узрочник саобраћајних незгода подједнако значајан као и акутна алкохолисаност, те да број саобраћајних незгода са тешким последицама, услед овог акциденталног фактора, постаје забрињавајући. Стога се посебна пажња мора обратити на прописе којима је регулисано питање одмора возача у току вожње као и радно време, нарочито када се ради о професионалним возачима –

²⁸¹ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 321.

²⁸² Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 82

²⁸³ Горкић, С. (1960). Умор и сањивост у саобраћајним несрећама, у: Збирка радова II стручног састанка удружења за судску медицину Југославије, Осиек, стр. 237. Цитирано према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 232

²⁸⁴ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 72.

²⁸⁵ Lyznicki, J. M., Doege, T. C., Davis, R. M., Williams, M. A. (1998). *Sleepiness, driving, and motor vehicle crashes*. *Jama*, 279(23), 1908–1913, pp. 1910.

²⁸⁶ Horne, J. A., Reyner, L. A. (1995). *Sleep related vehicle accidents*. *Bmj*, 310(6979), 565–567, pp. 565.

²⁸⁷ Stutts, J. C., Masten, S. V., Martel, C. A., Thomas, L. (2006). *Predicting daytime and nighttime drowsy driving crashes based on crash and driver interview data*. Highway Safety Research Center Final report to NHTSA. University of North Carolina, Chapel Hill, NC, pp. 94.

возачима камиона, аутобуса и других возила, које је, како наводи исти аутор, душло дуже од прописаног, а све то само због комерцијалних разлога.²⁸⁸

Поред кампања и информисања јавности о негативном дејству умора на безбедно понашање у саобраћају, развој савремених технологија могао би допринети смањењу заступљености овог фактора као узрока саобраћајних незгода. Ове технологије односе се на различите системе за праћење понашања возача за време вожње, који упозоравају возача у случају умора или деконцентрисаности.

4.2.3. 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“ је израз који се често употребљава у данашње време. Њиме се означава чињеница масовног и неконтролисаног конзумирања лекова. Док су штетна дејства утицаја алкохола на психофизичке способности возача детаљно испитивана и добро позната, мање је познато да конзумирање великог броја лекова може имати и знатно интензивнији утицај на оштећење неких функција организма које су неопходне за безбедну вожњу. Процењује се да у развијеним земљама око 20% возача управља возилом под утицајем лекова.²⁸⁹

Имајући у виду бројне групе и подгрупе фармацеутских средстава, из угла саобраћајне медицине најзначајнији су лекови који имају штетан утицај на слабљење психофизичке способности возача. Они се могу поделити у две групе: на седативе и хипнотике. Посматрајући уопштено, способност возача за безбедно управљање возилом, у случају конзумирања барбитурата пре или за време вожње, није ништа мање угрожена него код конзумирања алкохола. Штавише, негативна дејства употребе ове врсте лекова се појачавају уколико се конзумирају у алкохолисаном стању. У иностраној литератури се све више говори о проблему и случајевима изазивања саобраћајних незгода од стране возача под дејством лекова. Резултати метаанализа о дејству употребе лекова као узрока саобраћајних незгода, показали су да корисници лекова за смирење имају 1,59 пута већи

²⁸⁸ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Ј. (1987). *Op. cit.*, стр. 232.

²⁸⁹ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 72.

степен вероватноће да доживе саобраћајну незгоду.²⁹⁰ У другој метаанализи Елвик је истраживао штетно дејство дрога и лекова на ризик учешћа у саобраћајним незгодама, обухвативши 66 студија. Резултати су показали да конзумирање лекова за смирење (антидепресива, бензодијазепама, антиасматика, антихистаминика) има статистички значајан утицај на повећан ризик возача од учешћа у незгодама.²⁹¹ Из наведених разлога, државе дефинишу правним прописима забрану управљања моторним возилима, за време за које се претпоставља да се у њиховом организму налази одређена количина лека.

Употреба дрога – средстава зависности, узрокује теже поремећаје психофизичких способности код возача, у односу на алкохол или лекове. Она условљава озбиљне поремећаје менталних и физичких способности, који се огледају у губитку контроле над сопственим поступцима, поремећају опажања у времену и простору, халуцинацијама итд. У бројним истраживањима потврђено је да употреба дрога знатно повећава ризик учешћа у саобраћајним незгодама. 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%.²⁹² Процент незаконите употребе дрога за време вожње значајно се разликује од земље до земље, као и код различитих категорија учесника у саобраћају (возачи, пешаци, бициклисти). Док изнете студије анализирају проблеме укључујући све дроге, посебна свест постоји у погледу вожње под дејством канабиса.²⁹³ 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.²⁹⁴

²⁹⁰ Dassanayake, T., Michie, P., Carter, G., Jones, A. (2011). *Effects of benzodiazepines, antidepressants and opioids on driving: a systematic review and meta-analysis of epidemiological and experimental evidence*. *Drug Safety*, 34(2), 56–143, pp. 58.

²⁹¹ Elvik, R. (2013). *Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies*. *Accident Analysis & Prevention*, 254–257, pp. 254.

²⁹² Walsh, J. M., Johan, J., Asbjørg, S. C., Alain, G. V. (2004). *Drugs and driving*. *Traffic Injury Prevention*, 5(3), 241–253, pp. 250.

²⁹³ Детаљније видети у: EMCDDA (2007). *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction Report*.

²⁹⁴ 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.

Сумирањем наведених излагања о психоактивним супстанцама, потребно је истаћи да оне могу значајно да утичу на способности возача, самим тим и на безбедно понашање у саобраћају. Штетна дејства психоактивних супстанци на безбедно понашање возача и учешће у саобраћајним незгодама, могу бити различита. Осим тога, постојање великог броја различитих супстанци које су у употреби захтева посебно анализирање негативних утицаја. Међутим, треба имати у виду да су могућности откривања, процене постојања и кажњавања возача који учествују у саобраћају под дејством психоактивних супстанци, ограничене и отежане за разлику од утврђивања алкохолисаног стања возача.

4.3. Социодемографске карактеристике

Социодемографске карактеристике су значајне за сагледавање социјалне и демографске структуре и одређених социјалних посебности саобраћајних делинквената. Ове карактеристике се не могу сматрати узроком делинквентног понашања у саобраћају – већ једино посредним чиниоцем, условом који делује на етиолошке чиниоце, који утичу на вршење саобраћајних деликата. Истраживање социодемографских карактеристика саобраћајних делинквената од посебног је значаја за предузимање мера друштвене реакције у правцу изградње превентивног система у спречавању саобраћајних деликата.

4.3.1. Пол

Биолошке разлике између мушкараца и жена одражавају се на способности за учествовање у саобраћају. Жене карактерише већа развијеност моралних осећања, одговорност и дисциплина, аверзија према насиљу и злочину, док су мушкарци склонији агресивном понашању и неопрезности у вожњи. Поједини аутори сматрају да жене теже стичу потребна возачка искуства,²⁹⁵ па постоји опште мишљење да су жене лоши возачи. Ипак, емпиријски докази наводе на питање да ли је заиста тако.

²⁹⁵ Милошевић, С. (1997). *Саобраћајна психологија*, Научна књига, Београд, стр. 241.

Разлике у ризичном понашању учесника у саобраћају између возача мушког и женског пола потврђене су кроз бројне студије о тзв. полним разликама. Студије посвећене истраживању овог демографског фактора и његовог односа према „ризичној возњи“, показују да је пол значајан фактор у предвиђању склоности ка кршењу саобраћајних прописа, а самим тим и вршењу саобраћајних деликата.

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. Тако је истраживање у САД показало да су мушкарци у односу на жене три пута више укључени у саобраћајне незгоде са фаталним исходом.²⁹⁶ Анализом 125.000 саобраћајних незгода у нашој земљи утврђено је да је ризик учешћа жена у незгодама мањи него код мушкараца. Осим тога и ризик страдања у саобраћајним незгодама је мањи код жена. 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.²⁹⁷ Образложење наведених резултата се огледа у значајнијем ризичном понашању мушких возача. Тако су Харе и сарадници утврдили да возачи мушког пола чешће него возачи женског пола прекорачују брзину кретања, возе у алкохолисаном стању и крше саобраћајне прописе.²⁹⁸

У литератури се наводи неколико могућих разлога већег учешћа мушкараца у саобраћајним незгодама.²⁹⁹ Први се односи на изложеност, односно фреквенцију учешћа у саобраћају. Возачи мушког пола чешће учествују у саобраћају и возе на дуже релације, самим тим они се чешће јављају као проузроковачи саобраћајних незгода. Следећи разлог односи се на стил вожње, под којим се подразумевају начин вожње и навике у току вожње. 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,

²⁹⁶ NHTSA (2009). *Traffic safety facts: Results of the 2007 National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers* (DOT HS 811 175). U.S. Department of Transportation, Washington, DC. Цитирано према: Станојевић, П. (2013). *Оп. Cit.*, стр. 45.

²⁹⁷ Липовац, К. (1997). *Саобраћајне незгоде у претицању*, Виша школа унутрашњих послова, Београд, стр. 39.

²⁹⁸ Harré, N., Field, J., Kirkwood, B. (1996). *Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents*. *Journal of Safety Research*, 27(3), 163–173, pp. 163.

²⁹⁹ 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, pp. 555.

док су жене склоније прављењу грешака у вожњи услед погрешне процене. Конкретно, Стори је утврдила да су мушкарци чешће него жене учествовали у незгодама које су проузроковане прекорачењем брзине и вожњом под утицајем алкохола, али жене су чешће биле умешане у незгоде које су проузроковане грешкама у процени.³⁰⁰ Трећи разлог односи се на возачке вештине које се базирају на сигурности у вожњи и на перцептуално-моторним вештинама. Однос ових вештина возача је важан јер њихов баланс одражава став возача према сигурности у вожњи. Харе и сарадници установили су да се мушкарци, више него жене, упуштају у несигурна понашања у вожњи, као што су вожња након конзумирања алкохола и пребрза вожња.³⁰¹

Постоје покушаји да се разлика међу половима, када су у питању саобраћајни прекршаји, у литератури објасни кроз теорију рационалног избора. Према овој теорији особа увек процени користи и штету свог деловања и предузима понашање у складу са тим. У светлу ове теорије резултати истраживања су показали да мушкарци чешће прецењују своје способности, а потцењују опасности присутне приликом ризичних возачких подухвата. Осим тога, социјалне норме поткрепљују ставове о кршењу саобраћајних норми, јер је вероватније за мушкарца да након конзумирања алкохола седне у аутомобил и вози, него за жену.

Истраживања у Израелу показала су да жене имају израженији осећај обавезе поштовања закона. Оне на закон гледају као на нешто што је јасно, разумно и важно, што има за резултат осећај одговорности и покорвања прописима. Жене ће поштовати правила понашања у саобраћају и у оним ситуацијама које нису ризикантне, за разлику од мушкараца који прецењујући своје способности селективно гледају на правила.³⁰²

Истраживања о разликама у понашању у саобраћају између мушкараца и жена дошла су до значајних закључака по питању испољавања њихових ставова у вожњи кроз љутњу и агресивно понашање. Нека од њих показала су да су мушкарци много агресивнији у вожњи и да је самим тим вероватније да ће више чинити саобраћајне

³⁰⁰ Storie, V. J. (1977). *Male and female car drivers: differences observed in accidents* (No. TRRL Lab Rept. 761). Цитирано према: Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 46.

³⁰¹ Harré, N., Field, J., Kirkwood, B. (1996). *Op. cit.*, pp. 170.

³⁰² Magableh, D. (2016). *An Investigation into Human Factors Influencing Driver Behaviour and Traffic Law Enforcement in Jordan*, Faculty of Science, The University of New South Wales, pp. 35.

прекршаје. Док друга нису утврдила постојање агресивнијег понашања код мушкараца, али јесу чешћу појаву љутње код жена услед провокације од безобзирних возача.³⁰³

У оквиру ових излагања могло би се рећи да се не може потврдити стереотип да су жене лошији возачи од мушкараца. Оно што се са сигурношћу може тврдити јесте да су мушкарци склонији рискантној вожњи и тражењу узбуђења, те да су самим тим више заступљени у саобраћајним незгодама.

4.3.2. Старосно доба

Криминолошка сазнања указују да постоји повезаност између доба живота и начина људског понашања, самим тим и девијантног понашања. Може се рећи да је за криминалитет и преступничко понашање карактеристична условљеност старосним добом, односно да постоји одређена пропорционалност између људске виталности и девијантног понашања. Таква правила важе и за понашање различитих узрасних категорија у саобраћају. Животно 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.³⁰⁴

Истиче да код младих возача постоји већа вероватноћа укључености у саобраћајне незгоде и да млађи возачи у већој мери прибегавају ризичној и агресивној вожњи у односу на старије возаче. За разлику од старијих возача млади возачи возе брже, агресивније, држе краћу дистанцу слеђења, па код њих постоји већа опасност од кршења саобраћајних правила.³⁰⁵ Једна студија у Канади је показала да постоји шест пута већа могућност младих возача у односу на старије да буду кажњени за саобраћајне прекршаје (посматрајући број пређених километара), као и да су млади возачи знатно склонији да прекораче брзину кретања и прођу кроз црвено светло на раскрсници.³⁰⁶ Резултати

³⁰³ Jovanović, D., Stojanović, P., Stanojević, D. (2011). *Motives for, and attitudes about, driving related anger and aggressive driving*. *Social behaviour and personality* 39(6), 755–764, pp. 763.

³⁰⁴ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 292.

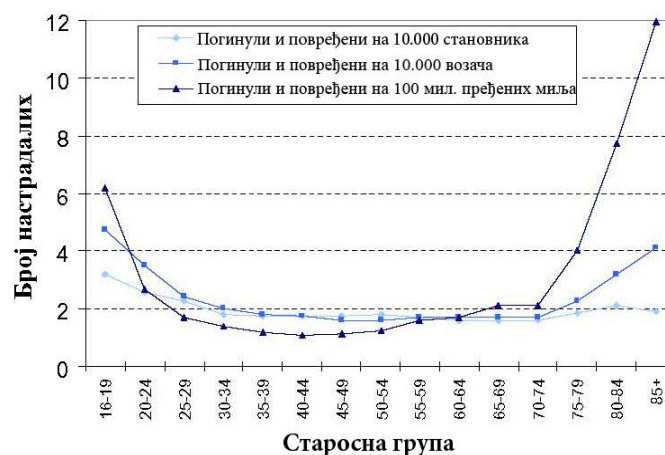
³⁰⁵ Summala, H. (1987). *Young driver accidents: risk-taking or failure of skills?* *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 79–91, pp. 89.

³⁰⁶ Beirness, D. J., Mayhew, D. R., Simpson H. M., Desmond K. (2004). *The road safety monitor: young drivers*. *Traffic Injury Prevention*, 5(3), 237–240. Цитирано према: Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 47.

истраживања Портера и Витона који су користили ГПС технологију показали су да, у односу на возаче средњих година и старије возаче, млади возачи (узраста 20–29 година) брже возе, убрзавају и успоравају оштрије, на знак стоп се ређе потпуно заустављају, држе краћу раздаљину од возила испред и пре скретања ређе укључују показиваче правца.³⁰⁷

Постоји неколико карактеристика младих возача које утичу на безбедно понашање у саобраћају. Склоност ризичном понашању у току вожње, неискуство и незрелост, лоша перцепција ризика, вожња у ноћним условима, под утицајем алкохола, умора, подложност утицају (од стране сувозача) да у току вожње предузму већи ризик, те чињеница да себе сматрају сигурним возачима.³⁰⁸

Са друге стране, подаци показују да су старији возачи (преко 65 година) изложени већем степену ризика страдања у саобраћају (графикон 1.1).



Графикон 1.1 – Погинули у саобраћајним незгодама у САД по старосним групама (ОЕСЦ, 2001)³⁰⁹

Истиче се да „У крива“ која карактерише степен опадања психофизичке способности (раног и позног животног доба) не значи да старији возачи уносе ризик у саобраћај због њихових смањених возачких вештина (као што је то случај код младих

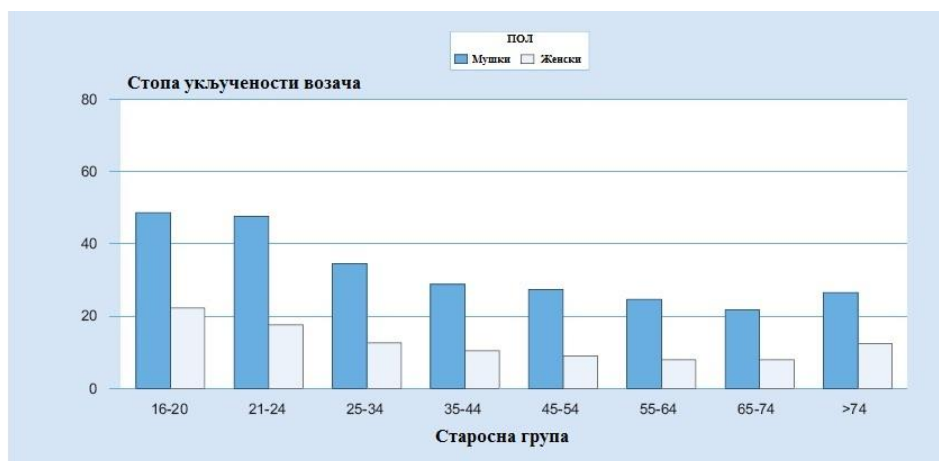
³⁰⁷ Porter, M. M., Whitton, M. J. (2002). *Assessment of driving with the global positioning system and video technology in young, middle-aged, and older drivers*. The Journals of Gerontology Series A: Biological Sciences and Medical Sciences, 57(9), M578, pp. 5.

³⁰⁸ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 47.

³⁰⁹ OECD (2001). *Ageing and transport: Mobility needs and safety issues*. Report published by an OECD Scientific Expert Group, Paris, France. Цитирано према: Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 48.

возача).³¹⁰ Истраживања показују да су старији возачи свесни њихових смањених психофизичких способности и да понашање у саобраћају прилагођавају тој околности. Примера ради, они се одлучују на краћа путовања, избегавају вожњу у ризичним условима (избегавају вожњу ноћу, вожњу у шпицу, праве чешће паузе итд.). Њихово веће страдање у саобраћајним незгодама, у односу на друге узрасне категорије учесника у саобраћају, није везано за смањене вештине за управљање возилом, већ другим разлозима (на пример, смањена толеранција на повреде).³¹¹

Неколико студија открило је интерактивни ефекат пола и старости на понашање у вожњи. Млади возачи мушког пола сматрају се групом високог ризика у односу на број саобраћајних незгода и чине највећи проценат погинулих у саобраћајним незгодама са смртним исходом (графикон 1.2). Такође су склонији кршењу саобраћајних прописа и агресивној вожњи. Супротно томе старији возачи и жене праве више грешака у току вожње од младих возача.³¹²



Графикон 1.2 – Укљученост возача у незгоде са фаталним исходом према њиховој фреквенцији у популацији возача на 100.000 возача са возачком дозволом (NHTSA, 2010)³¹³

³¹⁰ Липовац, К. (2008). *Op. cit.*, стр. 107.

³¹¹ Детаљније видети у: Ernst, R., O'Connor, P. (1988). *Report on accident countermeasures focusing on elderly drivers*. Road Safety Division, South Australian Department of Road Transport; Smiley, A. (1999). *Adaptive strategies of older drivers*. Paper presented at the conference on Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience, Transportation Research Board, Maryland, USA.

³¹² Овакве резултате показало је неколико истраживања, на пример: Aberg, L., Rimmo, P. A. (1998). *Dimensions of aberrant driver behaviour*. Ergonomics, 41(1), 39–56.; Blockey, P. N., Hartley, L. R. (1995). *Aberrant driving behaviour: errors and violations*. Ergonomics, 38(9), 1759–1771; Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R., Salvatore, N. F. (2000). *Characteristics and treatment of high-anger drivers*. Journal of Counseling Psychology, 47(1), 5.; Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G. (1997). *The role of affect in predicting social behaviors: the case of road traffic violations*. Journal of Applied Social Psychology, 27(14), 1258–1276.

³¹³ NHTSA (2010). *Traffic Safety Facts – A Compilation of Motor Vehicle Crash Data from the Fatality Analysis Reporting System and the General Estimates System*. U.S. Department of Transportation, Washington, DC.

Анализирајући узрасне категорије као једну од карактеристика саобраћајних делинквената, неколико студија су се бавиле упоређивањем мотива младих и старијих возача на поштовање саобраћајних прописа. Мотиви возача за поштовање закона подељени су у две групе: на инструменталне и нормативне. Из перспективе друштвеног утицаја, инструментални мотиви дефинисани су као поштовање прописа у жељи да се избегне кажњавање, док се нормативни мотиви дефинишу као интернализација става, јер је такав став кохерентан са општим системом вредности и уверењима појединаца.³¹⁴ Интернализација ставова у овом смислу обухвата преношење извесних спољашњих норми, стандарда, односа и акција на унутрашњи ментални план, који се, тако, доживљавају као властити. Јагил тврди да се ови мотиви огледају у две перспективе поштовања закона. Према инструменталној перспективи, основа одвраћања људи од кршења закона је под утицајем добитака, губитака, награда и казни у вези са поштовањем или кршењем закона. У том смислу, повећање строгости и извесности кажњавања посматра се као ефикасан начин повећања послушности. Са друге стране, нормативна перспектива објашњава осећај обавезе покорављања закону као функције личних вредности.³¹⁵ Истраживања показују да понашање младих возача карактерише недостатак мотива који воде намерном ризичном понашању у вожњи са једне и недостатак мотива за промовисање безбедне вожње са друге стране.

4.3.3. Возачко искуство

Возачко искуство или возачки стаж је социодемографски фактор, који утиче на безбедно понашање у вожњи, посебно код возача почетника. Возачко искуство утиче на формирање вештина возача, за разлику од стицања физичке и социјалне зрелости, које се стичу са годинама живота. Дуже возачко искуство утиче и на повећање возачких вештина, квалитет опажања, обраду информација током вожње, тако да возачу остаје више времена за доношење одлука. Такође, са возачким искуством се побољшава перцепција, тачност и брзина покрета, време реакције, коришћење периферног вида и

³¹⁴ Kelman, H. C. (1961). *Processes of opinion change*. *Public opinion quarterly*, 25(1), 57–78, pp. 65.

³¹⁵ Yagil, D. (1998). *Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers*. *Accident Analysis & Prevention*, 30(4), 417–424. Цитирано према: Yagil, D. (2000). *Beliefs, motives and situational factors related to pedestrians' self-reported behavior at signal-controlled crossings*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 3(1), 1–13, pp. 10.

брзина покретања очију, тако да се фиксационе тачке могу распоредити на шире просторе. Неискусни возачи чешће предузимају непотребне радње и покрете изводе са мањом лакоћом и прецизношћу.

Већина возача добија возачку дозволу чим наврше законом прописане године живота. Зато су утицај возачког искуства и старосног доба фактори који, у међусобној интеракцији, битно утичу на безбедно понашање младих возача. Како би се „измерио“ утицај возачког искуства на безбедно понашање у саобраћају, у истраживањима су примењивани различити методолошки приступи. Тако је у истраживању спроведеном у Канади анализиран проценат учешћа у саобраћајним незгодама возача током прве три године возачког искуства. Добијени резултати потврдили су да возачи у првој години војње 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 јачи и опада рапидно (најјачи је у првој години возачког искуства).³¹⁶

Обимно истраживање спроведено у Србији показало је да, од укупног броја возача који су учествовали у саобраћајним незгодама, 42% њих је имало до 5 година возачког искуства. На основу тога доказан је одлучујући допринос возачког искуства на безбедно понашање возача.³¹⁷ Параметри небезбедног понашања возача су већи у првих пет година управљања возилом, без обзира на старост. Анализирајући податке о саобраћајним незгодама у петнаестогодишњем периоду (1981–1995), Инић је на основу истраживања спроведеног у Војводини, закључио да су возачи са возачким искуством до 5 година изазвали од 52–36% саобраћајних незгода. Исти аутор је такође утврдио да је 27% од укупног броја осуђеника – који су се налазили на издржавању казне затвора у Казнено-поправном заводу у Сремској Митровици због кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја – били возачи са возачким искуством до 1 године, а 77 % са возачким искуством до 5 година.³¹⁸ Истраживања у другим земљама показала су сличне резултате.

³¹⁶ 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, pp. 89.

³¹⁷ Липовац, К. и др. (1997). *Обука кандидата за возаче и полагање возачких испита у функцији безбедности саобраћаја*. Виша школа унутрашњих послова, Београд, стр. 46.

³¹⁸ Инић, М. (2004). *Op. Cit.*, стр. 333.

Учешће у саобраћајним незгодама највеће је непосредно након добијања возачке дозволе, а затим нагло опада.³¹⁹

Станојевић је на основу резултата корелационе анализе закључио да постоји јака повезаност између година живота, возачког искуства са безбедним ставовима, чињењем прекршаја и изазивањем саобраћајних незгода. 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.³²⁰

На основу изложеног може се закључити да постоји корелација између возачког искуства, грешака, односно противправних понашања у саобраћају. При томе се мисли како на оне грешке, чија је последица апстрактна или конкретна опасност, тако и на оне грешке које резултирају саобраћајном незгодом. По правилу, што је дуже возачко искуство, већи број грешака се завршава као прекршај, а смањује се број противправних понашања у саобраћају које се конкретизују у саобраћајну незгоду.

4.3.4. Образовање

Сматра се да је степен образовног нивоа појединца у корелацији са изграђеним позитивним ставовима у саобраћају, спремношћу да се поштују правила саобраћаја и сл. Претпоставља се да низак ниво образовања има негативан ефекат у безбедном понашању у саобраћају, услед тежег сналажења и савладавања сложених саобраћајних задатака. Истраживања показују да возачи са вишим образовањем ређе изазивају саобраћајне незгоде у односу на возаче са нижим образовним нивоом. Готово да се може без икакве сумње тврдити да тешкоће у савладавању основне школе и неуспех породице у васпитању утичу на непостојање одговарајућег степена саобраћајног васпитања. Код таквих возача не постоји заинтересованост за отклањање недостатака у знању, па се претпоставља да неће моћи да се успешно придржавају основних начела која важе за безбедно понашање у саобраћају. Са тим у вези, истиче се неповољно стање код

³¹⁹ На пример истраживања: Gregersen, N. P., Berg, H. Y., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A., Rimmö, P. A. (2000). *Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden—an evaluation of safety effects*. *Accident Analysis & Prevention*, 32(1), 25–35; Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Pak, A. (2003). *Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving*. *Accident Analysis & Prevention*, 35(5), 683–691; McCart, A. T., Shabanova, V. I., Leaf, W. A. (2003). *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers*. *Accident Analysis & Prevention*, 35(3), 311–320.

³²⁰ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 153.

категорије професионалних возача, јер су они више изложени саобраћају, а по правилу имају нижи степен општег образовања.

Посматрајући образовани ниво популације бројна истраживања показују да је међу возачима који су изазвали саобраћајну незгоду, релативно велики проценат оних, са ниским образованим статусом. Међу саобраћајним деликвентима у Новом Саду било је 44,61% са непотпуном основном и основном школом, а са онима који нису завршили средњу школу 49,02%. Ови подаци говоре у прилог претпоставци да низак образовани статус има неповољан исход због спорије адаптације у саобраћају, као и брзине доношења одлука у сложеним саобраћајним ситуацијама.³²¹

Један од значајних предуслова за успешно и безбедно обављање сложених саобраћајних активности је образовање из области саобраћаја. Утицај општег нивоа образовања, односно школске спреме јесте претпоставка и за успешно стицање знања у области саобраћаја. То је још један од могућих утицаја образовног нивоа учесника у саобраћају на безбедно понашање. Искуства показују да је за безбедно учествовање у саобраћају потребно основно познавање саобраћајних прописа, односно потребно је имати бар минималан ниво знања о саобраћају.³²² Основни циљеви различитих врста едукација и образовања у саобраћају је безбедно учешће у саобраћају, односно побуђивање, прихватање, спровођење, унапређење и проширење основних знања о саобраћају. Ова знања стичу се у свим периодима животног циклуса, па се на основу тога и ниво знања појединих учесника у саобраћају мења у току животног периода.

На безбедност саобраћаја утичу обим и структура знања – саобраћајног образовања учесника у саобраћају. Недостатак минимума знања повећава ризик учешћа у саобраћајним незгодама код свих категорија учесника у саобраћају (возача, бициклиста, пешака). Квалитетнија обука свих учесника у саобраћају, посебно возача, смањује тежину и учесталост саобраћајних незгода. Захтеви савременог саобраћаја указују на потребу квалитетније припреме људи за саобраћај (поред познавања основних саобраћајних прописа и вештине управљања), а то подразумева саобраћајно васпитање, те подизање општег нивоа саобраћајне културе у једном друштву.

³²¹ Јовановић, Д. (2003). *Op. cit.*, стр. 106–107.

³²² Инић, М. (1997). *Безбедност друског саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад, стр. 340.

4.3.5. Брачни статус

Испитивањем корелације брачног статуса и саобраћајних незгода, утврђено је да ова социодемографска карактеристика има одређени утицај на безбедно понашање учесника у саобраћају, као и на стопу саобраћајних незгода. Истраживања су показала да самци имају већу стопу саобраћајних незгода у односу на ожењене мушкарце истих година старости. Још већи и систематичнији ефекат утврђен је код жена. Стопа саобраћајних незгода неударених жена прекорачује стопу саобраћајних незгода ударених у свим добима. Међутим, на резултате ових истраживања утиче донекле и већа заступљеност ударених од неударених жена у популацији возача.³²³

Према досадашњим тврдњама, ударене жене имају мању изложеност у саобраћају као возачи моторних возила од неударених жена. Ранија истраживања у нашој земљи која су вршена на територији Новог Сада показала су да је два пута више разведених међу саобраћајним делинквентима повратницима. Друга анализа професионалних возача у Новом Саду показала су да су разведени возачи просечно учествовали у 2,3 незгоде, нежењени у 2,2, док су ожењени просечно имали по 1,8 незгода. Нежењени мушкарци су по правилу и млади возачи са кратким возачким искуством, па утицај свих тих околности у целини доприноси наведеним резултатима.³²⁴ Један број истраживања у Француској и САД је показао да су млади возачи који су у браку одговорнији и да показују безбедније понашање у саобраћају.

4.3.6. 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.

Утицај друштвене средине на понашање учесника у саобраћају је вишеструк. С тим у вези, место становања у руралној, односно урбаној средини има утицај на стварање

³²³ Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society. Доступно на: https://books.google.com/books?hl=sr&lr=&id=OyuGJJ6rKQ0C&oi=fnd&pg=PR13&dq=Evans+married+women+and+traffic+accidents&ots=zudckamnzF&sig=rOVf7BC8UdPOeMMUXiFaB_Mx7XA#v=onepage&q=Evans%20married%20women%20and%20traffic%20accidents&f=false, посећено дана 13.07.2020. године.

³²⁴ Митошевић, К. (1995). *Човек и незгоде у саобраћају*, Друштво инжењера и техничара саобраћаја и веза, Нови Сад. Цитирано према: Инић, М. (2004). *Оп. Cit.*, стр. 310.

или мењање навика од којих зависи и безбедно учествовање у саобраћају. У већем броју истраживања је утврђено да је релативно велики број учесника у саобраћајним незгодама рођен у мањим руралним срединама. Дужина боравка у мањим руралним срединама често резултира отежаној адаптацији у сложеним саобраћајним ситуацијама у градовима. Савремени друштвени и економски развој обележава покретљивост становништва на релацијама село–град и из мањих у веће урбане средине. Социолошка истраживања указала су на отежану адаптацију становништва из руралних средина, на сложен саобраћајни систем и услове одвијања саобраћаја у урбаним срединама. Различитост саобраћајних и културолошких карактеристика и формираних навика које владају у руралним срединама утиче на теже прилагођавање сложенијим захтевима саобраћаја у урбаним срединама. Резултати анализирања места становања показују скоро подједнаку заступљеност становника из руралних (45%) и урбаних (41%) подручја у делинквентној популацији.³²⁵ Имајући у виду савремене тенденције миграција становништва из села у град, које у последње две деценије утичу на „одумирање“ руралних средина (у нашој али и другим земљама), већи је значај анализирања миграција становништва (на годишњем, месечном и дневном нивоу) и њихов утицај на вршење саобраћајних деликата. У том смислу, од значаја је истраживање временске дистрибуције саобраћајних деликата по месецима (период годишњих одмора), данима у недељи (радни дани и викенди), као и по добу дана (по сатима).

Међуљудски односи представљају један од покретача многих непожељних особина личности код учесника у саобраћају, а посебно код возача моторних возила. У психологији личности често се истиче да односи у породици имају интензиван утицај на формирање личности и радно понашање. Поремећени односи у породици често доводе до раздражљивости и пада концентracије возача, што даље може проузроковати кршење саобраћајних прописа. Осим тога, узроци нестабилних односа у породици могу се довести у везу са структуром личности возача. Сматра се да возачи чија је структура личности оптерећена одређеним патолошким обележјима утичу на неповољну хармонију породичних односа, па у том случају кумулативно неповољно деловање несређених односа у породици и психолошких црта личности.³²⁶

³²⁵ Јовановић, Д. (2003). *Op. Cit.*, стр. 106.

³²⁶ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 311.

Занимање и услови рада становништва такође имају значајан утицај на понашање свих учесника у саобраћају. Ово је посебно истакнуто код професионалних возача, чији делокруг рада захтева повећану изложеност у саобраћају. Повећана изложеност и мобилност у саобраћају директно је повезана са повећањем саобраћајних прекршаја, те учешћем у саобраћајним незгодама. Социјална сигурност учесника у саобраћају, који су запослени (посебно код професионалних возача), утиче и на понашање у саобраћају. Посебно се истиче да ниска примања могу бити и чињеница која има утицаја на слабљење воље, мотивације и дисциплине. Са друге стране, незапосленост може утицати на осећај социјалне несигурности, губитак самопоштовања, гнев и депресију, услед које настају и ментални проблеми, сукоби у породици, алкохолизам, а све то се на индиректан начин може одразити и на понашање у саобраћају. Радни и економски статус могу се представити кроз чињеницу да су возачи са малим примањима често слабије воље, дисциплине, мотивације и залагања. Посматрајући економски статус становништва, сиромашни део популације је више изложен ризику у саобраћају због старијих возила и становања на подручјима са слабијом саобраћајном инфраструктуром. Истраживања су показала да код возача, који су изазвали саобраћајне незгоде, велики проценат је оних у чијој радној средини су поремећени радни односи.³²⁷ Такође, у психологији је познато да лоша клима међуљудских односа на послу демотивише за рад. То може имати за последицу раздражљивост, агресивност, смањења пажње, смањење концентрације и осталих функција које су релевантне за безбедно понашање у саобраћају.

³²⁷ Јовановић, Д. (2003). *Op. cit.*, стр. 105.

Глава 5

МЕРЕ ДРУШТВЕНЕ РЕАКЦИЈЕ И ЊИХОВ УТИЦАЈ НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА

Политика спречавања саобраћајних деликата, као и свака криминална политика, мора у себи садржати стратешка опредељења са конкретним и јасно одређеним циљевима, који се планирају постићи на овом пољу. Реализација постављених циљева захтева коришћење адекватних „алата“, којима се намеравају остварити жељени ефекти. Први корак за успех у сузбијању саобраћајних деликата је настојање да се искористи све што је о тој појави познато. Иако политика сузбијања саобраћајних деликата нужно користи сазнања из других наука и научних дисциплина, она развија и сопствене методе и начела. На тај начин „легитимише“ се као кровна научна дисциплина, обједињујући све познато о деликту и делинквентном понашању, у распону од узрока до ефикасног сузбијања делинквентног понашања. Мада се у литератури за ову дисциплину најчешће користи термин криминална или антикриминална политика, не би требало ограничити поље њеног деловања само на деловање против криминала, већ против свих делинквентних понашања, па би било погодније назвати је антиделинквентна политика. У прилог реченом говори дефиниција из немачке литературе, рекло би се најкраћа али најпрецизнија дефиниција, која ову политику дефинише као „заједништво свих државних мера у борби против криминала“.³²⁸

У истраживању ефикасности законске регулативе у спречавању саобраћајних деликата, полази се од следећих спознаја: да је саобраћај у наглом развоју, да је улога људског фактора одлучујућа и да је организација друштвеног механизма незадовољавајућа, што се уочава из обима и последица саобраћајних деликата. Два су темељна подручја деловања законске регулативе која захтевају истраживање ефикасности. То су мере друштвене реакције превентивног карактера, које су веома

³²⁸ Horvatić, Ž., Novoselec, R. (1999). *Kazneno pravo – opći dio*. MUP RH, Zagreb, str. 9, 20. Цитирано према: Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, стр. 27.

важне у спречавању саобраћајних деликата и њихових последица, а предвиђене су у оквиру прописа о безбедности саобраћаја, као и мере друштвене реакције репресивног карактера, усмерене на сузбијање саобраћајних деликата, путем санкционисања кажњивих понашања у саобраћају, које су предвиђене у казнено-правним одредбама ЗоБС-а, осталим саобраћајним прописима, прекршајним и кривичним законодавством.³²⁹

Специфичност политике сузбијања саобраћајне делинквенције огледа се у потреби очувања процеса одвијања саобраћаја, уз што мање страдања у саобраћају као негативних последица одвијања саобраћаја. Како је већ речено у досадашњем излагању, главно питање је како саобраћати уз што мање жртава. У контексту овог питања, политика безбедности саобраћаја постала је нераздвојни део класичне криминалне политике сузбијања саобраћајне делинквенције. Самим тим, у „корпус“ класичних мера криминалне политике, које су се у овом случају показале као недовољне, уводе се мере безбедности саобраћаја, превасходно превентивног карактера. Може се рећи да мере безбедности саобраћаја представљају саставни и нераздвојни део политике спречавања саобраћајне делинквенције. Животна реалност захтева да садржај ових активности буде хуманији, уз смањење репресивног деловања.

Ефекти мера зависе од броја и структуре мера. Постојање већег броја и повољније структуре мера повећава и њихову потенцијалну ефикасност. На пример, од великог значаја је да ли је однос између превентивних и репресивних мера 30:70% или 70:30% у корист превентивних мера.³³⁰ Наука и пракса указују да, између два основна поља борбе против саобраћајне делинквенције, предност треба дати оном које обухвата мере социјалне профилаксе. Образложење стоји у томе што мере безбедности саобраћаја утичу на оне друштвене услове из којих проистичу узроци саобраћајне делинквенције³³¹, а не на сам девијантни чин појединца. Рекло би се да је то посредни, проактивни пут деловања у правцу спречавања саобраћајне делинквенције. Због карактеристика саобраћајне

³²⁹ Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, стр. 140.

³³⁰ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 382.

³³¹ На пример, припрема људи за учешће у саобраћају обухвата цео систем мера којима се људи од најранијег узраста припремају за учешће у саобраћају. У оквиру реализације ових мера ангажовани су сви субјекти друштва од породице, предшколских установа, школа до ауто-школа итд. На тај начин се снажно делује на стварање саобраћајне културе у једном друштву, која даље утиче на изградњу позитивних ставова и навика у саобраћају, што у крајњој линији утиче на понашање учесника у саобраћају које је у складу са прописаним правилима понашања. На овакав начин посредно се делује на сузбијање саобраћајне делинквенције.

делинквенције, о којима је већ било речи, сматра се да она данас више припада категорији социјалне патологије, него индивидуалне патологије. То је навело поједине ауторе на тврдњу да општа настојања друштва у спречавању и контроли девијантних понашања, као део социјалне политике, не могу имати другу оријентацију и други смисао осим превенције. Једино превенција одговара данас друштвено прихваћеним циљевима у сузбијању и спречавању друштвено непожељних понашања грађана. Оваква и слична размишљања ипак иду у другу крајност, која се чак ни у савременим условима давања значајне предности превентивним мерама, не може прихватити у потпуности. Залагање за појачано деловање на превентивном плану никако не значи да се друштво треба одрећи казненог права и репресивних мера у сузбијању саобраћајних деликата, нити би се смео потцењивати значај репресивних мера.³³² Напротив, наглашава се да превенција криминалитета све више постаје „одговорност грађана“, а све мање одговорност државних структура. Од репресивног система очекује се стварање услова за функционисање безбеднијег друштва и безбеднијег појединца, односно отклањање опасности по најзначајније друштвене вредности.³³³ Штавише, казнена реакција друштва се очекује, не само поводом извршеног саобраћајног деликта, него много раније – у случају постојања могућности да наступи опасност његовог вршења. Говорећи о савременим тенденцијама у контроли криминалитета, Соковић истиче да се очекује таква реакција кривичноправног система која ће бити усмерена и на она понашања која су само потенцијално криминална. То у крајњем случају води ка „све репресивнијем казненом законодавству, а превенцији криминалитета додаје елементе репресије“.³³⁴ Иако суштина односа антиделинквентне политике и криминалне политике потврђује да је позиција казненог права (пре свега кривичног) секундарна, у општем систему борбе против саобраћајне делинквенције, може се констатовати да постоји јединство превентивних и репресивних мера чије се дејство међусобно прожима.

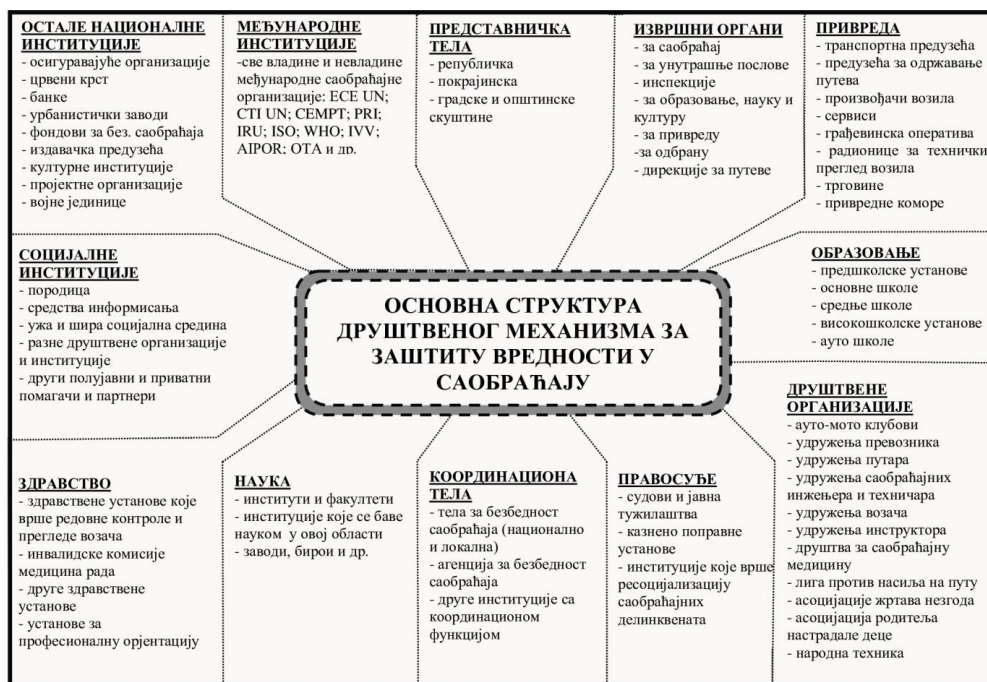
³³² Ваџић, Ф. (1995). *Кривично право, опћи дио*, Informator, Zagreb, str. 18–20.

³³³ Соковић, С. (2011). *Савремене глобалне тенденције у контроли криминалитета (карактеристике, перспективе и осврт на домаће прилике)*. CRIMEN – часопис за кривичне науке, (2), 212–226, стр. 215.

³³⁴ *Ibid.*, стр. 215.

5.1. Превентивне мере

Политика спречавања саобраћајних деликата усмерена је на низ друштвених, техничких и природних фактора, и примарно је фокусирана на превентивно поље деловања. Тако се превентивном деловању даје примат и у односу на оне узроке и опасности у саобраћају који произилазе из понашања човека. Основна идеја водилца сваке криминалне политике, па и политике сузбијања саобраћајне делинквенције је спречавање негативних појава, као што се у познатој изреци у медицини каже: „Боље спречити него лечити“.³³⁵ Да би превенција у саобраћају била делотворна, не би смела бити пуки агрегат мера, већ систем мера утемељених на научним и емпиријски утврђеним чињеницама, о свим релевантним чиниоцима, који чине безбедност саобраћаја. Зато се каже, „добра је она превенција која води ка већој сигурности“. Из претходног излагања могло се уочити да постоји и другачије гледање на превенцију саобраћајних деликата. Оно је инспирисано масовношћу, узроцима и штетним последицама ове појаве, које поставља нове захтеве, како у погледу мера друштвене интервенције и њиховог садржаја, тако и у погледу субјеката који чине друштвени механизам заштите (слика 1.9).



Слика 1.9 – Шема основне структуре друштвеног механизма у области безбедности саобраћаја (Инић, 2004)³³⁶

³³⁵ Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, стр. 48.

³³⁶ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 352.

У другој глави ове дисертације наглашено је да је у већини држава законска регулатива безбедности саобраћаја у великој мери хармонизирана. Упркос тој чињеници, резултати постигнути у безбедности саобраћаја нису ни приближно идентични у различитим државама. Спровођење законске регулативе не води једнаком учинку у пракси, не даје једнаке ефекте. Ефекти мера зависе од проналажења равнотеже између јачине извора опасности (узрока) и реакције друштва – противмера, јер и узроци незгода и противмере друштва имају своју природу, динамику, интензитет, обим, ширину и домашај. Коначни исход, као крајњи ефекат предузетих мера, односно степен угрожености/безбедности саобраћаја, зависи од односа између извора ризика у саобраћају и мера којима друштво реагује.³³⁷

Када систем реаговања друштва у овој области има сиромашну структуру мера и активности, која се своди на неколицину строго институционализованих мера, негативне појаве, које прате процес одвијања саобраћаја, не могу се свести на друштвено прихватљиве границе. Тако на пример, постојање мера као што су обука и селекција возача и технички преглед моторних возила уз контролу саобраћаја није довољна за постизање жељених циљева. Да би се постигли значајнији ефекти, мора постојати широк дијапазон мера друштвене интервенције у овој области.

Мере друштвене интервенције у области безбедности саобраћаја представљају инструменте којима се друштву ставља на располагање широка лепеза могућности да одговоре на понашања, стања и друге факторе, који производе опасност у саобраћају, како би се постигла већа ефикасност. Ефикасна друштвена реакција на негативне појаве у саобраћају подразумева стратешко и синхронизовано планирање приликом избора и реализовања ових мера. Посматрано у ужем контексту, свака конкретна мера опредељује садржину деловања разноврсних институција и субјеката, као оквиру друштвеног механизма заштите, у коме је свако на свој начин „задужен“ за заштиту друштвених вредности у саобраћају.

Најзначајније превентивне мере друштвене реакције у области безбедности саобраћаја су мере за које би се могло рећи да су класичне, институционализоване мере, које се примењују у свим саобраћајно развијеним земљама. Међутим, оно по чему се разликују у свакој држави, као што је већ поменуто, јесте ефикасност у њиховом

³³⁷ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 348.

спровођењу и различит проценат у структури предузетих мера. Посебно треба истаћи следеће мере:

1. Нормирање – законско регулисање међусобних односа, стања и понашања у саобраћају стуб је превенције кажњивих понашања у саобраћају. Доношење законске регулативе је први и најважнији корак, не само у регулисању правила понашања у саобраћају, већ и у успостављању целокупног механизма за формирање безбедног система у саобраћају. Међутим, законско регулисање саобраћаја, иако најјача, само је једна „карика у ланцу“ названом – превенција кажњивих понашања у саобраћају. Колико год закон и други прописи у саобраћају били добри, јасни, прецизни, усклађени са захтевима савремених тенденција у регулисању друштвених односа у овој области – нормативни садржаји су релативно ограничен инструмент у свеукупном настојању да се спрече негативне последице савременог саобраћаја. Намеће се питање зашто је то тако. Ако пођемо од тога да је „моћ“ правне норме таква да се преко ње могу усмеравати друштвени односи у саобраћају у заједничком интересу, онда та „моћ“ може бити искоришћена само кроз њену доследну примену. Доследна примена норме обезбеђује њен снажан „апел на свест“ и позитивне људске особине, које ће имати делотворан утицај на безбедност саобраћаја. У прилог ових тврдњи, може се изнети констатација коју често срећемо у литератури – закон без примене у пракси остаје „мртво слово на папиру“ и као такав може произвести само негативне ефекте. У циљу постизања ефикасне примене закона, неопходно је активирати све ресурсе и мере друштвене реакције које закон предвиђа. Све оне у укупном садејству (како превентивне тако и репресивне мере) чине сложен склоп друштвеног механизма, који треба да обезбеди ефикасну примену закона, а она се, у зависности од оствареног успеха, огледа у постигнутом нивоу безбедности саобраћаја.

2. Припрема људи за учешће у саобраћају у савременим условима живота сматра се социјалном нужношћу. У оквиру ових мера посебно су важне: припрема свих корисника путева, посебно деце за учешће у саобраћају; обука возача моторних возила; допунско саобраћајно образовање и васпитање одраслих³³⁸; као и образовање кадра за потребе

³³⁸ 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. Детаљније видети у: Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 398.

саобраћаја.³³⁹ Не може се створити ефикасан систем заштите угрожених вредности у саобраћају без изградње солидног система припреме људи за учешће у саобраћају. Ефекти ових активности утичу на смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица. За разлику од других мера дуготрајни су, под условом да се квалитетно спроведу. Резултати ових активности одражавају се и на позитивно понашање учесника у саобраћају. Услови у којима се одвија савремени саобраћај захтевају да се ради на прилагођавању објективних фактора (пута и возила) психофизичким способностима човека, али и да се понашање човека прилагоди захтевима саобраћаја. Припремити људе за саобраћај, не значи само упознавање са саобраћајним прописима, већ и постизање одговарајућих васпитних ефеката, формирање навика, позитивних ставова, осећаја социјалне одговорности и солидарности, моралних вредности, хуманости и других својстава, која би човека требало да учине безбеднијим „корисником путева“. Главни носиоци ових активности су породица, предшколске и школске установе, социјална средина, као и ауто-школе. У најзначајнији део ових активности посебно спада и обука возача моторних возила, која представља финални део припреме ове категорије учесника у саобраћају.

3. Мењање понашања учесника у саобраћају је једна од најзначајнијих мера друштвене интервенције. Како је у глави о саобраћајним делинквентима истакнуто, унутрашња структура личности делинквента (карактеристике, темперамент и сл.) се веома тешко мења, али је наглашено да су ставови и навике, као део ендогених карактеристика, подложнији променама и да могу значајно да утичу на понашање учесника у саобраћају. Мерама друштвене реакције настоји се делотворније утицати на промену понашања, односно ставова, навика, схватања и других чиниоца који утичу на понашање свих учесника у саобраћају, а посебно возача. Промена понашања се може постићи путем широке лепезе мера, као што је примена законске регулативе у саобраћају, која између осталог доводи до промена ставова који утичу на понашање људи у саобраћају. Контролом и надзором понашања, посебно од стране саобраћајне полиције, кампањама којима се промовише безбедност саобраћаја, те путем санкционисања понашања као последњој мери друштвене реакције, могу се постићи ефекти у промени понашања учесника у саобраћају. У оквиру ових активности посебно се истичу ефекти

³³⁹ Није довољно само припремити људе за учествовање у саобраћају већ и припремити школовани стручни кадар за сва занимања, од којих зависи безбедно одвијање саобраћаја (на пример, стручни кадар за организацију превоза; управљање и регулисање саобраћаја; пројектовање, изградњу и одржавање путева; конструкцију, производњу и одржавање возила).

мера на промену небезбедних, ризичних понашања, негативних ставова и лоших навика, који непосредно или посредно утичу на кршење правних норми (на пример, прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола, пролазак на црвено светло, невезивање сигурносног појаса). Други део ових мера односи се на примену ергономског концепта који се у литератури још назива и „техника људског фактора“, а састоји се у томе да се приликом пројектовања путева и возила води рачуна о њиховом прилагођавању људској природи и капацитетима људске способности.³⁴⁰

4. Селекција појединих категорија учесника у саобраћају је систем којим се кроз полагање возачког испита и здравствену селекцију, решава супротност између тенденције да се што ширем кругу грађана омогући коришћење возила, а са друге стране, да се онемогући учествовање у саобраћају онима који не испуњавају одређене услове и не поседују потребне способности, како би се и на тај начин осигурала безбедност саобраћаја.

5. Информисање учесника у саобраћају је мера која представља значајан сегмент у систему безбедности саобраћаја. На тај начин се ефикасно може утицати на промену понашања, деловати на ставове и схватања људи и омогућити већа доступност релевантних информација за учеснике у саобраћају. Информисањем би требало да се учесницима у саобраћају благовремено обезбеде неопходне информације о свим релевантним захтевима безбедности саобраћаја, почев од правних, техничких, економских, моралних и других који ће утицати на мењање, односно прилагођавање људи захтевима саобраћаја. Информације могу бити пласиране путем различитих средстава информисања (телевизије, новина, часописа, локалних медија, промотивног материјала, летака, брошура итд.).

Информисањем учесника у саобраћају могу се постићи веома значајни циљеви као што су: спровођење васпитно-образовних мера, појашњење циљева и сврхе превентивних и репресивних мера, остваривање чвршће комуникације између корисника путева и добијање правовремених информација о условима на путу, односно информација битних за безбедност саобраћаја, јачање одговорности и дисциплине у саобраћају, хуманизација односа на путу, стварање навика да се возач може ослонити на

³⁴⁰ 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. Детаљније видети у: Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 401.

систем информисања, изношење ставова стручњака и ширење научних сазнања из ове области, јавна оцена рада појединих институција друштвеног механизма надлежних за безбедност саобраћаја итд. Важно је истаћи да општа социјална атмосфера има директан утицај на понашање људи у саобраћају и може значајно олакшати или отежати рад институција надлежних за безбедност саобраћаја. Ове институције морају самоиницијативно настојати да успоставе одговарајући однос са друштвеном средином, како би је могли стално држати будном и каналисати друштвени интерес у правцу постизања одговарајућег циља.³⁴¹

Утицај кампања и промовисања безбедног понашања у саобраћају на спровођење закона и поштовање законских решења од стране учесника у саобраћају биће посебно разматран на крају ове главе.

6. Контрола и регулисање саобраћаја заузима посебно место у оквиру целокупног система мера друштвене реакције на негативне појаве у саобраћају. Мада се ради о преваходно превентивној мери, контрола саобраћаја има и своја репресивна обележја. То је један од главних разлога зашто се свуда у свету, па и код нас, спровођење ове мере поверава државним органима који су специјално оспособљени за борбу против криминалитета, односно сузбијање саобраћајне делинквенције специјалним јединицама саобраћајне полиције. Непосредно спровођење контроле саобраћаја обухвата различите активности: надзор над поштовањем прописа од стране учесника у саобраћају, спречавање и откривање прекршаја, упознавање са опасностима, завођење дисциплине, давање савета и упозорења, контрола возача и возила, предузимање мера ради спречавања незгода, обезбеђење места незгоде, вршење увиђаја, утврђивање узрока незгоде, интервенције у хитним случајевима итд. Иако контрола саобраћаја има велику превентивну улогу, њени учинци су за разлику од репресивних, немерљиви или тешко мерљиви. Управо услед богатог садржаја активности, који се кроз контролу саобраћаја спроводе, ефекти других мера, у већој или мањој мери, зависе од контроле саобраћаја. Интереси безбедности саобраћаја захтевају да се један део активности контроле путем репресије усмери на спречавање и откривање оних понашања којима се на најопаснији начин угрожавају заштићене вредности у саобраћају. Како би ефекти контроле и репресије били већи, суштина је настојати да се кроз контролу открију и под удар репресије дођу она понашања, због којих најчешће настају саобраћајне незгоде.

³⁴¹ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 408.

Структура откривених прекршаја требало би да што више одговара структури грешака – противправних понашања, због којих најчешће настају саобраћајне незгоде. Ако контрола није добро усмерена, то ће умањити и ефекте контроле, али и ефекте репресије (на пример, усмеравање акције на откривање и санкционисање прекршаја у вези са непрописним паркирањем возила или на прекорачење брзине).

Ефикасност контроле саобраћаја зависи и од избора метода контроле саобраћаја, које могу бити конвенционалне и аутоматске. Ова подела зависи од тога да ли полицијски службеници лично учествују у откривању и хватању прекршилаца или користе аутоматске уређаје за откривање прекршаја. У оквиру конвенционалних система контроле саобраћаја, развијене су различите стратегије контроле спровођења саобраћајних прописа, чији је првенствени циљ да се повећа потенцијални ефекат застрашивања, који присуство полиције има на понашање учесника у саобраћају. Доказано је да повећана контрола саобраћаја, од стране полицијских службеника, утиче на безбедније понашање возача и смањење броја саобраћајних незгода. Истраживања су показала да постоје и одређене разлике у ефикасности конвенционалног система контроле саобраћаја у зависности од тога да ли је организована као видљива или скривена, односно стационарна или мобилна контрола саобраћаја од стране полиције. Чини се да је највећи проблем примене конвенционалне контроле саобраћаја непостојање довољног броја полицијских ресурса како би се покрио највећи део путне мреже, па су и возачи свесни да је ризик да ће бити кажњени релативно мали.³⁴² Примена аутоматских метода контроле саобраћаја употребом аутоматизованих уређаја за откривање саобраћајних прекршаја, постала је популарна у многим земљама, па и у нашој.³⁴³ Као алтернатива конвенционалном систему контроле саобраћаја, ова метода има потенцијал да смањи потребан ниво ресурса саобраћајне полиције, омогућивши ефикасне и делотворне начине откривања и застрашивања саобраћајних преступника. У литератури у којој је анализиран преглед ефикасности спровођења закона у саобраћају, најчешће се истиче да је примена аутоматског метода један од најефикаснијих за промену понашања возача и смањење броја саобраћајних незгода.

³⁴² Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр 86.

³⁴³ 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 потребно, возача у возилу. Обавештење о саобраћајном прекршају или писмо упозорења се потом шаље поштом власнику возила.

Наведене мере су неке од бројних мера друштвене реакције у безбедности саобраћаја, које су у оквиру предмета истраживања ове дисертације посебно размотрене. Осим њих, у превентивне мере друштвене реакције спадају и: одржавање путева, техничко регулисање саобраћаја, технички прегледи, одржавање и систем осигурања моторних возила, унутрашња контрола у предузећима која се баве превозом и која одржавају путеве, ублажавање последица саобраћајне незгоде. Свака од ових мера састоји се од сложеног система активности, чија ефикасност зависи од активности великог броја субјеката њихове међусобне координације и усклађености рада и сарадње.

Оно што је карактеристично за ове мере јесте да су све оне у крајњој линији усмерене на стварање услова за безбедније учеснике у саобраћају, безбеднија возила и безбедније путеве. На крају излагања о превентивним мерама, значајно је напоменути да све оне делују у међусобној спреси и интеракцији, и да се тек њиховим заједничким предузимањем, уз додавање ефеката предузимања репресивних мера, формира компактан систем заштите у саобраћају.

5.2. Репресивне мере

Када говоримо о репресији, треба поћи од тога да она не подразумева само примену казне или неке друге санкције, већ и претњу казном. Самим егзистирањем у правном систему, сврха санкције као претње неким злом требало би да утиче на јачање дисциплине у саобраћају. Ову констатацију потврђују савремене тенденције казног права, где сврха прописивања и изрицања санкција није одмазда за почињено зло, тј. није окренута прошлости, већ будућности. Ипак, казни као врсти кривичне санкције се не може порећи и ретрибутивни карактер, јер се њеним изрицањем одузимају или ограничавају одређена права извршиоцу саобраћајног деликта.³⁴⁴ Прописивање строгих санкција није гарант ефикасности спречавања кажњивих дела. Још 1974. године Бекарија је установио да један од најсигурнијих начина спречавања злочина није увођење строгих казни, већ њихова неизбежност, те доследно томе и будност државних органа. Он даље наводи: „да ће неизбежност казне, макар и благе, увек јаче деловати на човека него страх

³⁴⁴ Стојановић, З. (2011). *Op. cit.*, стр. 4.

од теже казне, ако је тај страх спојен с надом да ће се казна избећи“.³⁴⁵ Општа сврха изрицања казни или других санкција (репресије) је да се на преступника делује тако да убудуће не врши кажњиво дело (специјална превенција), али и да се тиме утиче и на друге да се уздрже од вршења кажњивих дела (генерална превенција). „Моћ“ генералне превенције осликава се кроз садејство три фактора строгост, извесност и хитност у санкционисању. Без строгости, казна постаје „исплативи ризик“, строгост, без извесности кажњавања, представља „празну претњу“, док се одложено кажњавање претвара у страдање извршиоца у „лабиринту неефикасног правосудног система“. Према најновијим истраживањима за делотворан генерално превентивни ефекат најбоља је комбинација високог степена извесности кажњавања и мања строгост казни, а не обрнуто.³⁴⁶

Сумирањем наведеног, може се рећи да је за делотворан и ефикасан учинак репресије неопходно да, на првом месту, постоји добро и применљиво законодавство, са постојањем релативно широке лепезе санкција, посебно оних са превентивним учинком и њихова адекватна примена, брз и сигуран поступак, уједначена судска пракса у примени санкција и адекватна ресоцијализација у најширем смислу речи. Сви делови правног система супротстављеног криминалу, који је у својој суштини репресивног предзнака, с полицијом као првом кариком у том ланцу, преко јавних тужилаштава, судства, система за извршење изречених санкција, па све до система ресоцијализације – морају тога бити тога дубоко свесни. Свака активност органа формалне социјалне контроле, управљена ка сузбијању криминала, мора бити импрегнирана идејом превенције, па и онда када су присиљени на предузимање најтежих репресивних мера. То је једини прави пут ка сузбијању нежељених друштвених појава.³⁴⁷

У трећој глави „Саобраћајни деликти“ је наглашено да човек као физичко лице представља доминантан фактор небезбедности саобраћаја, који за кажњива противправна понашања подлеже прекршајној или кривичној одговорности, у зависности од степена друштвене опасности и последица извршеног дела. Стога ће у даљем раду пажња бити усмерена на санкције за саобраћајне прекршаје и кривична дела и њихове специфичности.

³⁴⁵ Beccaria, C. (1990). *O zločinima i kaznama (Dei delitti e della pene)*, Književni krug, Split, str. 102. Цитирано према: Mršić, Ž., Labaš, D. (2016). *Crime Prevention*. Hrvatska pravna revija, 16(3), 51–60, стр. 52,53.

³⁴⁶ Соковић, С. (2011). *Op. cit.*, стр. 219, 220.

³⁴⁷ Mršić, Ž. (2005). *Op. cit.*, стр. 138.

5.2.1. Санкције за саобраћајне прекршаје

Прекршајне санкције су биле и остале принудно средство државе у сузбијању прекршајног поступања (понашања) појединаца ради заштите јавног поретка. Имајући у виду да су најчешћи саобраћајни деликти заправо саобраћајни прекршаји, прекршајно кажњавање је кључни сегмент у репресивном делу система безбедности саобраћаја на путевима. Прекршајне санкције се дефинишу као „законом одређене мере друштвене реакције против учиниоца прекршаја, које примењује прекршајни суд у циљу заштите друштвених добара и вредности“.³⁴⁸ Оне су принудног карактера, јер се предузимају против воље учиниоца прекршаја и у својој бити представљају одређено зло које се наноси учиниоцу, а које се састоји у ускраћивању или ограничавању његових слобода и права. То су репресивне мере, које примењује држава као представник друштва, против учиниоца прекршаја, и представљају реакцију због извршеног прекршаја, којим је нанета штета друштву.³⁴⁹ Реакција друштва има за циљ да спречи учиниоца да убудуће врши прекршаје, као и да утиче на друге потенцијалне учиниоце да се уздржавају од предузимања таквих понашања.³⁵⁰ Иако се прекршаји сматрају најблажим кажњивим деликтима, прописан је велики број прекршајних санкција, које по врсти и мери нису нимало занемарљиве.³⁵¹ Сходно томе, и органи овлашћени за доношење прописа о прекршајима могу прописивати само санкције предвиђене Законом о прекршајима, и то у границама које одређује овај закон.³⁵² Прекршајне санкције може да изрекне само прекршајни суд у законито спроведеном прекршајном поступку.³⁵³

У свету се за саобраћајне прекршаје примењују веома различите санкције: опомена, новчане казне, казнени поени, привремено искључење возача из саобраћаја,

³⁴⁸ Јовашевић, Д., Миладиновић-Стефановић, Д. (2018). *Прекршајно право*, Правни факултет у Нишу, Центар за публикације, Ниш, стр. 167–171.

³⁴⁹ Митровић, Љ. (2006). *Коментар Закона о прекршајима Републике Српске*, Comesgrafika, Бања Лука, 67–81, стр. 68.

³⁵⁰ Симовић, М., Јовашевић, Д. (2018). *Систем прекршајних санкција у Републици Србији*. У: Наука и технологија, Интернационални универзитет Травник, стр. 124

³⁵¹ Прекршаји се начелно могу сматрати најлакшим обликом противправних кажњивих понашања, у односу на кривична дела и привредне преступе, али конкретно, то не мора бити увек тако. Детаљније видети у: Живановић, Т. (1935). *О класификацији казних дела – Основи кривичног права Краљевине Југославије – општи део, I. књига* (Увод – I. Кривично дело), Београд, стр. 112–119. Цитирано према: Пихлер, С. (2000). *Прекршајно право*, Graphica Academica, Нови Сад, стр. 7.

³⁵² Јовић, М. (2016). *Појам и врсте прекршајних санкција*. Правне теме, 4(08), 189–215, стр. 191.

³⁵³ 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.

привремено искључење возила из саобраћаја, условна казна затвора, казна затвора, привремено или трајно одузимање одређених категорија возачке дозволе, упућивање на додатно оспособљавање, посебни лекарски третмани и прегледи, поновно полагање возачких испита, добровољни рад у јавном интересу, привремено и трајно одузимање возила, обавеза уградње алкохол брава или других уређаја у возило итд.³⁵⁴

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 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.³⁵⁵ Казнени поени прописани су као специфична врста прекршајних санкција, која се може изрећи само за саобраћајне прекршаје. Осим тога, надлежним органима, пре свега саобраћајној полицији, на располагању стоји и широк дијапазон посебних мера и овлашћења, које се предузимају како би се обезбедило несметано и безбедно одвијање саобраћаја и спречило угрожавање безбедности учесника у саобраћају.³⁵⁶

У казним одредбама ЗобС-а, наведене су врсте и мере санкција које се могу изрећи извршиоцима прекршаја против безбедности саобраћаја на путевима. У том смислу законодавац је, таксативно наводећи казне, прекршаје сврстао по тежини у неколико група и прописао врсту и меру санкција. Санкције за саобраћајне прекршаје чија је последица апстрактна опасност су умерено пооштрене, док су санкције за прекршаје чија је последица конкретна опасност или саобраћајна незгода су значајно пооштрене. Посебно су пооштрене санкције за прекршаје против безбедности деце у саобраћају, за вожњу у алкохолисаном стању и насилничку вожњу. Као резултат овакве казнене политике законодавца, у пракси се може се десити парадокс – да извршилац саобраћајног прекршаја буде строже кажњен, него извршилац кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.³⁵⁷ Што се тиче врста казни, поред казне затвора, за

³⁵⁴ Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 109.

³⁵⁵ Ружић, Г. (2009). *Систем санкција у старом и новом Закону о прекршајима*, Гласник Адвокатске коморе Војводине, 81(12), Нови Сад, 509–524, стр. 510.

³⁵⁶ Посебне мере и овлашћења предвиђене су у поглављу XVIII Закона о безбедности саобраћаја на путевима. члан 289. ЗобС садржи опште одредбе о посебним мерама и овлашћењима.

³⁵⁷ На пример, санкције предвиђене за прекршаје физичких лица у члану 330 ЗобС-а. „У овом члану законодавац је издвојио један број тежих и друштвено опаснијих прекршаја за које је предвиђена искључиво казна затвора, казнени поени и заштитна мера забране управљања моторним возилом. По тежини и

саобраћајне прекршаје физичких лица по правилу су предвиђене новчане казне и то у фиксном износу или у одређеном распону³⁵⁸ и казна рада у јавном интересу.

Казнени поени су једна од најзначајнијих новина у систему прекршајних санкција у нашем прекршајном законодавству.³⁵⁹ Као врста санкције већ дуже време се примењују у већини земаља Европске уније. У последње две деценије казнене поене примењују готово све земље из нашег окружења, међутим, различити су системи примене казних поена.³⁶⁰ Првобитни систем казних поена подразумевао је само једну санкцију – одузимање возачке дозволе, када возач сакупи одређени број поена. Током примене казних поена, увидело се да је њихов значај за побољшање понашања возача велики, а самим тим и за унапређење безбедности саобраћаја и зато су уведени у редован систем кажњавања возача.³⁶¹

У наш систем санкција за саобраћајне прекршаје казнени поени су уведени као кумулативне казне, за један број тежих прекршаја у саобраћају.³⁶² ЗоБС предвиђа могућност да се за поједине саобраћајне прекршаје могу изрицати казнени поени у распону од 1–18 поена, у зависности од тежине прекршаја.³⁶³ Систем се заснива на додавању казних поена до одређене границе и предвиђен је за све возаче којима је

друштвеној опасности, као и предвиђеним санкцијама, ова противправна понашања више асоцирају на кривична дела него на прекршаје, међутим, због настојања да предвиђена санкција што пре *погоди* учиниоца тих понашања, законодавац се определио да то ипак буду прекршаји, јер ће се на тај начин, у поступку који може бити бржи и ефикаснији, пре доћи до правноснажних одлука, како би виновници тих понашања, који су у сваком случају небезбедни возачи, што пре били спречени да даље управљају возилима на путевима.“ Детаљније видети у: Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 396.

³⁵⁸ Новчане казне су прописане у фиксном износу: износи од 3.000 динара, 5.000 динара и 10.000 динара или у одређеним распонима износа.

³⁵⁹ Smailhodžić, A., Pevilić, V. (2006). *Prekršaji i kazne u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Besjeda, Vanja Luka, 56-71, str. 57.

³⁶⁰ 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: 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, стр. 93.

³⁶¹ Детаљније видети у: Пешић, Д. (2009). *Метод саобраћајног образовања и васпитања кажњених возача*, Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Београд.

³⁶² Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 383.

³⁶³ 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).

возачка дозвола издата у Србији, без обзира на категорију возачке дозволе, док се за возаче са пробном возачком дозволом примењују посебна правила.³⁶⁴ Примена казних поена у Србији започета је у јануару 2010. године, исте године усаглашена је и евиденција казних поена.³⁶⁵ Од посебне важности је чињеница да казнене поене изричу прекршајни судови, а евиденцију о казним поенима води орган управе, односно Министарство унутрашњих послова и доноси решења о одузимању возачке дозволе. На тај начин је потпуно раздвојено утврђивање кривице за одређене прекршаје, што је у надлежности прекршајних судова и испуњености услова за одузимање возачке дозволе. Казнени поени немају трајни карактер и бришу се после истека 24 месеца од дана правноснажности решења о прекршају којим су изречени. Кумулативни систем кажњавања боље утиче на понашање возача, а „заборављање“ казних поена после 24 месеца, сасвим је оправдан поступак и пружа шансу возачима да промене своје понашање, тиме што се казнени поени бришу из евиденције небезбедних возача.³⁶⁶

Резултати истраживања о ефикасности примене система казних поена у другим земљама углавном показују да примена има ефекта на поштовање саобраћајних прописа од стране возача, да је након њиховог увођења дошло до смањења броја смртно страдалих у саобраћајним незгодама за 20%, као и да број прекршаја у саобраћају опада дугорочно.³⁶⁷ У Ирској је у првој години након увођења система казних поена дошло до смањења броја незгода за 1,4% (2002), у односу на годину пре увођења система, а у Италији 3,2% (2003), Данској 14% (2005) и Шпанији 7,6% (2006). У Француској је у години након увођења казних поена (1992) број смртно страдалих био 7% мањи у односу на претходну годину. Истраживањем у Шпанији утврђено је смањење броја незгода, повреда и страдања за 15–20%, али да се овај позитиван ефекат изгубио после 18 месеци примене.³⁶⁸ Најбољи ефекти увођења система казних поена забележени су у срединама које су биле најсиромашније и са најнижим нивоом безбедности саобраћаја. Искуства других земаља о ефикасности система казних поена нису једнозначна. Генерално посматрано, смањење броја незгода је значајно у првих неколико месеци након увођења,

³⁶⁴ Члан 197 став 4 и 5 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

³⁶⁵ 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, стр. 96.

³⁶⁶ *Ibid.*, стр. 96.

³⁶⁷ Mehmood, A. (2010). *Evaluating impact of demerit points system on speeding behaviour of drivers*. Eur. Transp. Res. Rev. 2:25–30, DOI 10.1007/s12544-010-0027-0, 25–30, pp. 26

³⁶⁸ Вујанић, М., Пешић, Д., Миљковић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 94.

али након овог периода број незгода поново достиже вредности из период пре увођења казних бодова.³⁶⁹ Остаје да се прати, у којој мери ће увођење казних поена у наш систем кажњавања допринети ефикасном сузбијању кажњивих понашања у саобраћају.

Одузимање возачке дозволе је по први пут предвиђено ЗоБС-ом³⁷⁰ као одузимање привилегије коју возачка дозвола даје лицу коме је издата – да управља моторним возилом одређене категорије.³⁷¹ На овај начин уводи се могућност да се возачу одузме возачка дозвола, зато што не управља савесно и на прописан начин возилом у саобраћају. Са циљем јасног и недвосмисленог поступања приликом одузимања возачке дозволе, ЗоБС-ом су детаљно прописани услови, који су везани за одговарајуће правноснажне одлуке правосудних органа у прекршајном и кривичном поступку.³⁷² Одузимање возачке дозволе није орочено, нити постоји рок у ком би по аутоматизму лицу коме је возачка дозвола одузета, она била поново издата. Другим речима, не постоји враћање возачке дозволе. Да би поново добило возачку дозволу, лице мора испунити већи број законом прописаних услова. Решење о одузимању возачке дозволе није подложно преиспитивању, тј. да ли је његово доношење било потребно или није. Напротив, по испуњавању прописаних услова, надлежни орган је дужан да донесе решење о одузимању возачке дозволе.³⁷³

Забрана управљања моторним возилом је заштитна мера која се може изрећи учиниоцу прекршаја против безбедности јавног саобраћаја, када постоји опасност да ће, управљајући моторним возилом, поново учинити прекршај или зато што његово кршење саобраћајних прописа показује да би било опасно да то лице и даље управља моторним возилом одређене врсте и категорије. Када су испуњени законски услови, мера се може изрећи у трајању од 30 дана до једне године.³⁷⁴ Изречена мера се евидентира у регистар возача односно регистар страних возача³⁷⁵, а лице коме је изречена се о томе обавештава писменим путем. У циљу отклањања проблема који су се раније јављали у пракси у вези

³⁶⁹ Institute for road safety research. (2012). SWOV fact sheet: *Demerit point systems*. Netherlands, pp. 4.

³⁷⁰ Члан 197–200 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

³⁷¹ Одузимање привилегије, не подразумева само физичко одузимање обрасца возачке дозволе (што је постојало у претходним прописима). Детаљније видети у: Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 239.

³⁷² Члан 197 став 3 Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

³⁷³ Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Op. cit.*, стр. 238.

³⁷⁴ Члан 58 Закона о прекршајима, детаљније видети у: Томић-Петровић, Н. (2017). *Op.cit.*, стр. 326.

³⁷⁵ Вођење регистра страних возача такође представља новину, те се очекује да она позитивно утиче на стране возаче у смислу одвраћања од чињења прекршаја, нарочито тежих прекршаја.

са њеним извршењем, поменуто решење је целисходно и доприноси ефикасности извршења ове мере из више разлога:

- прво, трајање мере почиње да тече од дана када је саопштена лицу коме је изречена, и тиме су превазиђени проблеми извршавања ове мере, као и мере безбедности забране управљања моторним возилом, који су настајали у вези са њиховим уписивањем у возачку дозволу, и
- друго, на овај начин искључена је и могућност избегавања примене ове мере и њених последица путем вађења дупликата возачке дозволе.

Што се тиче ефикасности рада прекршајних судова, у литератури и бројним извештајима о раду правосудних органа, истицани су многобројни проблеми. Како наводи Ђорђевић, спорост и неефикасност прекршајног поступка био је један од разлога за доношење новог Закона о прекршајима. Исти аутор наводи да су судови за прекршаје у оквиру новог система³⁷⁶ добили нове надлежности, да су били претрпани великим бројем предмета³⁷⁷, као и да је примена одређених института прекршајног поступка доводила до одуговлачења поступка. Поред тога, релативно кратки рокови застарелости доводили су до тога да је значајан број предмета застаревао. Премда у кажњавању за саобраћајне прекршаје преовлађују новчане казне, један од главних проблема био је и отежано и неефикасно извршење новчаних казни, затим проблеми код извршења казне затвора, те недовољна примена алтернативних санкција.³⁷⁸ Све то је посебно утицало на ефекте генералне и специјалне превенције казнене политике сузбијања саобраћајних прекршаја. Наведено је условило увођење значајних новина у нашем прекршајном праву. У том циљу законом је афирмисана и чешћа примена казне рада у јавном интересу, али је чињеница да у структури изречених прекршајних санкција ова казна ретко егзистира, односно не егзистира у оном обиму, којим би се постигао циљ њеног увођења у наш систем прекршајних санкција.³⁷⁹ Ипак, поједини аутори сматрају да и код нас постоји

³⁷⁶ Након формирања прекршајних судова на основу Закона о уређењу судова (*Службени гласник РС*, бр. 116/2008, 104/2009, 101/2010, 31/2011 – др. закон, 78/2011 – др. закон, 101/2011, 101/2013, 106/2015, 40/2015 – др. закон, 13/2016, 108/2016, 113/2017, 65/2018 – одлука УС, 87/2018 и 88/2018 – одлука УС).

³⁷⁷ Прекршајни судови у Србији приме у просеку преко милион предмета годишње. Детаљније видети у: Пашалић, З. (2011). *Утицај прекршаја на раст стопе криминалитета у Србији*. У: Криминал и државна реакција: феноменологија, могућности, перспективе. Београд, 357–375, стр. 358.

³⁷⁸ Ђорђевић, Ђ. (2014). *Op. cit.*, стр. 16.

³⁷⁹ У свету скоро две трећине изречених казни чини рад у јавном интересу.

тенденција повећања изрицања ове алтернативне кривичне санкције, нарочито када се ради о прекршајима или лакшим кривичним делима.³⁸⁰

У циљу повећања ефикасности прекршајног поступка, пажњу завређују и два нова института у Закону о прекршајима: институт прекршајног налога и споразум о признању прекршаја. Примена ових института требало је да допринесе већој ефикасности прекршајног поступка и извршења прекршајних санкција.

Прекршајни налог³⁸¹ је нов правни институт у нашем прекршајном праву. Уведен је са циљем да се побољша наплата новчаних казни за саобраћајне прекршаје и растерете прекршајни судови.³⁸² Прекршајни налог издаје се када је за прекршај прописана новчана казна у фиксном износу³⁸³, односно само за лакше саобраћајне прекршаје, а не и за прекршаје за које су прописане новчане казне у распону од минималног до максималног износа. Прекршајни налог се не издаје само на лицу места, од стране саобраћајног полицајца, већ постоји могућност слања на кућну адресу власника возила – чији су прекршаји регистровани путем видео надзора или на неки други начин, а може се издати и у електронској форми.³⁸⁴ Примена овог института показала је добре резултате у земљама региона и ЕУ, па се претпостављало да ће примена овог института у пракси и код нас донети позитивне ефекте. Неки од прекршаја за које се издају прекршајни налози су: некоришћење сигурносног појаса, вожња дању без упаљених светала, непрописно паркирање, непрописно коришћење мобилног телефона током вожње, истек рока важења

³⁸⁰ Томић-Петровић, Н. (2017). *Op. cit.*, стр. 325.

³⁸¹ Ступањем на снагу новог Закона о прекршајима 1. марта 2014. године, у правосудни систем Србије уведен је нови правни институт – прекршајни налог. Видети: члан 87 став 2 тачка 2 Закона о прекршајима.

³⁸² Одлуком Уставног суда РС ПУз-196/2013 (*Службени гласник РС*, број 9/16) утврђено је да одредбе чланова 312 и 313 Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, број 41/09, 53/10, 101/11 и 32/13 – Одлука УС) нису у сагласности са Уставом (начелом поделе власти) и да престају да важе даном објављивања те одлуке у *Службеном гласнику РС*, тј. 5. фебруара 2016. године. Овим одредбама било је предвиђено да се „за повреде одредби овог закона за чије спровођење је надлежно Министарство унутрашњих послова, за које је одредбама о прекршајима предвиђена само новчана казна, а које учине правна лица и предузетници, прекршајни поступак у првом степену води пред органом државне управе надлежним за спровођење закона“, као и „за прекршаје којима је овим законом предвиђена новчана казна у фиксном износу, наплата те казне ће се извршити тако што ће учинилац уплатити предвиђен износ на рачун прописан за уплату јавних прихода у року од осам дана од дана издавања налога за плаћање, док ће полицијски службеник учиниоцу прекршаја издати налог за плаћање те казне и обавештење да ће у случају да казна не буде плаћена у остављеном року, против њега покренути прекршајни поступак пред органом државне управе надлежним за спровођење овог закона.“ Детаљније видети у: Томић-Петровић, Н. (2017). *Op. cit.*, стр. 322

³⁸³ Видети: члан 168 став 1 Закона о прекршајима.

³⁸⁴ Видети: члан 170 став 2 и 3 Закона о прекршајима.

возачке дозволе, непрописне регистарске ознаке, истек рока важења регистрационе налепнице итд.³⁸⁵

Споразум о признању прекршаја уведен је 2014. године у наше прекршајно законодавство.³⁸⁶ Основна идеја институционализације споразума о признању прекршаја заснива се на претпоставци да се споразумом странака може лакше окончати прекршајни поступак, посебно у околностима када је распрострањеност прекршаја као облика противправног понашања значајна.³⁸⁷ Споразум о признању прекршаја се може посматрати у светлу реформи у области казненог (прекршајног и кривичног) права, које за циљ имају ефикаснији поступак, али подаци говоре да до данас није нашао значајнију примену у пракси наших правосудних органа.³⁸⁸

5.2.2. Санкције за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја

Следећи значајан правац сузбијања друштвено опасних појава, које угрожавају безбедност саобраћаја на путевима, води се на плану кривичноправне репресије. Већ је констатовано да је класичан концепт система кривичних санкција, више заснован на архаичним поставкама мера друштвене реакције у кажњавању за кривична дела. Упркос појединим искорацима у последње две деценије, прописивањем алтернативних кривичних санкција³⁸⁹, чињеница је да ефикасност кривичних санкција као мера друштвене реакције за сузбијање кривичних дела, па и саобраћајних кривичних дела, има

³⁸⁵ Члан 58 Закона о прекршајима. Детаљније видети у: Томић-Петровић, Н. (2017). *Op. cit.*, стр. 327.

³⁸⁶ 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: Малешкић, С. (2017). *Споразум о признању прекршаја и његова имплементација у домаћем законодавству*. Право-теорија и пракса, 34(7–9), 1–15, стр. 3.

³⁸⁷ Митровић, Ј. (2013). *Поједностављене форме поступања у прекршајним стварима у Републици Српској – прекршајни налог и споразум о санкцији*, Страни правни живот, (2), 137–152, стр. 140.

³⁸⁸ Малешкић, С. (2017). *Споразум о признању прекршаја и његова имплементација у домаћем законодавству*. Право-теорија и пракса, 34 (7–9), 1–15, стр. 4.

³⁸⁹ У домену нормативног оквира евидентно је прописивање одређеног броја алтернативних кривичних санкција, које су пре свега алтернативе краткотрајних казни затвора (казна рада у јавном интересу и казна одузимања возачке дозволе), увођење бројних института као поједностављених форми поступања у кривичним стварима (скраћени кривични поступак, споразум о признању кривице), чиме се ишло за тим да се обезбеди флексибилност ригидне кривичне процедуре и већа ефикасност система кривичноправне репресије. Међутим, недовољна примена у пракси појединих института, на неки начин обесмишљава „вољу“ законодавца да се ствари на терену промене у жељеном правцу.

ограничен, а рекло би се и неодговарајући домет.³⁹⁰ Основна сврха кривичног права усмерена је на заштиту најзначајнијих друштвених добара и вредности од оних понашања која их повређују или угрожавају.³⁹¹ Према изричитој одредби Кривичног законика Републике Србије „општа сврха прописивања и изрицања кривичних санкција је сузбијање дела којима се повређују или угрожавају вредности заштићене кривичним законодавством“.³⁹²

За кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, прописане су (углавном краткотрајне) казне затвора и новчане казне, које припадају систему класичних казни. Учиниоцима саобраћајних кривичних дела³⁹³ се могу изрећи, у складу са одредбама кривичног права и казна рада у јавном интересу, казна одузимања возачке дозволе, а поред казни и мере упозорења³⁹⁴, као и мере безбедности. Према мишљењима у литератури, казна затвора, новчана казна, казна рада у јавном интересу и казна одузимања возачке дозволе су пасивне мере.³⁹⁵ Њима се не иде за тим да се повећају знање, способности и вештине, за успешније учешће осуђеног лица у саобраћају, након издржане казне, односно њима се не стреми отклањању узрока девијантног понашања, који су довели до извршења кривичног дела.³⁹⁶ Спорно је и то колики ефекат ове санкције имају на стварање моралног осећаја кажњених. Наведено се може сагледати и из другог угла. У истраживањима је несумњиво утврђен позитиван ефекат примене алтернативних кривичних санкција према саобраћајним делинквентима, нарочито код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, које је извршено под утицајем алкохола или психоактивних супстанци.³⁹⁷ У литератури се сматра да би ефекти били много бољи када

³⁹⁰ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 118.

³⁹¹ Стојановић, З., Коларић, Д. (2014). *Кривичноправно сузбијање организованог криминалитета, тероризма и корупције*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, стр. 15.

³⁹² Члан 4 став 2 Кривичног законика РС.

³⁹³ Овде се мисли на пунолетне учиноце кривичних дела, док је за малолетнике предвиђен посебан систем кривичних санкција у ком доминирају васпитне мере.

³⁹⁴ Мере упозорења или адмонитивне кривичне санкције чине посебну врсту кривичних санкција у нашем кривичном праву и најчешће су примењиване кривичне санкције. У ову врсту кривичних санкција спадају: условна осуда, условна осуда са заштитним надзором и судска опомена. Детаљније видети у: Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 335–346

³⁹⁵ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 424.

³⁹⁶ О недостацима класичног система кажњавања саобраћајних делинквената и предностима примене алтернативних кривичних санкција, детаљније у: Тешовић, О. (2018). *Алтернативне кривичне санкције у кривичном праву Републике Србије*, докторска дисертација, Универзитет у Београду –Правни факултет, стр. 36

³⁹⁷ Детаљније видети у: Jones R.K., Lacey J.H. (ed.) (1998). *Evaluation of an Individualized Sanctioning Program for DWI Offenders*, US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC 20590. Доступно на: <http://ntl.bts.gov/lib/25000/25900/25985/DOT-HS-808-842.pdf>, посећено дана 4.9.2020. године.

би систем кривичне репресије функционално био више повезан са превентивом. Предлози су усмерени на предвиђање обавезе похађања одређених садржаја којим би се на пример, обновило познавање правила о безбедности саобраћаја. Ови ефекти би се евентуално могли постићи применом условне осуде, уз налагање извесних посебних обавеза осуђеном везаних за додатно саобраћајно образовање.³⁹⁸

Посебну пажњу завређују 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.

Казну одузимања возачке дозволе³⁹⁹ суд може изрећи учиниоцу кривичног дела у вези са чијим је извршењем или припремањем коришћено моторно возило. Трајање казне не може бити краће од једне нити дуже од три године, рачунајући од дана правноснажности одлуке којом је изречена, с тим што се време проведено у затвору не урачунава у време трајања ове казне. Изрицање казне значи да се осуђеном лицу одузима право да управља моторним возилом, што представља један вид ограничења слободе његовог кретања изразито специјално превентивног карактера. Казна претпоставља да учинилац кривичног дела поседује возачку дозволу.⁴⁰⁰ То значи да се ова казна не може изрећи лицу које нема возачку дозволу или пак страном држављанину који такву дозволу поседује. Казна се може изрећи и као главна и као споредна. Два су услова за њено изрицање: 1) да се ради о учиниоцу кривичног дела у вези са чијим извршењем или припремањем је коришћено моторно возило и 2) ако је за учињено кривично дело прописана казна затвора до две године или новчана казна. Коришћење моторног возила, у смислу услова за примену ове казне, може се схватити у двојаким смислу: а) у ужем смислу када је моторно возило коришћено као средство за извршење кривичног дела (нпр. кривично дело угрожавања јавног саобраћаја), и б) у ширем смислу када је моторно возило коришћено на било који начин приликом извршења или припремања било ког кривичног дела. При томе је изричито предвиђено да се ова казна не може изрећи уз меру безбедности забране управљања моторним возилом. После правноснажности одлуке суда којом је изречена казна одузимања возачке дозволе, суд првог степена, извршну одлуку доставља органу полиције надлежном према месту пребивалишта или боравишта

³⁹⁸ Инић, М. (2004). *Оп. cit.*, стр. 425.

³⁹⁹ Члан 53 Кривичног законика РС.

⁴⁰⁰ Драган, Ј., Симовић, В. (2016). *Оп. cit.*, стр. 84.

осуђеног лица у време када је одлука постала правноснажна.⁴⁰¹ Ако осуђени управља моторним возилом за време док му траје изречена казна одузимања возачке дозволе, суд ће заменити ову казну казном затвора, и то тако што ће за једну годину одузимања возачке дозволе одредити један месец затвора.

Забрана управљања моторним возилом⁴⁰² је мера безбедности коју суд може изрећи учиниоцу кривичног дела, уколико тежина учињеног кривичног дела, околности под којим је учињено односно ранија противправна понашања осуђеног показују, да је опасно да он и даље управља моторним возилом. Изрицање ове кривичне санкције као мере безбедности односи се управо на оне учиниоце кривичних дела, који према околностима извршења кривичног дела и особинама личности, показују извесну опасност да ће поновити кривично дело. Учиниоцу кривичног дела коме је изречена ова мера, забрањује се управљање моторним возилом одређене врсте и категорије, на период од 3 месеца до 5 година. Кривичним закоником предвиђено је обавезно изрицање мере безбедности забране управљања моторним возилом за кривично дело из члана 297 Кривичног законика.

Да би се стекла права представа о коришћењу „ресурса“ кривичних санкција у циљу сузбијања саобраћајних деликата, морало би се заћи у сферу казнене политике судова. У том смислу, могло би се поставити питање: „Да ли и у којој мери судови ефикасно користе све инструменте за сузбијање саобраћајних деликата, које им репресивни систем ставља на располагање?“ Судови, по правилу, саобраћајним делинквентима изричу благе казне, прецизније, благе класичне казне. Према ранијим истраживањима у казненој политици судова доминирале су новчане казне и условне осуде. Мере безбедности се изричу у око 9 до 14% случајева. Казне се крећу око законског минимума, а често се примењују и одредбе о ублажавању казне, разуме се као последица примене олакшавајућих околности. То је навело неке ауторе на закључак да би „возача који изазове саобраћајну незгоду, због тога што не поседује неопходна знања или способности за управљање моторним возилом, било корисније упутити на обуку и проверу знања или на лекарски преглед, пре него послати га у затвор“.⁴⁰³ Овакве предлоге треба схватити као веома корисне. Ако се казнена политика судова гледа кроз законом

⁴⁰¹ Члан 194 Закона о извршењу кривичних санкција (*Службени гласник РС*, број 55/2014 и 35/2019).

⁴⁰² Члан 86 Кривичног законика Републике Србије (*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)

⁴⁰³ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 424, 425.

прописане казне, онда се на основу изнетих података може рећи да су судови благи.⁴⁰⁴ Уколико се пође од тога да је казнена политика законодавца строга, онда се приликом оцене казнене политике судова мора водити рачуна о томе какве репресивне мере нуди, с обзиром на природу саобраћајног криминалитета и општу тенденцију у друштву, које прожима хуманизација односа. Дакле, не може се поћи од тврдње да санкције или неке од санкција које су предвиђене кривичним закоником, не одговарају природи саобраћајног криминалитета, а са друге стране, очекивати од судова да такве санкције примењује у већој мери и обиму.⁴⁰⁵ Из наведеног произилази да се оцена казнене политике мора ограничити на питање да ли и у којој мери судови ефикасно користе инструменте које им конкретан репресивни систем нуди.

На основу досадашњег искуства и оцене праксе рада судова у литератури се наводе нека запажања, првенствено, да је казнена политика недовољно разрађена и уједначена, те да је присутан шематизам и површност, при чему се посебно мисли на процену личности саобраћајног делинквента. Тако се приликом индивидуализације кривичне санкције редовно узима у обзир утврђивање алкохолисаности, док се утицају психоактивних супстанци и другим карактеристикама личности саобраћајног делинквената, као стањима која су узрок настанка саобраћајне незгоде, поклања само епизодна пажња.⁴⁰⁶ То значи да се не узимају довољно у обзир чињенице које карактеришу морал саобраћајног делинквента, ни оне које га карактеришу као друштвену јединку, ни оне које га карактеришу као возача. Такође, недовољно коришћење податка из евиденција о казнама возача умањује у одређеној мери адекватну индивидуализацију санкција. На основу тога, стиче се утисак да се приликом избора врсте и мере санкције и одмеравања санкције не води довољно рачуна о чињеници да се у саобраћају антисоцијалност манифестује на специфичан начин. То што је неко лојалан грађанин, добар родитељ и супруг, дисциплинован радник, не значи и да је добар возач. Овакве предлоге треба схватити као веома корисне. Нажалост, оваква разматрања су појединим ауторима дала повода за још екстремније ставове, који се залажу за укидање класичних казни за саобраћајне делинквенте. Таква залагања не могу се сматрати оправданим. Казне

⁴⁰⁴ О благој казненој политици за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Српској детаљније видети у: Марић, М., Саламандија, М. (2014). *Analysis of court decisions for the criminal offence of endangering public traffic*, III Међународна Конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 30–31. октобар 2014. године.

⁴⁰⁵ Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ђ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 119.

⁴⁰⁶ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 425.

су итекако потребне и оправдане, јер има делинквената који показују знаке десоцијализације (безобзирност, пијанство итд.) или који указују на потребу њихове ресоцијализације, односно потребе за специјалном превенцијом. Овде се говори о питању како индивидуализацију кривичне санкције уподобити сврси кажњавања са једне стране, и такво поступање, са друге стране, прилагодити политици рационалне примене казних мера, а то је залагање да санкције буду што више усмерене на сузбијање ризика односно опасности у саобраћају.

На крају излагања о казненој политици судова, потребно је истаћи још једну тврдњу која на неки начин представља „оправдање“ за благу казнену политику судова за ову врсту кривичних дела. Без обзира на пораст социјалне опасности која произилази из саобраћајне делинквенције, блага казнена политика судова се може сагледати кроз морални став савременог друштва према саобраћајној делинквенцији и делинквенту. Наиме, противправна понашања у саобраћају, из којих настају саобраћајни деликти, још увек нису попримила карактер опште друштвене осуде у односу на понашања због којих настају нека друга кривична дела (крађа, убиство итд.).⁴⁰⁷ Некоришћење или недовољно и неадекватно коришћење макар и „ограничених“ могућности примене алтернативних кривичних санкција, који систем кривичних санкција пружа, може допринети неефикасности система кривичноправне репресије.⁴⁰⁸ То се осликава и на промене које настају у структури криминалитета у нашој земљи, у којој кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, у последње две деценије, постају једна од најбројнијих група извршених кривичних дела.

За ефикасност сузбијања кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја осим разноврсности кривичних санкција од значаја је и дужина трајања кривичног поступка. Са тим у вези, дуго трајање кривичних поступака и доношење одлуке о кривици и санкцији оптуженог лица има негативан ефекат на остваривање генерално-превентивне функције. Трајање поступка, поред избора адекватне санкције је важан фактор за постизање крајњег позитивног ефекта санкције. Значајан превентивни ефекат

⁴⁰⁷ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 445.

⁴⁰⁸ Тешовић, О. Д. (2018). *Алтернативне кривичне санкције у кривичном праву Републике Србије, докторска дисертације*, Универзитет у Београду, Правни Факултет, стр. 307.

кривичноправне репресије постиже се само ако друштво брзо и ефикасно реагује у кажњавању лица одговорног за саобраћајну незгоду.⁴⁰⁹

5.3. Утицај мера друштвене реакције на спречавање саобраћајних деликата

У досадашњем тексту изложене су мере друштвене реакције и њихове врсте. Поред тога, значајно је истаћи и како оне утичу на спречавање саобраћајних деликата. У реалном животу мере друштвене реакције функционишу у међусобној интеракцији производећи одређене ефекте, те се може говорити о обједињеном утицају превентивних и репресивних мера. Контрола саобраћајне делинквенције усмерена је ка отклањању опасности, односно узрока саобраћајних деликата, па је такво деловање најуже повезано са етиологијом недисциплине на путевима. Бројна истраживања анализирали су утицај спровођења саобраћајних прописа, полицијску контролу поштовања закона и страха од кажњавања, као значајне мере, којима друштво настоји да утиче на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају.

Спровођење закона је комплексна активност која захтева континуиран, доследан и добро координиран рад већег броја субјеката, а нарочито полиције и судства. Ни најбоља законска регулатива не би могла производити ефекте ако се не буде спроводила у пракси. Примена закона обухвата неколико кључних активности: од надзора полиције над одвијањем саобраћаја преко откривања и документовања саобраћајних прекршаја до санкционисања прекршаја. Истраживања обједињеног утицаја спровођења закона уз примену полицијске контроле и предочавање могућности санкционисања, показала су које све ефекте они могу имати на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају, те на спречавање противправних понашања у саобраћају – прекршаја, а тиме и саобраћајних незгода.

⁴⁰⁹ За ефикасност кривичног поступка значајно је постојање одређених института и механизма кривичног процесног права. У претходној деценији постављене су значајне нормативне претпоставке за повећање ефикасности кривичних поступака и поједностављене процедуре поступања у кривичним стварима.

5.3.1. Утицај примене законске регулативе у саобраћају на промену понашања учесника у саобраћају

Примена законске регулативе у саобраћају дефинише се као поље активности, које се предузимају у циљу обезбеђивања сигурног и ефикасног одвијања саобраћаја⁴¹⁰ и састоји се од три базичне компоненте:

1. Законодавство којим се уређују међуљудски односи и понашања како би се обезбедило безбедно учешће у саобраћају од стране корисника путева;
2. Контрола саобраћаја од стране саобраћајне полиције, која би требало да осигура одржавање поретка у саобраћају, поштовање правила од стране учесника у саобраћају;
3. Санкционисање учесника у саобраћају, услед кршења правила понашања.⁴¹¹

Наведене компоненте саобраћајне принуде су директно повезане и међузависне, а свака од њих има битну улогу код одређивања утицаја на ефикасност спровођења закона. Активности које се односе на контролу примене прописа од стране саобраћајне полиције, представљају централни елемент система спровођења закона. Ове активности успостављају везу са осталим компонентама система, тиме што обезбеђују већи обим поштовања прописа у саобраћају и идентификовање оних учесника у саобраћају који својим недисциплинованим понашањем захтевају примену неке врсте санкција.⁴¹² Зато ефекти примене закона директно зависе од интензитета полицијске контроле.

Законска регулатива у саобраћају и спровођење закона имају веома важну улогу у промени понашања учесника у саобраћају. Ефекат примене закона је најизраженији у кратком периоду након доношења нових закона, а после тога ефекти примене закона слабе. Да би се постигли дуготрајни ефекти, односно како би се дуготрајно унапредило понашање учесника у саобраћају, први неопходан услов је да буду донети добри, јасни и применљиви прописи, затим да се прописи доследно примењују и да буду кажњени они који крше правила понашања у саобраћају. Полицијска контрола саобраћаја и надзор над спровођењем закона у саобраћају и дефинисана је као значајно подручје активности

⁴¹⁰ OECD (1994). *Improving Road Safety by Attitude Modifications*. Report Prepared by an OECD Scientific Expert Group. OECD, Paris.

⁴¹¹ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 77.

⁴¹² Zaal, D. (1994). *Op. cit.*, pp. 6.

усмерених на превенцију противправних понашања учесника у саобраћају (спречавање саобраћајних деликата). Санкције прописане за противправна понашања доприносе ефекту застрашивања, како би се осигурало безбедно одвијање саобраћаја. У литератури се заједничко дејство ових мера (примена закона – полицијска контрола – санкционисање) назива саобраћајна принуда.

Лајвзли наводи да се основни процес спровођења саобраћајне принуде односи на промене у понашању, кроз следеће фазе:

- модификацију понашања као условни одговор на сигнале о присуству полиције;
- промену ставова, тако да се ствара безбедност на путевима законима који су испоштовани као резултат интернационализације правила⁴¹³;
- прихватање „социјалних норми“, тако да се ствара безбедност на путевима законима који су ојачани кроз неформалну групну интернационализацију.⁴¹⁴

Главни циљ спровођења саобраћајних закона је безбедност саобраћаја – која се постиже одвраћањем корисника путева од кршења саобраћајних прописа. Полицијске активности би примарно требало буду начин застрашивања оних који су склони вршењу саобраћајних прекршаја, тиме што ће повећати ризик учесника у саобраћају да буду откривени и ухваћени у вршењу прекршаја. Доследне стратегије одвраћања, које се обично састоје од видљивих активности полиције могу довести до трајних промена у понашању учесника у саобраћају, а као последица тога, и до промена ставова који појачавају ове промене у понашању.⁴¹⁵

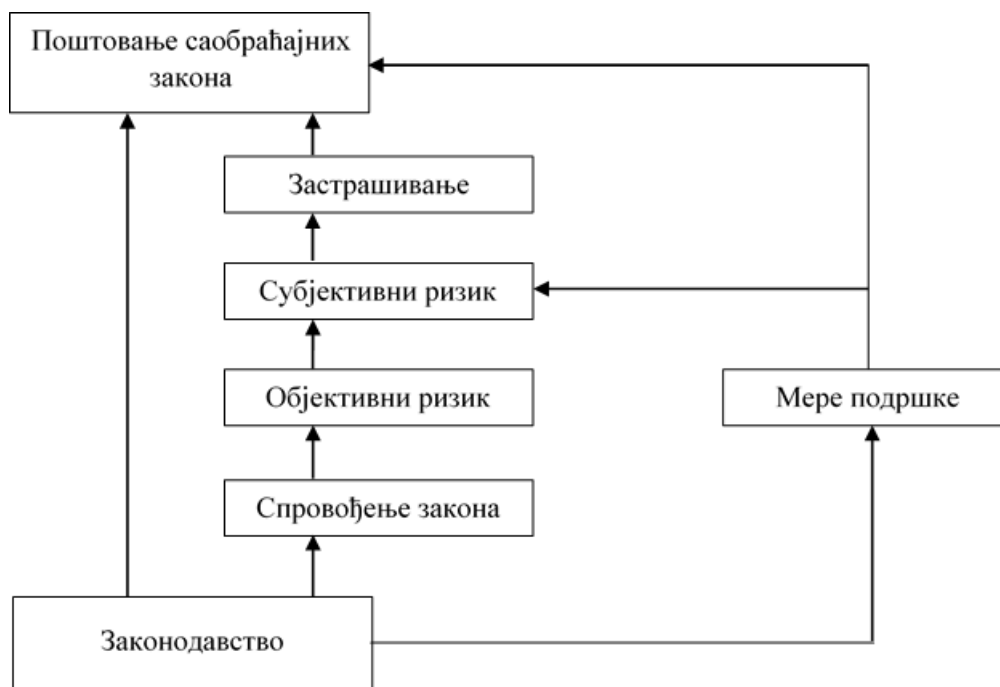
Процес промене понашања, ставова и прихватања социјалних норми учесника у саобраћају под утицајем спровођења закона о саобраћају, у литератури је познатији као „модел одвраћања“. Заснован је на истраживању ефеката спровођења законодавства и утицаја активности полиције у спровођењу закона на поштовање законске регулативе од стране учесника у саобраћају. У светлу емпиријских доказа утврђени су различити кораци у овом моделу ради бољег разумевања, тзв. механизма одвраћања од кршења

⁴¹³ Интернационализација је појам који означава преношење извесних спољашњих норми, стандарда, односа и акција на унутрашњи ментални план, тако да се доживљавају као властити.

⁴¹⁴ Leivesley, S. (1987). *Road safety enforcement: a literature review (Report No. CR 67)*. ACT, Federal Office of Road Safety FORS, Canberra. pp. 9.

⁴¹⁵ ETSC (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*. European Transport Safety Council (ETSC), Brussels, pp. 5–6.

саобраћајних прописа (слика 1.10). Уједно је образложено и зашто је тешко постићи већи степен поштовања прописа у саобраћају, из чега као непосредан резултат произилази и виши ниво безбедности.



Слика 1.10 – Општи модел механизма одвраћања од кришења саобраћајних закона (Микинен, Зајдел и сарадници, 2003)⁴¹⁶

Механизам одвраћања кроз стварање субјективног и објективног ризика од кажњавања, је процес који може имати три фазе, са различитим краткорочним и дугорочним ефектима на промену понашања, ставова и моралних и социјалних норми учесника у саобраћају⁴¹⁷:

1. фаза – Промена понашања због присуства полиције на путу – спровођење закона који укључује надзор полиције (откривање и регистровање прекршилаца и могуће санкционисање – на лицу места или покретање одговарајуће процедуре), утиче на стварање објективног ризика у погледу откривања и санкционисања саобраћајних прекршаја. Промена понашања учесника у саобраћају је тренутни ефекат који долази као последица контроле поштовања саобраћајних прописа од стране

⁴¹⁶ 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, pp. 27.

⁴¹⁷ Липовац, К. (2008). *Op. cit.*, стр. 139.

полиције на терену – везан за конкретно место и време полицијског надзора. С друге стране, на тај начин утиче на перцепцију возача о могућности да буду ухваћени у вршењу прекршаја. На пример, прва фаза примене закона је када возачи поштују ограничење брзине (смањују брзину) на конкретној локацији, у време када схвате да постоји полицијска контрола на тој локацији;

2. фаза – Промена ставова – услед континуираног и доследног спровођења закона, уз подршку кампања и стални надзор поштовања саобраћајних прописа од стране полиције, постепено се мењају и ставови грађана о прописима. Постепено се прихвата сврха и смисао прописа, као и да прописи, не само да нису у супротности са интересима учесника у саобраћају и њиховим потребама, већ да им поштовање саобраћајних прописа доноси корист. На тај начин повећава се или смањује објективни ризик од кажњавања. Овакав ефекат представља субјективни ризик откривања и кажњавања за саобраћајне прекршаје. Под њим се подразумева перцепција учесника у саобраћају да ће бити откривени и санкционисани у прекршају. Ови краткорочни, меморијски ефекти се односе на исто место или на исти прекршај, али трају и после полицијске контроле. Међутим, због стварања навика и унапређења ставова, позитиван ефекат се преноси и на остала места на путу. На пример, после дуготрајне контроле брзине на одређеном месту, возачи ће смањивати брзину на том месту и у време када нема полицијске контроле. Важно је рећи да само субјективни ризик може имати утицаја на промену понашања у саобраћају, док објективни ризик служи да одржи или повећа осећај субјективног ризика кажњавања;⁴¹⁸
3. фаза – Промена моралних и социјалних норми – дугорочни ефекти дуготрајне, доследне примене закона, стручно пројектованих кампања доводе до промене социјалних норми. Засновани су на схватању опасности од појединих саобраћајних прекршаја и на прихватању става да је поштовање прописа у најбољем интересу сваког појединца. На пример, после вишегодишње доследне примене закона у вези контроле брзине и свеобухватних кампања које стручно објашњавају смисао поштовања ових норми, већина возача ће прихватити став да није морално драстично прекорачивати брзину. Тако се смањује број оних који

⁴¹⁸ Липовац, К. (2008). *Op. cit.*, стр. 142.

чине тај прекршај на било којем месту и у било које време. Са друге стране, већина грађана постаје спремна да помогне и подржи полицију у откривању, расветљавању и санкционисању прекршаја. Број прекршилаца се драстично смањује, а њихово понашање наилази на осуду других учесника у саобраћају и најшире јавности. Притисак јавности (посебно породице и најближих пријатеља) расте до те мере да се просечан учесник у саобраћају који начини пропуст, стиди и извињава. Прихватање моралних и социјалних норми утиче на стварање позитивних навика безбедности саобраћаја и тако се мења целокупна свест друштва о гледању на поштовање саобраћајних закона.

У литератури се истиче да је овај модел прилично уопштен и објашњава само део понашања возача. Као што модел сугерише, постоји директна “веза” од закона до поштовања, указујући да је за неке учеснике у саобраћају и само постојање саобраћајног кодекса, ојачаног са посматрањем понашања других, довољно за поштовање прописа. Штавише, мало је вероватно да је поштовање прописа одређено углавном оним што полиција ради у погледу откривања прекршаја, те превођењем ових активности у субјективан ризик од откривања прекршаја. Осим тога модел не разматра друге вероватне детерминанте, (нпр. колико прописи могу људима да изгледају разумни или поштени), што такође има утицаја на поштовање прописа.⁴¹⁹

Главна стратегија већине земаља је коришћење механизма одвраћања. Теорија одвраћања посматра човека као рационалног доносиоца одлука, из чега произилази да се кажњавањем преступника може постићи двојаки ефекат специјалне превенције, који се на неки начин може „градирати“ на потпуно и рестриктивно одвраћање. Дакле, у случају потпуног одвраћања кажњавање преступника има ефекат потпуног престанка кршења саобраћајних прописа (што је у пракси мало вероватно). Рестриктивно одвраћање доводи до смањења степена кршења саобраћајних прописа како би се избегла могућност откривања прекршаја.⁴²⁰

Полазећи од добро познате чињенице да постоји чврста веза између ризичног понашања у саобраћају (кршења саобраћајних прописа) и укључености у саобраћајне незгоде, значајно је утврдити ефекте примене закона у два правца:

⁴¹⁹ Mäkinen, T., Zaidel, D. M., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M. B., Christ, R., Cauzard, R. E., Vaa, T. (2003). *Op. cit.*, pp. 28.

⁴²⁰ Зорић, Н. (2017). *Ефикасност саобраћајне принуде у систему безбедности саобраћаја*, мастер рад, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, стр. 46.

- 1) ефекти примене саобраћајних закона на најчешће облике противправног понашања у саобраћају (на спречавање саобраћајних прекршаја) и
- 2) ефекти примене саобраћајних закона на спречавање саобраћајних незгода (потенцијалних кривичних дела).

5.3.2. Утицај примене законске регулативе у саобраћају на противправна понашања учесника у саобраћају

Познавање стварне учесталости и природе кршења прописа у саобраћају у једном друштву је од кључне важности за било коју акцију, планирање или одабир активности приликом спровођења закона у саобраћају. Спровођење саобраћајних закона углавном је фокусирано на главне проблеме тзв. кључне области деловања, као што су: прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола, некоришћење сигурносног појаса итд.

Прекорачење брзине или „пребрза вожња“ је један од најчешћих саобраћајних прекршаја и најозбиљнијих проблема безбедности саобраћаја. У бројним истраживањима потврђена је директна веза између овог појавног облика противправних понашања у саобраћају и броја саобраћајних незгода. Повећање брзине кретања моторног возила повећава вероватноћу дешавања саобраћајних незгода и тежину њихових последица. Сузбијање понашања којима се крше прописи о ограничењу брзине је скопчано са низом потешкоћа. Оне се односе на то да негативне последице попут ризика од санкционисања и саобраћајних незгода, посматрано на индивидуалном нивоу, немају превагу над „позитивним“ искуствима која се односе на брзу вожњу. Генерално посматрано, спровођење надзора над применом закона („теренски рад саобраћајне полиције“), показало се као ефикасно средство у контролисању брзине кретања возила на путевима. Истраживања су показала да повећање нивоа полицијске контроле брзине кретања утиче на: смањење брзине на путевима и да смањује проценат возача који прекорачују ограничења.⁴²¹

Тако, на пример, у истраживању које су спровели Валтер и сарадници сумирани су ефекти постигнути интензивирањем контроле брзине у четворонедељном периоду посматрања. Утврдили су да је дошло до систематског смањивања брзине кретања возила

⁴²¹ Elliott, M. A., Broughton, J. (2005). *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. Report TR/L637, Transport Research Laboratory, Wokingham, pp. 20–23.

током спровођења контроле саобраћаја, како на путу где је контрола спровођена, тако и у околним областима. Након престанка контролисања брзине, неки ефекти су се одржали и након што је контролисање брзине завршено.⁴²² Рајенг је, истражујући избор брзине вожње на путевима у руралним срединама, закључила да повећан ниво полицијске контроле утиче на смањење брзине, док строге санкције за прекорачење брзине имају само маргиналан ефекат на избор брзине вожње.⁴²³ Када се примењују конвенционални системи полицијске контроле, правила о ограничењу брзине се поштују на задовољавајућем нивоу, али само у непосредној близини контролисаног места, а након проласка овог места, брзина поново почиње да се повећава након проласка поред места пристодре. То наводи на закључак да је трајање ефеката контроле брзине кратко и ограничено, и у времену и у простору. Ови недостаци у надзору примене закона, би се значајније могли отклонити применом аутоматских система контроле брзине. Тако се камерама које бележе брзину, успешно се обезбеђује увећани капацитет спровођења закона, примењујући најновија техничка решења, чија је додатна предност што не захтевају присуство полицијских службеника на месту прекршаја. Камере за контролисање прекорачења брзине уведене су деведесетих година прошлог века, чија примена је довела до смањења просечне брзине вожње, броја саобраћајних незгода и жртава. Резултат примене националне шеме безбедносних камера био је 35% мање повређених у саобраћајним незгодама.⁴²⁴

Једно од првих истраживања о утицају аутоматских система контроле саобраћаја на понашања возача рађено је у САД. Резултати тог истраживања показали су да камере за снимање брзине кретања возила смањују број прекорачења брзине за 50%, у урбаним областима.⁴²⁵ У Шведској је разматрана употреба камера за аутоматско праћење брзине у двогодишњем периоду. Утврђено је смањење брзине у смеру саобраћаја који је био праћен камерама, од 5 km/h до 10 km/h.⁴²⁶ Применом камера за контролу брзине у

⁴²² 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, pp. 1226.

⁴²³ Ryeng, O. E. (2012). *The effect of sanctions and police enforcement on drivers' choice of speed*. *Accident Analysis & Prevention* 45, 446–454, pp. 446.

⁴²⁴ *The Royal Society for the Prevention of Accidents "Roads Policing and Road Safety" ROSPA* (2004). Position Paper – January, pp. 21.

⁴²⁵ Детаљније видети у: Dreyer, C. B., Hawkins, T. E. (1976). *Mobile Orbis III Speed Enforcement Demonstration Project in Arlington, Texas, Program Evaluation*. National Highway Traffic Safety Administration. DOT-HS-804–835. Washington DC.

⁴²⁶ Nilsson, G. (1992). *Trials with automatic speed surveillance* (1990–1992). VTI rapport, 378. Swedish Road and Traffic Research Institute VTI, Linköping, pp. 5.

Викторији, добијен је импресиван резултат у откривању овог прекршаја. У децембру 1989. године, када је започет програм контроле камерама, 23,9% снимљених возила кретало се брзином већом од дозвољене. Овај проценат постепено је смањен на 13% у децембру 1990. године, на 9,4% у децембру 1991. године, на 5,0% у децембру 1992. године, и коначно на 4,0% у јулу 1993. године.⁴²⁷ Циљ контролисања брзине путем безбедносних камера био је да се смањи број возача који пркосе прописима, класификованих као безобзирни, ризични, насилни возачи и истовремено повећа број возача из групе послушних и возача са промењеним ставом.

Међутим, ни безбедносне камере нису савршен метод за откривање прекршаја прекорачења брзине. Како се у литератури наводи, 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.

И истраживања ставова европских возача показују да су највећи противници повећаног контролисања брзине и поштравања санкција, управо, они возачи који стално чине ове прекршаје и који сматрају да треба повећати дозвољену брзину кретања на путевима.⁴²⁸ Истиче се и то да је постојање већег броја возача који су више пута били кажњени због прекорачења брзине показатељ да тренутни ниво спровођења контроле и кажњавања не утиче или веома мало утиче на њихово понашање и ставове. Овакав закључак у теорији се оправдава кроз дефинисан профил „манипулатора“ тј. оних преступника који свесно и намерно пркосе прописима у саобраћају. Возаче који су иначе склони вршењу саобраћајних прекршаја, као што је прекорачење брзине, теже је одвратити од овог облика противправног понашања. Како се наводи у литератури, њихово понашање и ставови, одговарају „тешким прекршиоцима“, те да код њих преовлађује мишљење да неће бити санкционисани, чак и ако буду откривени у вршењу прекршаја. Зато је мерама друштвене реакције потребно у њихову свест „уградити“ став

⁴²⁷ Bourne, M., Cooke, R. (1991). *Traffic Camera Office TCO: exceeding the limits*. Paper prepared for the Asia Pacific Police Technology Conference APPTec, Melbourne, Victoria, pp. 27.

⁴²⁸ ESCAPE Consortium. (2003). *Op. cit.*, pp. 89.

да је такво понашање неприхватљиво и да ће за сваки учињен прекршај бити адекватно кажњени.

Поред полицијске контроле, примењују се и друге разноврсне мере у циљу спречавања прекорачења брзине, од различитих ограничења брзине према класама пута, преко зона успореног саобраћаја (пешачка зона, зона школе), физичких препрека (лежећи полицајци), до различитих техника повратних информација о брзини у виду порука и знакова поред пута. Једна од могућих мера која се може предузети против упорних прекршилаца ограничења брзине је „ограничење могућности возачима да доносе одлуке о томе којом ће брзином возити“. Данас је то могуће уз помоћ савремених технологија које се уграђују у возилу.⁴²⁹

Упркос штетном дејству алкохола на понашање возача, али и осталих учесника у саобраћају, вожња под утицајем алкохола није потпуно забрањена, већ су прописани дозвољени лимити присуства алкохола у крви. Мада је вожња у алкохолисаном стању ређе регистрована у односу на друге саобраћајне прекршаје, спада у „деликте богате незгодама“. У циљу одвраћања од вожње у алкохолисаном стању користе се различите мере, међу којима су најзначајније: интензивирање контроле саобраћаја од стране полицијских службеника, контролисања даха – алкотест, смањење законски дозвољеног лимита алкохола у крви за време вожње или потпуна забрана вожње у алкохолисаном стању до кампања против вожње у алкохолисаном стању. Ово су неке од, може се рећи, стандардних и најефикаснијих мера које су се у пракси показале као поуздане код смањења учесталости вожње у алкохолисаном стању и смањења броја саобраћајних незгода услед вожње у алкохолисаном стању.

Елиот и Бротон су, анализирајући резултате 11 студија вожње под утицајем алкохола, увидели да контрола спровођења закона доводи до значајног смањења овог прекршаја.⁴³⁰ На примерима других држава могу се видети које су мере примењиване и какве ефекте су имале у спречавању вожње под дејством алкохола. Финска има дугу традицију у сузбијању ове врсте противправног понашања у саобраћају. Активности у

⁴²⁹ Употреба лимитатора брзине који је повезан са мотором или активних папучица гаса (*active accelerator pedals – ААР*). Механизам функционисања поменутих папучица проучавали су Hjalmdahl and Varhelyi. Детаљније видети у: Várhelyi, A., Hjalmdahl, M., Hydén, C., Draskóczy, M. (2004). *Effects of an active accelerator pedal on driver behaviour and traffic safety after long-term use in urban areas*. *Accident Analysis & Prevention*, 36(5), 729–737.

⁴³⁰ Детаљније видети у: Elliott, M. A., Broughton, J. (2005). *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. Transport Research Laboratory, Wokingham.

овој земљи заснивале су се на системској контроли вожње под дејством алкохола, примени случајних тестирања даха и интензивном информисању јавности о спровођењу ових мера. Тако је почетком ове деценије у Финској, на годишњем нивоу, тестирано око 40% возача. Број оних за које је утврђено да возе под утицајем алкохола био је испод 0,5%.⁴³¹ Ефекти ових мера могу се сагледати и упоредити са извештајима о истраживањима ставова учесника у саобраћају, те се може рећи да постоји подударност резултата. Фински возачи припадају групи која је пријавила најмањи проценат учесталости вожње под утицајем алкохола (испод 1%). У Норвешкој и Шведској такође је забележен мали број ових прекршаја. Утврђено је да је број возача који учествују у саобраћају са нивоом алкохола у крви већим од законом дозвољеног од 0,1% до 0,3%.⁴³² Треба истаћи да су ове вредности у наведене две земље постигнуте са знатно мањим бројем обављених алко-тестова него у Финској, али се вожња под утицајем алкохола знатно строже кажњава у овим земљама, него у Финској. Истраживање у Грчкој показало је да повећана контрола полиције доводи до смањења броја прекршаја вожње под дејством алкохола. Аутори овог истраживања су такву промену у понашању повезали и са подацима добијеним у студијама о ставовима возача. Према резултатима ове две студије возачи су пријавили за око 50% мањи проценат вожње под утицајем алкохола, а позитивни ставови према контроли вожње у алкохолисаном стању су повећани за 10,2%.⁴³³

СЗО је указала на мере које су се у пракси земаља показале као ефикасне у спречавању вожње под дејством алкохола:

- одређивање законске границе дозвољене концентрације алкохола у крви;
- спровођење закона и контрола поштовања законске границе за концентрацију алкохола у крви путем случајног и селективног тестирања даха на алкохол, тежине прописаних казни, ефикасна реализација казне;
- програми усмерени на вишеструке прекршиоце – рецидивисте;

⁴³¹ ESCAPE Consortium. (2003). *Op. cit.*, pp. 51.

⁴³² Biecheler, M-B., Cauzard, J. P. (1999). *Drivers and regulations: The case of drinkdriving in Europe*. Paris, INRETS, Outils et méthodes no 8, pp. 54.

⁴³³ Yannis, G., Papadimitriou, E., Antoniou, C. (2008). *Impact of enforcement on traffic accidents and fatalities: A multivariate multilevel analysis*. Safety Science, 46(5), 738–750, pp. 749.

- већа ограничења за младе и неискусне возаче, мања законска граница за концентрацију алкохола у крви код младих возача – ограничења у добијању возачке дозволе (нпр. постепено добијање возачке дозволе);
- јавна едукација усмерена на промену ставова о вожњи под дејством алкохола;
- прописивање строгих казни;
- блокатори покретања возила у присуству алкохола итд.⁴³⁴

У циљу ефикаснијег спровођења прописа, који забрањују вожњу под дејством алкохола, акције треба да буду усмерене, не само на повећање свести возача о ризику санкционисања, већ и на примену оних мера које ће утицати на смањење друштвене прихватљивости вожње под дејством алкохола, како би се утицало на промену друштвених ставова о овом питању, јер је то начин на који се могу постићи дугорочнији ефекти у решавању овог проблема.

Мада непоштовање прописа о обавези коришћења сигурносних појасева спада у групу најчешћих, примарних саобраћајних прекршаја, кршење ове законске обавезе се третира као лакши прекршај. Значај коришћења сигурносног појаса (као и друге заштитне опреме, кациге, дечја седишта и сл.) произилази из доказа да се њиховом употребом смањује тежина повреда задобијених у саобраћајним незгодама.⁴³⁵

Увођење законске обавезе коришћења сигурносних појасева, уз активирање полицијске контроле, даје најбоље резултате на формирање навика за коришћење појаса и повећања стопе коришћења појаса. На основу резултата истраживања, у литератури се често истиче да се највећи ефекат постиже одмах након доношења нових закона. После неколико месеци примене закона следи нагло опадање те стопе, иако не до нивоа који је

⁴³⁴ WHO (2007). *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. World Health Organization, Geneva, pp. 18, 49–51.

⁴³⁵ 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. Детаљније видети у: ETSC, European Transport Safety Council. (1996). *Seat belts and child restraints – Increasing use and optimising performance*. European Transport Safety Council, Brussels.

постојао пре доношења закона. Овај ефекат „опاداња“ нарочито се уочава када донети закони нису праћени полицијском контролом и кампањама јавних медија.⁴³⁶

У Канади је одмах након увођења законске обавезе измерена употреба појаса на 75%, а након шест месеци опала је на 50%.⁴³⁷ У Немачкој је утицај спровођења закона уз повећање полицијске контроле и поштравања законских санкција произвео значајне ефекте на коришћење сигурносног појаса. Одмах након увођења законске обавезе, забележен је драстичан скок стопе коришћења сигурносног појаса у распону од 40 до 90%, затим је дошло до опاداња те стопе, услед смањеног надзора над спровођењем закона.⁴³⁸ Уследио је пад стопе коришћења појаса, који је био најинтензивнији у току првих 12 месеци од увођења нових закона.⁴³⁹ Бендак је у извештају о ефектима доношења закона којим се прописује обавеза коришћења сигурносних појасева у Судијској Арабији нашао да је дошло до великог пораста процента возача који користе сигурносни појас. Пре доношења новог закона само је 2,9% возача пријавило коришћење сигурносног појаса, док се након доношења новог закона тај број повећао на 60%. Повећана стопа употребе појасева условила је и смањење броја задобијених тешких повреда у саобраћајним незгодама.⁴⁴⁰ Ово врло значајно повећање поклапа се и са резултатима других истраживања.⁴⁴¹ САД је први пут усвојио прописе о обавезној употреби сигурносних појасева у Њујорку 1984. године. Пре доношења прописа степен коришћења појаса је на националном нивоу износио 17%. До 2002. године овај закон су увеле све осим једне државе САД, проценат коришћења појаса се на националном нивоу повећао

⁴³⁶ Williams, A. F., Wells, J. K. (2004). *The role of enforcement programs in increasing seat belt use*. *Journal of Safety Research*, 35(2), 175–180, pp. 179.

⁴³⁷ Robertson, L. S. (1978b). *The seat belt use law in Ontario: Effects on actual use*. *Canadian Journal of Public Health*, 69, 154–157.

⁴³⁸ 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, pp. 114.

⁴³⁹ *Ibid.*, pp. 29–33.

⁴⁴⁰ Детаљније видети у: Bendak, S. (2005). *Seat belt utilisation in Saudi Arabia and its impact on road accident injuries*. *Accident Analysis & Prevention* 37(2), 367–371.

⁴⁴¹ Детаљније видети у: Williams, A. F., Wells, J. K. (2004). *The role of enforcement programs in increasing seat belt use*. *Journal of Safety Research*, 35(2), 175–180; Elliott, M. A., Broughton, J. (2005). *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. *Transport Research Laboratory*, Wokingham.

на 75%.⁴⁴² У земљама ЕУ непоштовање обавезе коришћења сигурносних појасева креће се од 8% до 30%.⁴⁴³

Из наведеног произилази да су законско регулисање обавезе коришћења појаса, јачање полицијских контрола, добро осмишљене медијске кампање и повећање новчаних казни за некоришћење појаса, важна стратегија у осигурању већег степена употребе сигурносних појасева. Неки аутори сматрају да се максимални ниво који се може постићи полицијским контролама 80%, а да би ефекат био још делотворнији, потребно је користити кампање и друге контролне стратегије.⁴⁴⁴ Сумирањем резултата претходних студија, може се закључити да се најбољи ефекти у повећању стопе коришћења сигурносних појасева не могу постићи само прописивањем законске обавезе. Од једнаке важности је да се путем санкционисања за некоришћење појаса, возачима и путницима „стави до знања“ да је кључни аспект понашања, које је у складу са безбедношћу саобраћаја – поштовање закона.

5.3.3. Утицај примене законске регулативе у саобраћају на спречавање саобраћајних незгода

Утицај примене саобраћајних закона на спречавање саобраћајних незгода, предмет су бројних истраживања и анализа. При томе се полази од основне, логичке претпоставке – обезбедити већи ниво поштовања саобраћајних прописа, значи смањити број извршених саобраћајних прекршаја, самим тим и саобраћајних незгода и њихових последица. Већи проценат кршења прописа у саобраћају потенцијално условљава и изазивање већег броја саобраћајних незгода на путевима. Према проценама у Норвешкој предвиђало се да би се елиминисањем 16 најчешћих саобраћајних прекршаја, број жртава у саобраћајним незгодама би се смањило за 48%, а број повређених у саобраћајним незгодама могао би да се смањи за 27%.⁴⁴⁵ Прелиминарне процене за Шведску указивале

⁴⁴² NHTSA (1997). *Joint Program Office, "Report to Congress on the National Highway Traffic Safety Administration ITS Program, Program Progress During 1992-1996 and Strategic Plan for 1997-2002. US Department of Transportation, Washington, DC.* Цитирано према; Зорић, Н. (2017). *Op. cit.*, стр. 43.

⁴⁴³ Mäkinen, T., Zaidel, D. M., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M. B., Christ, R., Cauzard, R. E., Vaa, T, (2003). *Op. cit.*, pp. 117.

⁴⁴⁴ Jonah, B. A., Grant, B. A. (1985). *Long-term effectiveness of selective traffic enforcement programs for increasing seat belt use.* Journal of Applied Psychology, 70(2), 257-263, pp. 257.

⁴⁴⁵ Процене за Норвешку: Elvik, R., Mysen, A. B., Vaa, T. (1997). *Trafikksikkerhetshåndbok (Traffic Safety Handbook).* Institute of Transport Economics, Oslo. Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op.cit.*, pp. 33.

су да је кршење закона о саобраћају био велики проблем у тој земљи. Процењивало се да би елиминисањем кршења закона, број жртава у саобраћајним незгодама у Шведској могао да буде смањен за 76%, док би број повређених у саобраћајним незгодама могао да буде смањен за 48%.⁴⁴⁶

Поставља се питање да ли би се смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица могло постићи у овом обиму и у већини других моторизованих земаља, ако би учесници у саобраћају у већој мери поштовали прописе. Данас, када већина држава има хармонизоване прописе у саобраћају у великој мери и предвиђен, мање или више, сличан спектар мера друштвене реакције за спречавање саобраћајних деликата, рекло би се да је за одговор на ово питање кључна анализа утицаја примене закона на спречавање саобраћајних незгода (ефикасност спровођења законске регулативе у саобраћају).

Теоретски посматрано, процењује се да би проценат саобраћајних незгода могао смањити чак и до 50%. Овакво прогнозирање заснива се на претпоставци постизања услова најоптималнијег спровођења закона, деловања полицијских службеника и примене других мера безбедности саобраћаја.⁴⁴⁷ Ипак, код процене смањења саобраћајних незгода, емпиријски докази неретко показују значајно ниже резултате. Зајдел је навео да процене које се заснивају на анализама статистичких података у емпиријским студијама указују на битно мањи утицај примене закона на спречавање саобраћајних незгода и то до 10%. Овај аутор додаје да само трајни напори, и добро припремљене стратегије спровођења закона, могу значајније допринети безбедности, односно довести до смањења броја саобраћајних незгода до 25%.⁴⁴⁸

У истраживању 33 студија које су спровели Бле и Дупон, у 30 студија је потврђен статистички значајан утицај активности полицијске контроле на смањење броја саобраћајних незгода са настрадалима у распону од 23% до 31%.⁴⁴⁹ Елвик и сарадници

⁴⁴⁶ Процене за Шведску: Elvik, R. (1999a). *Improving road safety in Sweden*. Draft report in preparation, Institute of Transport Economics, Oslo. Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op.cit.*, pp. 33.

⁴⁴⁷ ETSC, European Transport Safety Council. (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, Brussels, pp. 42.

⁴⁴⁸ Zaidel, D. M. (2002). *The impact of enforcement on accidents*. The „Escape” Project (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement), Deliverable 3, 1–59. pp. 3.

⁴⁴⁹ Анализирани су следеће методе полицијских активности у саобраћају: случајна провера даха; пунктови за проверу концентрације алкохола у крви; коришћење камера за брзину; коришћење камера за пролазак кроз црвено светло; случајне провере на путевима, где полицијске патроле стално мењају места на којима врше контролу, и различити програми безбедности саобраћаја који су укључивали контролу саобраћаја и едукацију јавности (кампање, промоције итд.). Детаљније видети у: Blais, E., Dupont, B. (2005). *Assessing the Capability of Intensive Police Programmes to Prevent Severe Road Accidents A Systematic Review*. British Journal of Criminology, 45(6), 914–937.

су извршили свеобухватну анализу могућег утицаја претпостављеног потпуног поштовања саобраћајних закона, у најзначајнијим областима (прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола итд.), на потенцијално смањење броја настрадалих у саобраћајним незгодама. Закључили су да би потпуно поштовање прописа који се односе на ограничење брзине вожње, забрану вожње под дејством алкохола и коришћење заштитне опреме, могло да доведе до смањења броја страдалих у саобраћајним незгодама за 39% и броја повређених у саобраћајним незгодама за 17%.⁴⁵⁰

У Грчкој је интензивније спровођење саобраћајних закона у дужем временском периоду (1998–2002), довело до смањења броја саобраћајних незгода са настрадалима између 30% и 25%.⁴⁵¹

Ефикасност (трајање ефеката) спровођења саобраћајних прописа не зависи само од контроле саобраћаја, односно активности полицијских службеника, већ је условљена и самим понашањем учесника у саобраћају, пре свега возача. Веома је тешко дугорочно променити ставове возача. У стручној литератури се истиче да је већи број покушаја усмерених на промену ставова возача остао неуспешан, јер нису изложени дугорочном, интензивном „инсистирању“ на промени ставова. Стога се предлаже константно истицање оних аргумената који значајно могу да утичу на возаче да промене ставове. Истиче се да је промена ставова возача и свих учесника у саобраћају, те целокупног јавног мњења у једном друштву (моралне и социјалне норме), у директној позитивној корелацији са безбедношћу саобраћаја. Ово се постиже, пре свега, кроз превенцију ризичних понашања у саобраћају. У том смислу, посебну пажњу треба усмерити и на будуће, нове, младе возаче, пре него што развију небезбедне ставове и понашање, а то и јесте циљ – трајна промена ставова и понашања. У наставку текста биће размотрени ефекти интензивнијег спровођења саобраћајних закона на број саобраћајних незгода у кључним областима примене закона (прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола, коришћење сигурносног појаса).

Истраживања ефеката примене закона на прекорачење брзине су показала да већи интензитет полицијске контроле поштовања прописа о ограничењу брзине утиче на смањење броја саобраћајних незгода. У метаанализи 12 студија, Елвик је 2011. године

⁴⁵⁰ Elvik, R., Mysen, A. B., Vaa, T. (1997). *Op.cit.* Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op. cit.*, pp. 45.

⁴⁵¹ Yannis, G., Papadimitriou, E., Antoniou, C. (2008). *Op.cit.*, pp. 739.

разматрао ефекат интензивирања полицијске контроле саобраћаја у вези са брзином вожње на смањење броја саобраћајних незгода. Као главни закључак истраживања произилази констатација, да је образац „повећање примене закона – смањење саобраћајних незгода“ теоријски веродостојан.⁴⁵²

Осим тога, значајна ефикасност спровођења закона у овој области може постићи контролисањем прекорачења брзине применом аутоматских система контроле (камера за мерење брзине). У метаанализи коју су спровели Елвик и сарадници (1997) показало се да средстава за аутоматску контролу брзине вожње утичу на смањење броја саобраћајних незгода за 19%, односно смањење износи 17%, уколико се узме у обзир број саобраћајних незгода са настрадалим особама. Камере за мерење брзине имају мањи ефекат у руралним срединама (4% смањења укупног броја незгода), а већи ефекат у урбаним срединама (до 28% смањења укупног броја незгода).⁴⁵³ Метаанализа коју је спровео Зајдел обухватила је 17 истраживања конвенционалне контроле брзине. Резултати су показали да су наведене мере смањиле за 2% укупан број саобраћајних незгода, за 6% смањен је број саобраћајних незгода са телесним повредама, број саобраћајних незгода са смртним случајевима смањен је за 14%.⁴⁵⁴

Упоређивањем резултата ове две метаанализе, може се закључити да употреба аутоматских система за контролу брзине много више доприноси спречавању саобраћајних незгода и тежине њихових последица, него конвенционални системи за контролу брзине. Може се рећи да би заступљенија примена уређаја за аутоматско контролисање брзине вожње у значајној мери могла да допринесе решавању овог проблема и у нашој земљи, с тим што ово решење захтева додатна улагања, за која се слабије економски развијене државе тешко одлучују.⁴⁵⁵

Резултати метаанализе Елвика показали су да укупни ефекти спровођења закона о забрани вожње под дејством алкохола доводе до смањења броја саобраћајних незгода са погинулима за 9% и смањења броја саобраћајних незгода са повређенима за 7%.⁴⁵⁶ Истраживањем је утврђено да је највећу ефикасност имала мера одузимања возачке

⁴⁵² Elvik, R. (2013). *Op. cit.*, pp. 254–267.

⁴⁵³ Elvik, R., Mysen, A. B., Vaa, T. (1997). *Op.cit.* Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op. cit.*, pp. 45.

⁴⁵⁴ Zaidel, D. M. (2002). *Op. cit.*, pp. 19.

⁴⁵⁵ Зорић, Н. (2017). *Op. cit.*, стр. 39.

⁴⁵⁶ Elvik, R. (2000). *Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement*. Working paper ESCAPE WP1 28.2.2000SM/1116/2000. Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op.cit.*, pp. 51.

дозволе, чија примена је довела до смањења броја саобраћајних незгода за 19%.⁴⁵⁷ Ови и слични резултати о учинку примене мере одузимања возачке дозволе, допринели су да она последњих година постане једна од главних мера за санкционисање возача који возе под дејством алкохола, јер се показала као изузето ефикасна, са високим превентивним ефектом. У литератури се наглашава ефекат специјалне превенције ове мере. Наведено се образлаже тиме да је искуство оних према којима је примењена, довело до промене у понашању возача тиме што су избегавали да чине оне прекршаје, који би могли поново да доведу до одузимања возачке дозволе.⁴⁵⁸ Даље, истиче се да висока ефикасност у примени санкција везаних за суспензију возачке дозволе проистиче и из чињенице, да је њихова примена много извеснија и бржа, него код традиционалних санкција.

Када говоримо о ефикасности смањења законског лимита дозвољене количине алкохола у крви, искуства показују добре стране оваквих решења, али и извесна ограничења ефикасности. Истраживања у Аустралији, у којој је 1992. године смањен законски лимит за младе возаче са 0,08 mg/ml на 0,01 mg/ml, показала су следеће резултате. Подаци о саобраћајним незгодама у наредном петогодишњем периоду су показали да је број саобраћајних незгода са повређенима код младих возача смањен за 30,9%, у поређењу са бројем саобраћајних незгода искусних возача који је смањен за 5,9%. У међувремену 1998. године, законски лимит за све возаче је смањен са 0,08 mg/ml на 0,05 mg/ml. Резултати су показали да је у првој години број саобраћајних незгода са повређенима опао за 10%, али се временом ситуација погоршавала. Тако да је већ наредне године дошло до повећања броја саобраћајних незгода које су проузроковане вожњом под дејством алкохола.⁴⁵⁹

Бернат и сарадници истражили су у 19 држава у САД, утицај смањења законског лимита са 1,0 mg/ml на 0,8 mg/ml. Резултати које су добили показали су да је ово законско решење довело до смањења саобраћајних незгода са погинулима за 5,2%. У истраживању су такође утврдили да се одузимање возачке дозволе показала као ефикасна мера према возачима који су управљали возилом под дејством алкохола, јер је услед тога дошло до

⁴⁵⁷ Elvik, R., Mysen, A. B., Vaa, T. (1997). *Op. cit.*, Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op.cit.*, pp. 45.

⁴⁵⁸ Ross, H. L. (1990). *Drunk driving: beyond the criminal approach: United States. In Effective strategies to combat drinking and driving: an edited collection of papers presented at the International Congress on Drinking and Driving Edmonton, Alberta, Canada pp. 217–220.*

⁴⁵⁹ Bartl, G., Esberger, R. (2000). *Effects of lowering the legal BAC limit in Austria.* In proceedings of T2000-15TX conference on alcohol, drugs and traffic safety, Stockholm, Sweden.

смањења незгода, где је узрок алкохол, за 10,8%.⁴⁶⁰ Еванс је проценио да би број жртава у саобраћајним незгодама у САД могао бити смањен за око 40% ако би се елиминисала возња са недозвољеним садржајем алкохола у крви.⁴⁶¹

Холандија је 1974. године донела закон о дозвољеном лимиту алкохола у крви за возаче 0,5 промила. Пре увођења оваквог законског решења, број возача који су возили у алкохолисаном стању изнад ове границе био је око 15%, након увођења овог законског лимита, тај број је опао на око 1%. Међутим, постигнути резултати били кратког даха па се број возача који су возили изнад дозвољеног лимита, наредних година повећавао и достигао 11%. Истиче се да је недостатак других мера којима би се подржало овакво законско решење довело до поновног повећања. Увођењем јачих контрола и тестирања, националном анкетом која је спроведена 2004. године утврђено је поновно опадање овог процента на 4,5%.⁴⁶²

Да би се доношење једног законског решења показало ефикасним потребно је, уз активности полиције користити и едукацију, кампање као подршку, а не само изоловано спровођење законских мера на спречавање возње у алкохолисаном стању. Као што је и до сада у више наврата речено, комбинована примена мера има много интензивније и дугорочније дејство.

Већи степен коришћења сигурносних појаса утиче на ублажавање последица саобраћајних незгода. Елиот и Бротон наводе да је у државама у којима постоји висок степен поштовања прописа о коришћењу сигурносних појасева дошло и до великог смањења броја погинулих у саобраћајним незгодама.⁴⁶³ У Европи су забележена значајна смањења стопе смртности у саобраћајним незгодама, након увођења обавезе коришћења сигурносног појаса: 25% у Енглеској, 21% у Норвешкој, 18% у Финској, 14% у Шведској, 13% у Данској итд.⁴⁶⁴

⁴⁶⁰ Bernat, D. H., Dunsmuir, W. T. M., Wagenaar, A. C. (2004). *Effects of lowering the legal BAC to 0.08 on single vehicle night-time fatal traffic crashes in 19 jurisdictions*. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 1089–1097, pp. 1095.

⁴⁶¹ Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the Driver*. Van Nostrand Reinhold, New York. Цитирано према: ESCAPE Consortium. (2003). *Op. cit.*, pp. 33.

⁴⁶² Mathijssen, M. P. M. (2005). *Drink driving policy and road safety in the Netherlands: a retrospective analysis*. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 41(5), 395-408. Цитирано према: Зорић, Н. (2017). *Op. cit.*, стр. 49.

⁴⁶³ Elliott, M. A., Broughton, J. (2005). *Op. cit.*, pp. 15.

⁴⁶⁴ Zaal, D. (1994). *Op. cit.*, pp. 127.

Истраживања су углавном била усмерена на анализу примене законске обавезе коришћења сигурносног појаса и њеног утицаја на стопу коришћења појаса или пак на могућности утицаја различитих програма на повећање стопе коришћења појаса, најчешће путем контроле саобраћаја полицијских службеника. Изоловани утицај и оцену утицаја полицијске контроле на коришћење сигурносног појаса, веома је непрактично и тешко оценити. Разлог лежи у томе што, коришћење или некоришћење појаса, није понашање које утиче на настанак саобраћајних незгода. Међутим, коришћење сигурносних појасева би могло утицати на друге аспекте понашања, а то би могло да доведе до смањења броја саобраћајних незгода. Осим што повећање стопе коришћења сигурносних појасева доводи до смањења броја и тежине страдања у саобраћајним незгодама, његово коришћење сасвим сигурно доводи и до смањеног ризика од смрти и повреда возача и путника у возилу. Подаци у Шведском истраживању указују на то да је ризик од смрти у случају незгоде шест пута већи за оне који нису користили сигурносни појас. У истом истраживању резултати су показали да 40% погинулих није имало везан сигурносни појас. Уколико се пође од чињенице да просечна употреба коришћења појаса у Шведској износи 90% може се закључити колики значај коришћења појаса има на смањење ризика од смрти у случају незгоде.⁴⁶⁵

Могло би се констатовати да контрола коришћења сигурносног појаса, посебно у комбинацији са другим мерама, повећава степен поштовања законске обавезе коришћења појаса, што потенцијално доводи до смањења броја погинулих и тежину повређених у саобраћајним незгодама. Рекло би се да је кључ за успех у постизању максималног учинка у поштовању прописане обавезе употребе сигурносног појаса, примена видљивих полицијских активности, подржаних кроз јавне медијске кампање.⁴⁶⁶

5.3.4. Утицај кампања и промоција на безбедност саобраћаја

Утицај јавности је снажно средство широко схваћене социјалне превенције у свим областима друштвених односа, па и у саобраћају.⁴⁶⁷ Јавност, односно друштвене снаге

⁴⁶⁵ Nilsson, G. (2004). *Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety*. Bulletin 221, Institute of Technology, Lund University, Lund, Sweden. Цитирано према: Зорић, Н. (2017). *Оп. cit.*, стр. 44.

⁴⁶⁶ Савремена технологија за оне „најупорније“ преступнике, који показују имунитет на било коју стратегију и контролу по овом питању, нуди разна решења која су везана за пасивну безбедност возила (аутоматски безбедносни уређаји као што су системи упозорења или аутоматско блокирање возила и сл.).

⁴⁶⁷ Инић, М. (2004). *Оп. cit.*, стр. 362.

морају се ангажовати у превентивним акцијама, уместо да се превише ослањају и гаје неоправдано поверење у снагу и моћ закона и репресивних мера државних органа. Као што је поменуто, у земљама у развоју и средње развијеним земљама дешава се 90% укупног броја саобраћајних незгода са смртним исходом.⁴⁶⁸ Осим лоше инфраструктуре у тим земљама, један од разлога такве статистике је и оскудно знање из области саобраћаја, што повећава ризик од страдања.⁴⁶⁹ Значај едукације састоји се у стицању знања и вештина, кроз тренирање позитивних навика које су неопходне за учествовање у саобраћају. Изузетно је битно да оваква едукација допре и до оних учесника у саобраћају који током припреме за саобраћај не пролазе никакве обуке (пешаци, бициклисти).

Организовање кампања, јавних промоција и трибина кроз које се промовише безбедност саобраћаја, један су од начина да се реши проблем недовољне едукације у овој области. Наведене активности предузимају се са циљем да се унапреде и усаврше позитивни ставови и понашања, који су од значаја за безбедно учешће у саобраћају. Ефекат који се постиже различитим видовима кампања је континуирана едукација свих учесника у саобраћају. Кампање за безбедност саобраћаја на путевима имају пун ефекат, у смислу утицања на свест учесника у саобраћају, под условом да се користе у комбинацији са спровођењем законодавства. Истиче се да комбинација образовања и информисања јавности, има значајан ефекат на смањење процента страдања у саобраћају.⁴⁷⁰ Побуђивање интереса јавности путем разних кампања је битан елемент политике безбедности саобраћаја у свакој земљи, с тим што је њихова организација различита.

Реализација кампања у циљу унапређења ставова о безбедности саобраћаја, целокупног друштва је посебно значајна када се донесе нови закон у области саобраћаја. Кампања је једна од значајних фаза приликом доношења новог закона и потребно је да се детаљно испланира и организује. У реализацији кампања посебно је важна улога стручне и политичке јавности. Оног тренутка када је закон усвојен, али и пре тога, пажњу би требало сконцентрисати на то да се најшира јавност аргументима увери да нови закон

⁴⁶⁸ WHO. (2018). *The Global status report on road safety*. World Health Organization, Geneva.

⁴⁶⁹ Чичевић, С., Стевановић, Д., Трифуновић, А., Јанковић, А. (2014). *Значај кампања за повећање безбедности саобраћаја*, 9. Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, Зајечар, 9–14. април 2019. године, стр. 461–466.

⁴⁷⁰ Hoekstr, T., Wegman, F. (2011). *Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices*, IATSS Research 34, 2011, 80–86, pp. 80.

треба да прихвати и подржи, да законска решења представљају резултат најбоље праксе и трендова, да су усклађена са специфичностима услова у којима се одвија саобраћај, те да су таква решења у интересу грађана. Уколико наведено изискује драстичну промену ставова најшире јавности о безбедности саобраћаја, потребно је стално и континуирано образлагање промена давањем оправданих образложења за исте. Циљ кампања је да се јавност упозна са новим законским решењима, као и да се, уважавајући раније ставове јавности, понуде оправдани разлози зашто је потребна промена тих ставова. У овој фази посебно је значајан утицај медија, плански осмишљен наступ стручњака и људи „од угледа“. Колика је улога кампања у ситуацији када је донет нов закон о безбедности саобраћаја, произилази из тврдње да „од тога како ће у јавности бити прихваћена нова законска решења, зависи и како ће се спроводити закон“.⁴⁷¹

Значај кампања је велики и у току примене закона о саобраћају. Као што се може приметити на основу досадашњих излагања, ефикасна примена закона у оквиру било које кључне мере, а и шире, не може се ни замислити без одговарајуће јавне подршке. Ово се лакше постиже уколико политичка јавност истакне безбедност саобраћаја као приоритет у раду и ако примена закона има јасну политичку подршку.⁴⁷² За успешно спровођење закона неопходно је у оквиру кампања обезбедити и подршку најшире јавности (политичке, стручне) која би својим утицајем могла да допринесе доследном спровођењу закона. Веома је важно да политичка јавност својим односом према законским обавезама покаже да подржава и поштује прописе у безбедности саобраћаја. На овај начин успоставља се амбијент у коме нема „повлашћених“ слојева становништва, те се на тај начин доприноси ефикасном спровођењу закона.

Свака кампања састоји се од медијско-пропагандних и превентивно-промотивних активности. Медијско-пропаганде активности се реализују кроз промовисање спотова путем медија, и другог промотивног материјала на видно истакнутим местима (билборди, лифлети, брошуре, флајери и сл.). Док се превентивно-промотивне активности односе на рад на терену кроз организовање јавних трибина. Промовисање безбедности саобраћаја може се спроводити на различитим нивоима, међународном, националном и локалном. Поруке које се желе послати јавности могу да буду усмерене

⁴⁷¹ Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Op. cit.*, стр. 118.

⁴⁷² Ово се може истаћи у току изборне кампање и касније у стратешким документима. Земље које су имале јавну подршку и политичко лидерство у безбедности саобраћаја, оствариле су одличне резултате у безбедности саобраћаја (Јапан, Нови Зеланд, Француска, Шведска, а касније Турска, Русија итд.).

на целокупну нацију, односно све или поједине категорије учесника у саобраћају, на пример возаче моторних возила, бициклисте, мотоциклисте; на промовисање коришћења заштитних система; поштовање ограничења брзине вожње; промоција вожње у трезном и одморном стању, итд. Осим тога могу бити усмерене и на заштиту грађана, пре свега на рањиве категорије учесника у саобраћају, на пешаке, децу, старије људе, слепе и слабовиде људе итд.

Да би се обезбедила ефикасна примена прописа, неопходно је да полицијску принуду увек прате и подржавају добро осмишљене и стручно спроведене кампање, усмерене према одређеним циљним групама. Тако се ствара амбијент да циљ полицијске принуде није само прикупљање новца за државни буџет, већ се полицијска принуда дефинише као део широких кампања безбедности саобраћаја, са унапред познатим и објављеним циљевима, са познатим методама и стручно верификованим и јавности представљеним резултатима.

ДЕО ДРУГИ

ИСТРАЖИВАЊЕ ЕФЕКТА ПРИМЕНЕ ЗАКОНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ НА СПРЕЧАВАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ДЕЛИКАТА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Проблем истраживања у овој дисертацији односи се на анализирање утицаја законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији. У складу са тим, дефинисана је општа (генерална) хипотеза и постављен хипотетички оквир истраживања. Како би се створила адекватна и потпуна основа за аргументовано доказивање или оспоравање опште хипотезе, резултати истраживања су изложени према посебним хипотезама (пет посебних хипотеза) и подељени на шест целина. У првој су изложена ограничења истраживања, а у преосталих пет анализирани су индикатори идентификовани уз појединачне хипотезе истраживања, на основу којих је мерен степен утицаја између променљивих (зависних и независних) варијабли.

Истраживање у оквиру израде ове дисертације је спроведено у току 2020. године. Предметом истраживања обухваћена је значајна просторна и временска димензија. Резултати истраживања су представљени за десетогодишњи период од 2010. године (почетак примене ЗоБС-а) до 2019. године и обухватају податке о саобраћајним деликтима физичких лица на територији Републике Србије. За упоредну анализу података о саобраћајним деликтима (пре и после примене ЗоБС-а), коришћени су подаци за период 2000–2009. године. Кроз истраживање су детаљно анализирани различити параметри, који се односе на саобраћајне деликте (прекршаје и кривична дела), како би се на систематичан и свеобухватан начин сагледали ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата.

Резултати представљени у истраживачком делу обухватају:

- анализу статистичких података о саобраћајним деликтима, из евиденција надлежних институција Републике Србије (Агенција за безбедност саобраћаја, Прекршајни апелациони суд, Врховни касациони суд, Министарство правде – Сектор за правосуђе и Републички завод за статистику);
- анализу исказа експерата добијених путем упитника и

- анализу исказа у литератури и резултата емпиријских истраживања.

Статистички подаци који чине основу истраживања прибављени су на више начина: на основу посебних упита⁴⁷³, преузимањем из јавно доступних база података⁴⁷⁴ или извештаја надлежних институција⁴⁷⁵.

Искази експерата о утицају примене ЗоБС-а прикупљени су путем упитника, који је послат на имејл-адресе експерата из области безбедности саобраћаја у циљу прикупљања одговора.⁴⁷⁶ Упитник је састављен од четири питања која су се односила на тврдње о утицају ЗоБС-а на промену ставова, понашања и навика учесника у саобраћају и о томе у којој мери сматрају да је примена ЗоБС-а утицала на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела (Прилог 1). Анкетирани су своје слагање са питањима (тврдњама) у упитнику изражавали кроз четворостепену скалу понуђених одговора наведених у упитнику.

Резултати истраживања су приказани логичким следом и у складу са принципом једноставности, чиме се тежило омогућавању праћења резултата како стручној, тако и широј јавности. Ради боље прегледности коришћени су табеларни прикази (нумерички

⁴⁷³ Подаци добијени на упит су:

- подаци о саобраћајним прекршајима физичких лица, за које су издати прекршајни налози и подаци о саобраћајним незгодама за 2019. годину, добијени су од Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије;
- подаци о броју предмета у раду, решеним и мериторно решеним предметима за саобраћајне прекршаје на нивоу свих прекршајних судова у Републици Србији, за период 2010–2019. године добијени су од Прекршајног апелационог суда;
- подаци о броју и врсти изречених прекршајних санкција физичким лицима, од стране прекршајних судова у Републици Србији, добијени су из регистра санкција од Министарства правде Републике Србије – Сектор за правосуђе;
- подаци о броју и врсти кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја, броју и врсти изречених кривичних санкција за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, добијени су од Републичког завода за статистику Републике Србије.

⁴⁷⁴ База података о саобраћајним незгодама доступна на линку Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије <https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>.

⁴⁷⁵ Извештаји о раду Прекршајног апелационог суда Републике Србије доступни су на линку <https://www.vk.sud.rs/sr/%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%98%D0%B8-%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%88%D1%9A%D0%B8-%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D0%B5%D1%88%D1%82%D0%B0%D1%98%D0%B8-%D0%BE-%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%83>. Годишњи извештаји о раду судова посебне надлежности, доступни на веб-страници Врховног касационог суда Републике Србије доступни на линку: <https://www.vk.sud.rs/sr-lat/godi%25A1nji-izve%25A1taj-o-rad-u-sudova>. Статистички извештаји Републичког завода за статистику Републике Србије доступни на линку: <https://www.stat.gov.rs/oblasti/pravosudje/>. Статистички извештаји Агенције за безбедност саобраћаја, доступни на линку: <https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/statisticki-izvestaji>.

⁴⁷⁶ Експерте чине доктори наука из области безбедности саобраћаја који, на основу дугогодишњег образовног и истраживачког рада на високошколским установама у Републици Србији, раде на националним и међународним пројектима и бројним референцама у овој области, поседују искуство и знање неопходно за добијање веродостојних одговора на тврдње дате у упитнику.

приказ дескриптивних показатеља – самостално или у комбинацији са процентуалним приказом); приказ кретања трендова (базних индекса и промена ланчаних индекса); заступљеност испитиваних појава (квота и сл.) и графички прикази (илустрација заступљености испитиваних појава, просечних вредности, трендова, итд.). Табеларни и графички прикази у овом раду представљају оригиналну синтезу статистичких података о анализираним појавама, усклађену са потребама истраживања.

1. Ограничења истраживања

Ограничења истраживања у овој дисертацији односе се на следеће податке:

1. Статистички подаци приказани и анализирани у истраживачком делу не садрже податке о саобраћајним деликтима са територије Покрајине Косова и Метохије, јер такви подаци нису доступни након 1999. године;
2. Подаци о изреченим санкцијама за саобраћајне прекршаје од стране прекршајних судова доступни су за период 2014–2019. године и односе се на санкције изречене физичким лицима за саобраћајне прекршаје због кршења ЗобС-а;
3. Подаци о саобраћајним прекршајима нису потпуни у делу који се односи на:
 - врсте саобраћајних прекршаја за које су изречене прекршајне санкције од стране прекршајних судова;
 - исходе решених/мериторно решених предмета за саобраћајне прекршаје од стране прекршајних судова и
 - податке о примљеним предметима, решеним/мериторно решеним прекршајним поступцима, према томе да ли су у питању саобраћајни прекршаји физичких лица, правних лица, односно одговорних лица у правним лицима или предузетницима;
4. У оквиру података о утицајним факторима саобраћајних незгода (алкохолисано стање, умор и психоактивне супстанце) потребно је истаћи следеће ограничење. У периоду 2010–2019. године три пута је мењана класификација узрока/утицајних фактора саобраћајних незгода у Републици Србији, тако да постоје базе података за три периода (2010–2013. године, 2013–2016. године и од 2016. године). На бројност утицајних фактора значајно је утицала промена начина евидентирања

узрока саобраћајних незгода у 2016. години. За сваку саобраћајну незгоду евидентира се више утицајних фактора који су допринели њеном настанку, док је пре тога регистрован један узрок (кључни) за сваку саобраћајну незгоду. Имајући то у виду у истраживачком делу, сагледан је удео утицајних фактора у оквиру године, али не и подаци о његовом тренду у току анализираног периода (2010–2019 године), јер не могу бити потпуно мерљиви услед наведених промена у класификацији. Тако је од 2016. године приметан драстичан пораст умора као утицајног фактора саобраћајних незгода, али се овакав податак мора узети са резервом која је наведена у овом образложењу. Наиме, пре 2016. године вероватно овај узрок није био истицан, не зато што није био заступљен, већ зато што није био регистрован као доминантан узрок;

5. У истраживачком делу су приказани и анализирани подаци за кривичне санкције изречене пунолетним осуђеним лицима за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја (члан 289, члан 290, члан 295, члан 296 и члан 297 КЗ-а).

2. Ефекти примене законске регулативе на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају у Републици Србији

Доношење ЗоБС-а имало је значајну улогу у правцу стварања нормативне основе како би се утицало на спречавање противправних понашања у саобраћају и формирање безбедних ставова и навика учесника у саобраћају. За постизање дугорочних ефеката, што је примарни циљ доношења и спровођења законске регулативе у саобраћају, било је неопходно приступити системској и стратешкој примени ЗоБС-а.

Успостављање нормативног оквира, кроз регулисање правила понашања у саобраћају, је први и најзначајнији корак утицања на промену понашања учесника у саобраћају, у правцу спречавања саобраћајних деликата. На основу искустава бројних земаља, уочава се да примена нове законске регулативе у саобраћају може имати краткорочне и дугорочне ефекте. Краткорочни ефекти примене законске регулативе у саобраћају краткотрајно утичу на промену понашања учесника у саобраћају и најизраженији су на почетку примене нових законских мера (по правилу у првих пар месеци). Дугорочна промена понашања учесника у саобраћају може се постићи једино уз доследну примену законске регулативе. Доследном и дугорочном применом законске

регулативе може се утицати и на промену ставова и навика учесника у саобраћају. Према исказима у литератури, утицање на промену ставова учесника у саобраћају је дуготрајан процес који, осим доследне примене законских мера у области саобраћаја, мора бити праћен кампањама и јавним промоцијама, увођењем васпитно-образовних садржаја, квалитетнијим концептима припреме и селекције учесника у саобраћају.⁴⁷⁷ Резултати бројних истраживања су показали да ставови и навике могу имати значајан утицај на понашање у саобраћају. Отуда је важно анализирати утицај ЗоБС-а на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају. У том циљу значајно је истражити да ли је у периоду 2010–2019. године дошло до промене ставова и навика учесника у саобраћају, у каквој су корелацији са променама понашања учесника у саобраћају, односно да ли је дошло до смањења броја противправних понашања учесника у саобраћају.

Резултати истраживања ефеката ЗоБС-а у првој години његове примене (ЗоБС је ступио на снагу 10. децембра 2009. године) показали су постојање значајних краткорочних ефеката на сузбијање саобраћајних деликата. На основу наведеног истраживања, утицај примене ЗоБС-а био је највидљивији у првих пар месеци од његовог ступања на снагу. Најзначајнији краткорочни ефекти забележени су у фебруару 2010. године, а манифестовани су кроз смањен број регистрованих саобраћајних прекршаја, саобраћајних незгода и погинулих у саобраћајним незгодама. Касније, до краја 2010. године, ефекти су постепено опадали.⁴⁷⁸

За разлику од наведеног истраживања, у коме су анализирани ефекти ЗоБС-а у првој години његове примене, показатељ промене понашања и навика учесника у саобраћају за дужи временски период јесу индикатори безбедности саобраћаја. Ово су релативни показатељи безбедног понашања у саобраћају које Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије прати од 2013. године. Подаци о заступљености безбедног понашања у саобраћају у кључним областима деловања (прекорачење брзине, алкохолисано стање, коришћење заштитних система), у периоду 2013–2019. године, показују да је успостављен позитиван тренд промене понашања учесника у саобраћају. Међутим, поређењем вредности индикатора, који су постављени као циљ у националној Стратегији за 2020. годину и индикатора безбедности саобраћаја из 2019. године, може

⁴⁷⁷ Липовац, К. (2008). *Op. cit.*, стр. 142.

⁴⁷⁸ Antić, B., Vujanić, M., Jovanović, D., Pešić, D. (2011). *Impact of the new road traffic safety law on the number of traffic casualties in Serbia*. *Scientific Research and Essays*, 6(29), 6176–6184, pp 6180.

се закључити да постигнуте вредности нису задовољавајуће и да је потребно предузети додатне акције у том правцу.⁴⁷⁹ Према исказима у литератури очекује се да ће, само код коришћења сигурносних појасева на предњем седишту и употребе заштитних кацага код возача мотоцикала, вредности индикатора бити реализоване у складу са циљевима постављеним у националној Стратегији.⁴⁸⁰ Ови резултати значајни су и за анализирање утицаја примене законских мера на промену навика учесника у саобраћају. С обзиром да је коришћење заштитних система повезано и са безбедним навикама у саобраћају, резултати показују да промена навика у наведеном периоду није значајна, осим у поменутом два случаја, где су забележене задовољавајуће вредности употребе заштитних система.

У наставку су представљени резултати упитника о исказима експерата у области саобраћаја, резултати емпиријских истраживања ставова о безбедности саобраћаја, статистички подаци о броју и врсти саобраћајних прекршаја и саобраћајних незгода и статистички подаци о броју погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду 2010–2019. године.

2.1. Искази експерата о утицају законске регулативе на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају у Републици Србији

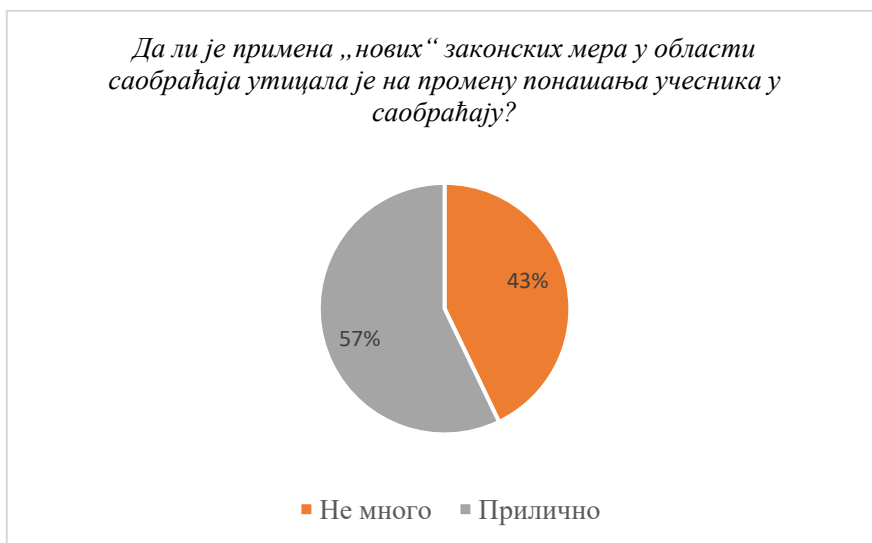
Експерти у области безбедности саобраћаја сматрају да је примена ЗоБС-а *прилично* утицала на промену понашања учесника у саобраћају (43%), али да *није много* утицала на промену ставова учесника у саобраћају у анализираном периоду (71%). Према исказима експерата, најмањи утицај примене нових законских мера у саобраћају, односио се на промену навика учесника у саобраћају (57% испитаника је одговорило *није много* утицала). Искази експерата приказани су на графиконима 2.1, 2.2 и 2.3.

Резултати упитника о утицају „нових“ законских мера у области саобраћаја на промену понашања учесника у саобраћају показали су да 57% анкетираних сматра да

⁴⁷⁹ *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у 2019. години у Републици Србији* (2020). Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, стр. 93.

⁴⁸⁰ Pešić, D., Pešić, A. (2020). *Monitoring of Road Safety Performance Indicators—Current Situation and Trends In The Republic Of Serbia*. *Transportation research procedia*, 45, 70–77, pp 74.

законске мере *нису много* утицале на понашање учесника у саобраћају, а 43% сматра да су *прилично* утицале на промену понашања учесника у саобраћају (графикон 2.1).



Графикон 2.1 – Приказ исказа експерата о утицају „нових“ законских мера на промену понашања учесника у саобраћају

Искази експерата о утицају ЗоБС-а на промену ставова учесника у саобраћају су нешто другачији. Резултати показују да експерти у највећем проценту (71%) сматрају да примена „нових“ законских мера у области саобраћаја *није много* утицала на промену ставова учесника у саобраћају, док је 29% анкетираних одговорило да је примена ових мера *прилично* утицала на промену ставова учесника у саобраћају (графикон 2.2).



Графикон 2.2 – Приказ исказа експерата о утицају „нових“ законских мера на промену ставова учесника у саобраћају

Према исказима експерата утицај „нових“ законских мера био је најмањи на промену навика. Тако 14% анкетираних сматра да примена законских мера у саобраћају *није уопште* утицала на промену навика, 57% да *није много* утицала, а 29% сматра да је *прилично* утицала на промену навика учесника у саобраћају (графикон 2.3).



Графикон 2.3 – Приказ исказа експерата о утицају „нових“ законских мера на промену навика учесника у саобраћају

2.2. Резултати емпиријских истраживања о утицају законске регулативе у области саобраћаја на промену ставова учесника у саобраћају у Републици Србији

Функционисање и утицај законске регулативе и целокупног заштитног система у области саобраћаја, може се квантификовати истраживањем ставова учесника у саобраћају. Резултати емпиријских истраживања ставова о безбедности саобраћаја, праћење развоја и промене ставова могу бити важан показатељ: за предикцију понашања учесника у саобраћају, за адекватан избор превентивних мера и за оцену ефеката примене закона на промену ставова учесника у саобраћају. Зато експерти у овој области указују на потребу периодичног спровођења истраживања ставова и анализирања њиховог

развоја у спрези са променама апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (саобраћајних деликата).⁴⁸¹

Од почетка примене ЗоБС-а у Републици Србији започињу истраживања ставова о безбедности саобраћаја. У периоду 2010–2019. године спроведено је неколико истраживања ставова: прво 2010. године, друго 2014. године и треће 2017. године.⁴⁸² Сврха ових истраживања била је испитивање ставова и пријављених понашања учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у друмском саобраћају. Поређење резултата истраживања ставова из 2010. године и 2017. године могао би бити показатељ промена ставова учесника у саобраћају у наведеном периоду. У табели 2.1. приказани су резултати емпиријских истраживања ставова из 2010. године и 2017. године о одређеним питањима из кључних области безбедности саобраћаја.⁴⁸³

Табела 2.1 – Приказ резултата истраживања ставова у Републици Србији из 2010. и 2017. године

Кључне области деловања у безбедности саобраћаја	2010	2017
Брзина		
Најчешће пријављено небезбедно понашање је вожања преко ограничења брзине	19,7% испитаника је одговорило да никада не вози брже од ограничења брзине	око 23% испитаника је одговорило да никада не вози брже од ограничења брзине
Алкохол		
У претходном периоду колико сте често возили аутомобил након конзумирања алкохола (чак и у малим количинама)?	58,3% никада	71,7% никада
	41,7% бар једном	28,3% бар једном
Став алкохол		
Да ли возачима треба дозволити да пију алкохол?	49,6 % је одговорило не уопште	51,4% одговорило не уопште

⁴⁸¹ 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, стр. 9–11.

⁴⁸² Наша држава била је члан конзорцијума земаља у оквиру истраживања „Друштвени ставови према ризицима у друмском саобраћају у Европи“ (пројекат SARTRE 4), које је било спроведено 2010. године. Овај пројекат односио се на истраживање ставова и пријављених понашања корисника путева. На националном нивоу, од стране Агенције за безбедност саобраћаја РС, спроведена су два истраживања ставова, прво 2014. (коришћењем SARTRE методе) и друго 2017. године (коришћењем ESRA методе). ESRA је пројекат за истраживање ставова о безбедности корисника путева, покренут од стране Европске комисије 2015. године (*European Survey of Road users' safety Attitudes*).

⁴⁸³ Због различитог методолошког приступа у изради истраживања ставова и скалирања одговора у 2010. години (SARTRE) и 2017. години (ESRA), подаци нису у потпуности упоредиви, али се могу уочити промене код појединих подударних питања и скала одговора, који се односе на кључне области деловања у безбедности саобраћаја, те како је примена ЗоБС-а у анализираном периоду утицала на промене ставова учесника у саобраћају.

Сигурносни појас		
Да ли сте у претходних месец дана увек користили сигурносни појас у току вожње?	68,2% увек и веома чест	89,6% увек и веома често
	31,8% ретко, понекад или никада	10,4% ретко, понекад или никада
Психоактивне супстанце - лекови		
Да ли сте у претходних месец дана/дванаест месеци возили, а да сте користили лек који носи упозорење да би то могло утицати на способност за вожњу?	80,9% никада	88,6% никада
	19,1% бар једном, ретко...	11,4 најмање једном...
Умор		
Да ли сте у претходних месец/годину дана зауставили ауто и направили паузу јер сте били превише уморни да бисте возили?	58,5% ретко понекад	75,8% бар једном или чешће
	41,5% никада	24,2% никада

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Поређењем приказаних резултата може се уочити да постоји позитивна промена ставова о вожњи под дејством алкохола. У 2017. години за 13,4% је повећан број испитаника који су одговорили да никада нису возили аутомобил након конзумирања алкохола. Дошло је и до значајног повећања процента возача који су одговорили да су увек или веома често користили сигурносни појас (око 20% више испитаника у односу на 2010. годину).

Подаци наведени у табели 2.1. указују и на постојање статистички мање значајних промена код:

- пријављених понашања о коришћењу лекова, који могу утицати на способност возача за време вожње (у 2017. години око 8% више испитаника је изјавило да нису користили такве врсте лекова за време вожње);
- пријављених понашања у вези са прекорачењем брзине (у 2017. години било је 3,3% више испитаника који су пријавили да никада не возе брже од ограничења брзине);
- мишљења о увођењу забране алкохола за све возаче (прописивање нулте толеранције на алкохол). Такође постоји веома мала позитивна промена (око 1% је већи проценат оних који сматрају да би требало да се пропише нулта толеранција на алкохол за све возаче).

Повећан је број анкетираних који су пријавили да су осетили умор у току вожње (у 2017. години 17,3% више испитаника је пријавило да су у току вожње зауставили ауто

јер су осетили умор), што говори о повећању заступљености овог фактора међу возачком популацијом.

На основу изложених резултата истраживања ставова може се закључити да је примена законских мера утицала на промене ставова учесника у саобраћају, али да у одређеном броју случајева ове промене нису статистички значајне.

2.3. Статистички подаци о саобраћајним прекршајима у Републици Србији

Утицај примене ЗоБС-а на сузбијање противправних понашања у саобраћају сагледан је кроз статистичке податке о броју и врсти регистрованих саобраћајних прекршаја у Републици Србији. Подаци о саобраћајним прекршајима су приказани и анализирани на основу:

1. броја примљених, решених и мериторно решених предмета⁴⁸⁴ за саобраћајне прекршаје на нивоу свих прекршајних судова у Републици Србији (за период 2010–2019. године) и
2. броја и врсте регистрованих саобраћајних прекршаја физичких лица, за које су издати прекршајни налози од стране саобраћајне полиције у Републици Србији (за период 2015–2019. године).

Број и кретање тренда примљених, решених и мериторно решених предмета за саобраћајне прекршаје, на нивоу свих прекршајних судова у Републици Србији, за период од 2010. до 2019. године, приказан је у табели 2.2.

⁴⁸⁴ Предмети решени и мериторно решени у првостепеном прекршајном поступку.

Табела 2.2 – Број и кретање тренда саобраћајних прекршаја у Републици Србији за период од 2010. до 2019. године

Година	Примљено предмета			Решено предмета			Мериторно решено предмета		
	Број	Пораст/пад у % у односу на 2010.	Промена (пораст/пад) у % у односу на претх.годину	Број	Пораст/пад у % у односу на 2010.	Промена (пораст/пад) у % у односу на претх.годину	Број	Пораст/пад у % у односу на 2010.	Промена (пораст/пад) у % у односу на претх.годину
2010	305178	100	0	307432	100	0	264253	100	0
2011	275178	90,17	-9,83	316696	103,01	3,01	274589	103,91	3,91
2012	258024	84,55	-6,23	286186	93,09	-9,63	241090	91,23	-12,20
2013	244096	79,98	-5,40	268676	87,39	-6,12	231613	87,65	-3,93
2014	234790	76,94	-3,81	248900	80,96	-7,36	213489	80,79	-7,83
2015	283319	92,84	20,67	238400	77,55	-4,22	210675	79,72	-1,32
2016	276571	90,63	-2,38	248170	80,72	4,10	225060	85,17	6,83
2017	271530	88,97	-1,82	287343	93,47	15,78	226781	85,82	0,76
2018	191713	62,82	-29,40	246567	80,20	-14,19	195092	73,83	-13,97
2019	167111	54,76	-12,83	187794	61,08	-23,84	151891	57,48	-22,14

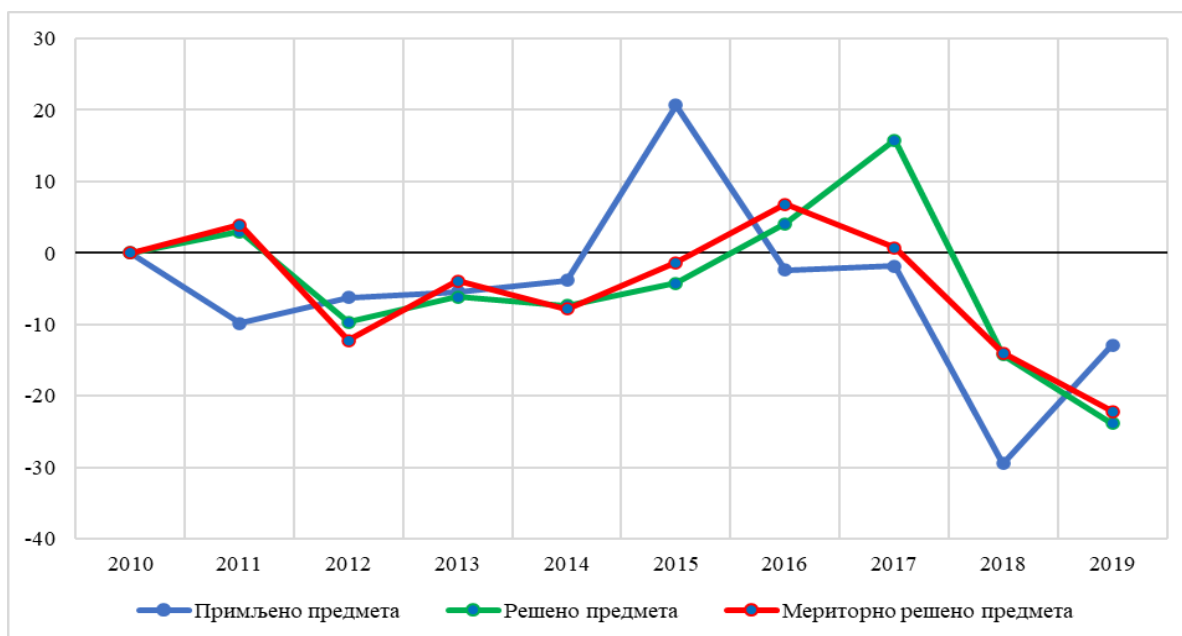
Извор података: Прекршајни апелациони суд Републике Србије

Према подацима Прекршајног апелационог суда укупно је било 2.507.510 примљених предмета за саобраћајне прекршаје, у периоду 2010–2019. године. Од овог броја, највећи број примљених предмета био је у 2010. години – 305.178 примљених предмета, односно 12,17%, а најмањи у 2019. години – 167.111 примљених предмета, односно 6,66%.

Промене кретања тренда примљених предмета за саобраћајне прекршаје (колона пораст/пад у односу на 2010. годину – базни индекс) показује да је број примљених предмета за саобраћајне прекршаје у 2019. години опао за 45,24%, у односу на 2010. годину. То доводи до констатације да је значајно смањен број поднетих пријава за саобраћајне прекршаје. У оквиру тренда опадања броја примљених предмета за саобраћајне прекршаје у анализираном периоду, могу се уочити осцилације. Промене броја поднетих пријава за саобраћајне прекршаје у односу на претходну годину (колона промена пораст/пад у процентима у односу на претходну годину) показује промену ланчаног индекса. У анализираном периоду највећи пораст примљених предмета био у 2015. години (за 20,67% већи у односу на 2014. годину), док је највеће смањење у 2018. години (за 29,40 % мање него у 2017. години). Овај тренд се наставља и у 2019. години (у којој је било 12,83% мање примљених предмета у односу на 2018. годину).

Укупан број решених и мериторно решених предмета показује тренд опадања саобраћајних прекршаја.⁴⁸⁵ У 2019. години у односу на 2010. годину, број решених предмета је мањи за 48,92%, што представља смањење за готово половину. Број мериторно решених предмета је у 2019. години за 42,52% смањен у односу на 2010. годину, што такође доводи до сличног закључка. Осим тога, у 2019. години је забележен најмањи број решених и мериторно решених предмета у односу на посматрани период, док је највећи број решених предмета био у 2011. години – 316.696 (12,01%), као и мериторно решених предмета 274.589 (12,29%).

Кретање тренда саобраћајних прекршаја из године у годину (број поднетих пријава, решених и мериторно решених предмета) приказан је на графикаону 2.4.



Графикон 2.4 – Приказ кретања тренда (промене ланчаног индекса) предмета за саобраћајне прекршаје на подручју Републике Србије у периоду од 2010. до 2019. године

⁴⁸⁵ Значај показатеља броја решених и мериторно решених предмета може бити двострук:

1. Мериторно решен предмет представља правно релевантни податак да је у конкретном случају правноснажном судском одлуком утврђено извршење саобраћајног прекршаја. С обзиром да подаци о исходима мериторно решених предмета нису доступни, претпоставка је да се код предмета за саобраћајне прекршаје може сматрати да је у статистички значајном броју највећи проценат оних који су завршени одлуком којом се извршилац прекршаја оглашава кривим и утврђује да је саобраћајни прекршај извршен. С тога мериторно решени предмети могу представљати показатеље броја извршених саобраћајних прекршаја. На сличан начин се могу тумачити подаци о решеним предметима, јер статистички подаци говоре о малом проценту уложених жалби, као и успешности уложених жалби на првостепене одлуке прекршајних судова.

2. Значај података о броју решених и мериторно решених предмета за саобраћајне прекршаје, огледа се у коришћењу ових података као показатеља ефикасности решавања предмета за саобраћајне прекршаје и правовременој примени репресивних мера за саобраћајне прекршаје, о чему ће бити више речи у оквиру пете посебне хипотезе.

Тренд опадања у оба случаја има осцилације у анализираном периоду посматрано из године у годину (промена ланчаног индекса). Највећи пораст решених предмета забележен је у 2017. години (за 15,78% више решених предмета у односу на 2016. годину), а највећи пад броја решених предмета у 2019. години (за 23,84% мање решених предмета у односу на 2018. годину). Највећи пораст мериторно решених предмета био је у 2016. години (за 6,83% више у односу на 2015. годину), а најмањи у 2019. години (за 22,14% мање мериторно решених предмета у односу на 2018. годину), као што је приказано на графикону 2.4.

Потребно је нагласити да су апсолутни подаци о регистрованим саобраћајним прекршајима релативног значаја, јер број регистрованих саобраћајних прекршаја директно зависи од интензитета полицијске контроле саобраћаја на путевима (традиционалне и аутоматске⁴⁸⁶). Осим тога, треба имати у виду да је „тамна бројка“ код саобраћајних прекршаја вишеструко већа у односу на регистроване саобраћајне прекршаје. Упркос наведеном, ови подаци су значајни за проактивно деловање и избор адекватних превентивних мера у спречавању саобраћајних деликата. Поред тога ови подаци могу бити показатељ масовности саобраћајних прекршаја, односно удела у укупној структури прекршаја у Републици Србији у анализираном периоду (квота саобраћајних прекршаја).

Према резултатима ранијих истраживања у нашој земљи, саобраћајни прекршаји су чинили око 70% удела у укупној структури прекршаја.⁴⁸⁷ У периоду од 2010. до 2019. године дошло је до смањења квоте саобраћајних прекршаја у укупној структури прекршајних предмета (Прилог број 2). Тако је у 2010. години овај удео износио 47,68%, нешто мање од половине предмета, док је у 2019. години проценат удела значајно мањи 26,41% (мало више од четвртине укупног броја примљених предмета). Овај податак уједно показује да је дошло до опадања броја регистрованих саобраћајних прекршаја, за које су поднете прекршајне пријаве. Сличан удео забележен је и у оквиру решених и мериторно решених предмета. У 2010. години, број решених (53,94%)/мериторно решених предмета (54,39%) чинио је нешто више од половине, док је у 2019. години

⁴⁸⁶ У последњих неколико година дошло је до пораста аутоматске полицијске контроле путем коришћења видео камера и других техничких средстава за регистровање саобраћајних прекршаја (прекорачење брзине, коришћења сигурносног појаса итд.), за које су углавном прописане фиксне новчане казне.

⁴⁸⁷ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 5.

износио око трећину од укупног броја решених/мериторно решених предмета. Овај податак показује да је смањена квота саобраћајних прекршаја у анализираном периоду.

У последњих неколико година, дошло је до пораста аутоматске контроле саобраћаја, којима се у највећем броју случајева региструју управо они прекршаји за које је прописана фиксна новчана казна (лакши саобраћајни прекршаји). Подаци показују пораст регистрованих саобраћајних прекршаја физичких лица, за које су издати прекршајни налози од стране саобраћајне полиције (табела 2.3).

Табела 2.3 – Број и промена кретања тренда регистрованих саобраћајних прекршаја физичких лица, за које је издат прекршајни налог у периоду од 2015. до 2019. године у Републици Србији

Година	Укупан број прекршаја	Пораст/пад у % у односу на 2010.	Промена у % у односу на претх. годину
2015	986.789	100,00	0,00
2016	1.025.921	103,97	3,97
2017	1.012.835	102,64	-1,28
2018	1.003.357	101,68	-0,94
2019	1.122.835	113,79	11,91

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Прекршајни налог се изриче од стране саобраћајне полиције на лицу места за оне саобраћајне прекршаје, за које је прописана новчана казна у фиксном износу. Подаци о броју саобраћајних прекршаја, за које је издат прекршајни налог у Републици Србији, односе се на период од 2015. до 2019. године, јер је институт прекршајног налога уведен у систем прекршајног права Законом о прекршајима, који је ступио на снагу 1. марта 2014. године.

Подаци у табели 2.3 показују растући тренд броја регистрованих саобраћајних прекршаја, почев од 2015. године (најмањи број 986.789 регистрованих саобраћајних прекршаја) до 2019. године (највећи број 1.122.835 регистрованих саобраћајних прекршаја). Промена кретања тренда саобраћајних прекршаја у анализираном периоду показује да је у односу на 2015. годину у 2019. години проценат издатих прекршајних налога већи за 13,79%. У 2019. години евидентирано је за 11,9% више саобраћајних прекршаја у односу на 2018. годину (трећа колона у табели – промена у процентима у односу на претходну годину).

2.3.1. Врсте саобраћајних прекршаја према појавним облицима у Републици Србији

Подаци о врсти саобраћајних прекршаја приказани су у табели 2.4 и односе се на појавне облике регистрованих саобраћајних прекршаја физичких лица по издатим прекршајним налозима у Републици Србији, у периоду од 2015. до 2019. године.

Табела 2.4 – Структура појавних облика саобраћајних прекршаја по годинама према издатим прекршајним налозима физичким лицима у Републици Србији у периоду од 2015. до 2019. године

Појавни облици		2015	2016	2017	2018	2019	Укупно
Алкохол	Број	58083	54407	46965	45988	52607	258050
	%	1.13%	1.06%	0.91%	0.89%	1.02%	5.01%
Брзина	Број	269713	329833	357044	311545	305841	1573976
	%	5.24%	6.40%	6.93%	6.05%	5.94%	30.55%
Црвено светло	Број	7834	7166	5162	8654	6652	35468
	%	0.15%	0.14%	0.10%	0.17%	0.13%	0.69%
Пасивна безбедност	Број	214064	212069	210956	198270	322130	1157489
	%	4.16%	4.12%	4.09%	3.85%	6.25%	22.47%
Грешке према пешацима	Број	3160	2898	2128	2265	961	11412
	%	0.06%	0.06%	0.04%	0.04%	0.02%	0.22%
Мобилни телефон	Број	34149	35298	35936	46125	59604	211112
	%	0.66%	0.69%	0.70%	0.90%	1.16%	4.10%
Претицање	Број	16544	10493	9580	8456	7227	52300
	%	0.32%	0.20%	0.19%	0.16%	0.14%	1.02%
Техничка неисправност	Број	19121	18764	18161	23913	19654	99613
	%	0.37%	0.36%	0.35%	0.46%	0.38%	1.93%
Заустављање и паркирање	Број	100162	95663	89536	90112	79217	454690
	%	1.94%	1.86%	1.74%	1.75%	1.54%	8.83%
Брзина у посебним зонама	Број	2522	7839	15386	22060	25278	73085
	%	0.05%	0.15%	0.30%	0.43%	0.49%	1.42%
Прекршаји пешака	Број	29334	25195	15236	21763	21591	113119
	%	0.57%	0.49%	0.30%	0.42%	0.42%	2.20%
Остали прекршаји	Број	232103	226296	206745	224206	222073	1111423
	%	4.51%	4.39%	4.01%	4.35%	4.31%	21.57%
Укупно	Број	986789	1025921	1012835	1003357	1122835	5151737
	%	19.15%	19.91%	19.66%	19.48%	21.80%	100.00%

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Највећу заступљеност у структури имају следећи појавни облици саобраћајних прекршаја: непрописна и неприлагођена брзина 30,55%; прекршаји који се односе на

пасивну безбедност⁴⁸⁸ 22,47%; остали прекршаји⁴⁸⁹ 21,57%; непрописно заустављање и паркирање 8,83%; алкохолисано стање учесника у саобраћају 5,01% и непрописно коришћење мобилног телефона 4,10%.

Мање заступљени су саобраћајни прекршаји: пешака 2,20%; техничка неисправност возила 1,97%; прекорачење брзине у посебним зонама 1,42%; непрописно претицање 1,02%; пролазак кроз црвено светло 0,69% и грешке према пешацима 0,22%.

Удео појавних облика саобраћајних прекршаја, за већину категорија приказаних у табели 2.4, показује непромењену заступљеност у структури укупног броја регистрованих саобраћајних прекршаја, односно број ових прекршаја није ни порастао ни опао у посматраном периоду (алкохолисано стање, непрописна и неприлагођена брзина, пролазак кроз црвено светло, прекршаји пешака као и техничка неисправност возила), али постоје мање осцилације по годинама.

Са друге стране, удео појавних облика регистрованих саобраћајних прекршаја, који се односе на пасивну безбедност, коришћење мобилних телефона и прекорачење брзине у посебним зонама, показује тренд пораста у посматраном периоду. Тако су у 2019. години у односу на 2015. годину, регистровани саобраћајни прекршаји везани за пасивну безбедност повећани за око 30%, прекршаји везани за непрописно коришћење мобилних телефона повећани за 50%, док су прекршаји прекорачења брзине у посебним зонама вишеструко повећани (за око 10 пута).

Тренд смањења у 2019. години у односу на 2010. годину запажен је код непрописног заустављања и паркирања и прекршаја који се односе на грешке према пешацима.

2.4. Статистички подаци о саобраћајним незгодама у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији

Подаци о броју саобраћајних незгода у Републици Србији показују да је у периоду од 2010. до 2019. године дошло до смањења броја регистрованих саобраћајних незгода

⁴⁸⁸ У пасивну безбедност спадају прекршаји који се односе на коришћење сигурносних појасева, дечијих седишта и осталих сигурносних система (кацига за мотоциклисте и мопедисте).

⁴⁸⁹ У остале прекршаје спадају разнородни прекршаји, који се односе на противправна понашања учесника у саобраћају, која нису обухваћена претходним категоријама саобраћајних прекршаја.

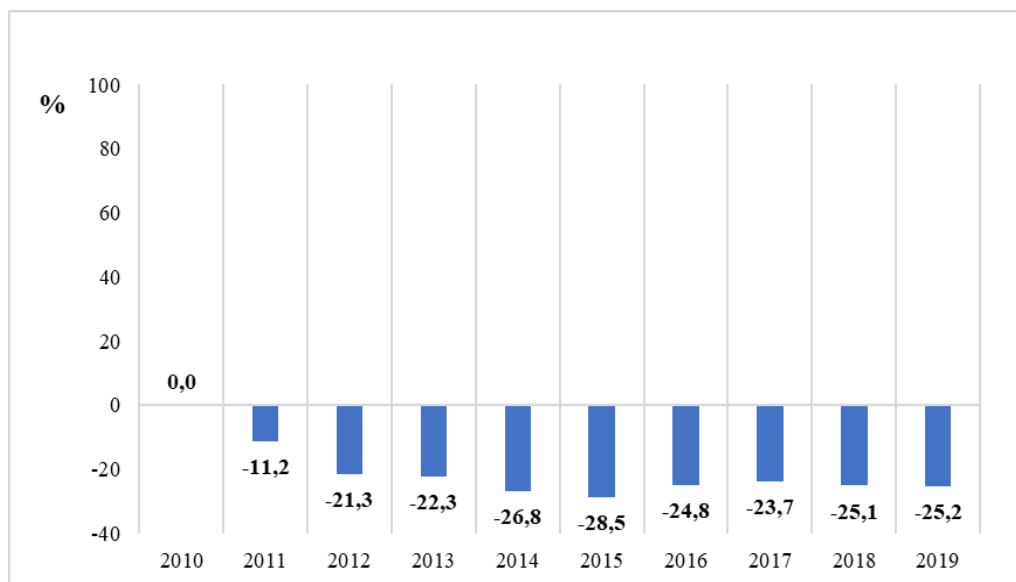
(табела 2.5). У овом периоду у Републици Србији регистровано је 378.251 саобраћајна незгода. Од тога је у 2010. години регистровано је 47.806 саобраћајних незгода, а у 2019. години 35.770 саобраћајних незгода.

Табела 2.5 – Број, кретање тренда и стопа саобраћајних незгода у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Година	Укупан број СН	Пораст/пад у % у односу на 2010.	Промена (пораст/пад) у % у односу на претх. годину	Стопа СН на 100.000 становника	Стопа СН на 100.000 регистрованих возила
2010	47806	100,00	0,0	655,65	2641,55
2011	42453	88,80	-11,2	586,65	2196,28
2012	37614	78,68	-11,4	522,31	1902,34
2013	37162	77,74	-1,2	518,55	1712,40
2014	35013	73,24	-5,8	490,94	1563,65
2015	34168	71,47	-2,4	481,55	1492,98
2016	35972	75,25	5,3	509,64	1530,74
2017	36475	76,30	1,4	519,52	1507,99
2018	35818	74,92	-1,8	512,96	1455,91
2019	35770	74,82	-0,1	515,03	1385,54

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

На основу приказаних података о базном индексу (колона *пораст/пад* у процентима у односу на 2010. годину) може се видети постепено опадање броја саобраћајних незгода у периоду 2010–2019. године, графикон 2.5.



Графикон 2.5 – Приказ промене базног индекса саобраћајних незгода у процентима по годинама у односу на 2010. годину, у Републици Србији за период од 2010. до 2019. године

Према графичкој илустрацији, промена базног индекса регистрованих саобраћајних незгода у 2019. години је за четвртину мања (25,18%) у односу на 2010. годину. Највеће смањење базног индекса регистрованих саобраћајних незгода било је у 2015. години (28,5%).

Иако постоји тренд опадања броја саобраћајних незгода у анализираном периоду, он није линеаран, већ има осцилације по годинама (колона промена *пораст/пад* у процентима у односу на претходну годину). Осцилације показују промену ланчаног индекса саобраћајних незгода у периоду од 2010. до 2019. године. У току анализираног периода, највећи пад броја саобраћајних незгода забележен је у 2012. години (11,4%) у односу на 2011. годину, а највећи пораст у 2016. години (5,2%) у односу на 2015. годину.

У последње две колоне табеле 2.5 приказана је стопа саобраћајних незгода. Стопа саобраћајних незгода на 100.000 становника (јавни ризик) показује да је у 2010. години регистровано 655,65 саобраћајних незгода, а у 2019. години 515,03, што показује тренд опадања јавног ризика. И у овом случају у посматраном периоду стопа незгода није линеарна, већ постоје осцилације. Тако је од 2010. године бележен пад стопе до 2015. године, када је забележена најмања стопа незгода (481,55 на 100.000 становника), потом следи благи тренд раста јавног ризика до 2019. године (уз изузетак у 2018. години).

У табели је приказана и стопа саобраћајних незгода на 100.000 регистрованих моторних возила (саобраћајни ризик). У 2010. години саобраћајни ризик је био 2641,55 незгода на 100.000 моторних возила, док је у 2019. години износио 1385,54, што је за 47,54% мања стопа у односу на 2010. годину. Уједно је у овим годинама забележена највећа и најмања стопа саобраћајног ризика. Тренд опадања саобраћајног ризика био је линеаран до 2016. године, када је забележен пораст саобраћајног ризика (1530,74) и након тога настављено опадање саобраћајног ризика до 2019. године (1385,54).

Стопа саобраћајних незгода је значајан релативни показатељ безбедности саобраћаја како би се апсолутни подаци о броју регистрованих саобраћајних незгода сагледали независно од промена броја регистрованих моторних возила и промена у броју становника. Као што се могло уочити, у периоду од 2010. до 2019. године дошло је до опадања стопе саобраћајних незгода на 100.000 регистрованих моторних возила. Ови подаци су посебно значајни уколико се има у виду пораст стопе моторизације у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године (Прилог број 3). У 2010. години је на 4 становника било једно регистровано моторно возило, а у 2019. години моторизација

је повећана, тако да је на 2,7 становника једно регистровано моторно возило. Односно, у 2010. години на хиљаду становника било је регистрованих 248,20 возила, док је у 2019. години тај број порастао на 371,72. Овај податак указује да је у анализираном периоду забележен пораст регистрованих моторних возила на 1000 становника за 49,76%, док је истовремено број регистрованих саобраћајних незгода у 2019. години опао за 25,18% у односу на 2010. годину. Дакле, упркос порасту стопе моторизације у анализираном периоду је дошло до опадања броја регистрованих саобраћајних незгода, што и јесте циљ политике стратешког управљања безбедношћу саобраћаја.

Поређење података за дужи временски период омогућава анализу броја регистрованих саобраћајних незгода, пре и после ступања на снагу ЗобС-а. Поређењем укупног броја саобраћајних незгода у периоду 2010–2019. године, са бројем саобраћајних незгода у периоду 2000–2010. године, подаци указују на још значајнији тренд опадања броја регистрованих саобраћајних незгода, табела 2.б.

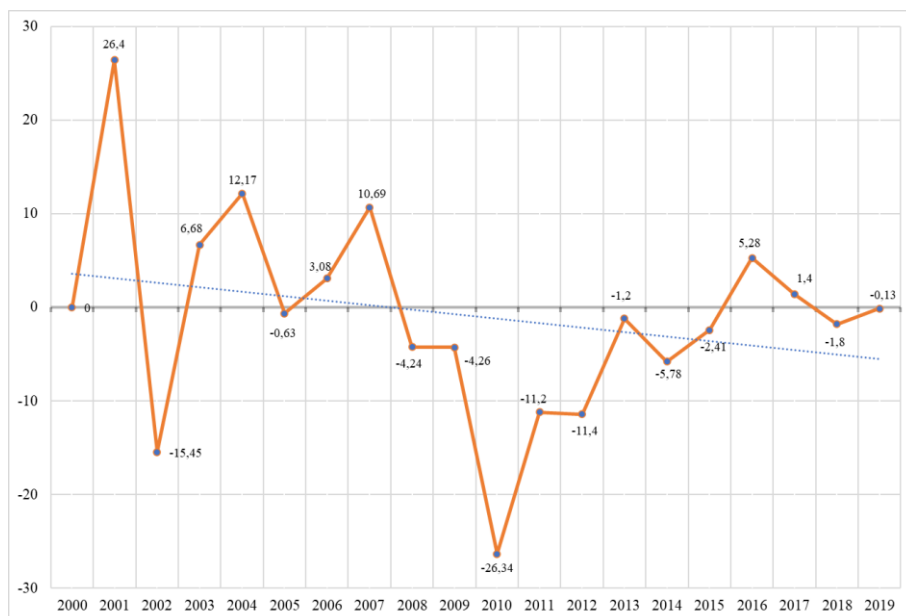
Табела 2.б – Број и кретање тренда саобраћајних незгода у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. године

Година	Укупан број СН	Пораст/пад у % у односу на 2000.	Промена (пораст/пад) у % у односу на претх. годину
2000	48822	100,00 %	0,00
2001	61711	126,40 %	26,40
2002	52178	106,87 %	-15,45
2003	55662	114,01 %	6,68
2004	62434	127,88 %	12,17
2005	62039	127,07 %	-0,63
2006	63952	130,99 %	3,08
2007	70789	144,99 %	10,69
2008	67786	138,84 %	-4,24
2009	64897	132,93 %	-4,26
2010	47806	97,92 %	-26,34
2011	42453	86,95 %	-11,20
2012	37614	77,04 %	-11,40
2013	37162	76,12 %	-1,20
2014	35013	71,72 %	-5,78
2015	34168	69,98 %	-2,41
2016	35972	73,68 %	5,28
2017	36475	74,71 %	1,40
2018	35818	73,36 %	-1,80
2019	35770	73,27 %	-0,13

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

У периоду 2000–2009. године у Републици Србији постоји тренд раста броја саобраћајних незгода. Тако је у 2009. години било за 32,93% више регистрованих саобраћајних незгода у односу на 2000. годину. Након тренда раста броја регистрованих саобраћајних незгода у периоду 2000–2009. године, у 2010. години дошло је до наглог опадања броја регистрованих саобраћајних незгода. У 2010. години регистровано је 26,34% мање саобраћајних незгода у односу на 2009. годину, а потом тренд опадања је настављен до 2019. године.

На основу последње колоне у табели може се уочити да тренд пораста (2000–2009. године) и тренд опадања (2010–2019. године) саобраћајних незгода по годинама није линеаран, већ постоје осцилације по годинама (промена ланчаног индекса), као што је представљено на графикону 2.6.



Графикон 2.6 – Приказ промене ланчаног индекса саобраћајних незгода у процентима у односу на 2000. годину, у периоду од 2000. до 2019. године у Републици Србији

2.4.1. Врсте саобраћајних незгода према последицама у Републици Србији

Подаци о врсти саобраћајних незгода према последицама: саобраћајне незгоде са погинулим лицима, повређеним лицима и материјалном штетом, приказани су у табели 2.7.

Табела 2.7 – *Врсте саобраћајних незгода према последицама у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији*

Година	Укупан број СН		СН са погинулим лицима		СН са повређеним лицима		СН са материјалном штетом	
	Број	%	Број	%	Број	%	Број	%
2010	47806	12,64	598	10,76	13599	10,15	33609	14,08
2011	42453	11,22	662	11,91	13461	10,04	28330	11,87
2012	37614	9,94	619	11,14	12742	9,51	24253	10,16
2013	37162	9,82	594	10,69	12932	9,65	23636	9,90
2014	35013	9,26	476	8,56	12568	9,38	21969	9,21
2015	34168	9,03	548	9,86	13107	9,78	20513	8,60
2016	35972	9,51	551	9,91	13864	10,34	21557	9,03
2017	36475	9,64	525	9,45	14286	10,66	21664	9,08
2018	35818	9,47	491	8,83	13744	10,25	21583	9,04
2019	35770	9,46	494	8,89	13735	10,25	21541	9,03
Укупно	378251	100	5558	1,47	134038	35,44	238655	63,09

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Од укупног броја саобраћајних незгода у периоду 2010–2019. године, регистровано је 5.558 саобраћајних незгода са погинулим лицима (1,47%), 134.038 саобраћајних незгода са повређеним лицима (35,44%) и 238.655 саобраћајних незгода са материјалном штетом (63,09%).

У 2019. години у односу на 2010. годину проценат погинулих лица у саобраћајним незгодама је мањи за 17,4%. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима показује тренд опадања у анализираном периоду, уз постојање осцилација по годинама. У посматраном периоду најмањи број ових саобраћајних незгода регистрован у 2014. години (476 незгода са погинулим лицима), а највећи у 2011. години (662 незгоде са погинулим лицима).

Број саобраћајних незгода са повређеним лицима у посматраном периоду показује непромењен тренд са осцилацијама по годинама. У 2019. години регистровано је 13.735 саобраћајних незгода са повређеним лицима (10,25%), што је готово непромењен број саобраћајних незгода са повређеним лицима у 2010. години (13.599, односно 10,15%). Најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима забележен је у 2014. години (12.568), а највећи у 2017. години (14.286).

Број саобраћајних незгода са материјалном штетом као последицом показује тренд значајног опадања. У односу на 2010. годину у 2019. години регистровано је 35,91% мање саобраћајних незгода са материјалном штетом. Тренд опадања није линеаран, већ показује осцилације. Најмањи број саобраћајних незгода са материјалном штетом регистрован је у 2015. години (20.513, односно 8,60%), док је највећи број забележен у 2010. години (33.609, односно 14,08%).⁴⁹⁰

2.5. Статистички подаци о броју погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

У периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији је дошло до смањења броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. У табели 2.8 приказани су подаци о броју погинулих у саобраћајним незгодама и стопа виктимизације.

Табела 2.8 – Број, кретање тренда и стопа виктимизације лица погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Година	Број погинулих лица у сн	Базни индекс	Промена ланчаног индекса	Стопа на 100.000 становника	Стопа на 100.000 моторних возила
2010	660	100,00	0,00	9,05	36,47
2011	731	110,76	10,76	10,10	37,82
2012	688	104,24	-5,88	9,55	34,80
2013	650	98,48	-5,52	9,07	29,95
2014	536	81,21	-17,54	7,52	23,94
2015	599	90,76	11,75	8,44	26,17
2016	607	91,97	1,34	8,60	25,83
2017	579	87,73	-4,61	8,25	23,94
2018	548	83,03	-5,35	7,85	22,27
2019	534	80,91	-2,55	7,69	20,68

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Према подацима наведеним у табели 2.8, у Републици Србији је у периоду од 2010. до 2019. године у саобраћајним незгодама погинуло укупно 6.132 лица. У односу

⁴⁹⁰ Подаци о саобраћајним незгодама чија је последица материјална штета нису потпуни, јер се саобраћајне незгоде са мањом материјалном штетом региструју од стране осигуравајућих друштава. За њих се попуњава Европски извештај, тако да оне често нису обухваћене статистичким подацима.

на 2010. годину, када је било 660 погинулих лица, у 2019. години било је 534 погинулих лица. Из наведеног се може констатовати да је број погинулих лица у анализираном периоду опао за 19,09%. Највећи број погинулих лица је регистрован у 2011. години, а најмањи у 2019. години.

У трећој колони табеле приказана је промена ланчаног индекса (*пораст/пад* у процентима броја погинулих лица у анализираном периоду по годинама у односу на претходну годину). Из ових података се може закључити да тренд опадања броја погинулих лица није устаљен, па је тако највећи пораст броја погинулих био у 2015. години (11,75% више у односу на 2014. годину), а највећи пад у 2014. години (17,54% мање у односу на 2013. годину).

У последње две колоне табеле приказана је стопа виктимизације, која такође показује тренд опадања. У анализираном периоду број погинулих лица у саобраћајним незгодама на 100.000 становника опао је за 15,03%. Број погинулих на 100.000 регистрованих моторних возила је у 2019. години опао за 43,29% у односу на 2010. годину. Овај податак говори у прилог констатацији да постоји значајно опадање броја погинулих у саобраћајним незгодама у анализираном периоду.

Из наведених података, као и резултата емпиријских истраживања, може се констатовати да су примењене превентивне и репресивне мере у Републици Србији, у периоду од 2010. до 2019. године, утицале на спречавање саобраћајне делинквенције, као и на смањење најтежих последица саобраћајних деликата – броја погинулих у саобраћајним незгодама.

3. Ефекти примене законске регулативе у области саобраћаја на спречавање саобраћајних кривичних дела у Републици Србији

У нашем правном систему готово све норме којима су прописана правила понашања у саобраћају налазе се у законским и подзаконским актима у зони прекршајног законодавства, тј. изван подручја кривичног права у ужем смислу. Та понашања „улазе“ у кривичноправну зону путем бланкетности, када учинилац кршењем саобраћајних прописа оствари обележја кривичног дела. Отуда произилази и кривичноправни значај анализирања утицаја примене ЗоБС-а на спречавање саобраћајних кривичних дела.

Законским регулисањем правила безбедности саобраћаја на путевима саобраћајне незгоде је могуће спречити, односно њихове последице ублажити. У зависности од настале последице и испуњености законских услова, саобраћајне незгоде могу бити правно квалификоване као кривична дела против безбедности јавног саобраћаја. Из наведеног произилази да се анализа утицаја примене „нових“ законских мера у области саобраћаја на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела – може посматрати у корелацији са бројем и кретањем тренда саобраћајних незгода у Републици Србији.

На основу исказа у литератури процењује се да би примена законске регулативе у саобраћају могла утицати на смањење броја саобраћајних незгода до 50%, у случајевима најоптималније примене закона.⁴⁹¹ У другим истраживањима утврђен је битно мањи проценат (до 10%), који примена закона у саобраћају може имати на спречавање саобраћајних незгода. Према резултатима трећих истраживања процењено је да би се само трајним напорима и добро припремљеним стратегијама спровођења закона могло значајније допринети безбедности саобраћаја, односно смањити број саобраћајних незгода до 25%.⁴⁹²

Статистички подаци о броју и последицама саобраћајних незгода у периоду од 2010. до 2019. године могу бити значајни индикатори о утицају примене „нових“ законских мера у области саобраћаја на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела, првенствено из два разлога:

1. број саобраћајних незгода је у корелацији са бројем извршених кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја, пре свега са кривичним делом из члана 289 КЗ-а угрожавање јавног саобраћаја и
2. број саобраћајних незгода са погинулим или тешко повређеним лицима у корелацији је са бројем тешких дела против безбедности јавног саобраћаја из члана 297 КЗ-а.

⁴⁹¹ European Transport Safety Council, ETSC. (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, Brussels., pp. 42.

⁴⁹² Zaidel, D. (2002). *Op.cit.*, pp. 3.

3.1. Искази експерата о утицају законске регулативе на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији

Према исказима експерата, примена „нових“ законских мера у области саобраћаја је утицала на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији, али су мишљења подељена у погледу интензитета утицаја. Резултати упитника о исказима експерата, приказани су на графикону 2.7.



Графикон 2.7 – Приказ исказа експерата о утицају примене „нових“ законских мера у области саобраћаја на смањење броја извршених кривичних дела у Републици Србији

Као што се може уочити из графичког приказа, експерти се у већој мери (57%) слажу са тврдњом да „нове“ законске мере у области саобраћаја *нису много* утицале на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела, док 43% сматрају да су *прилично* утицале на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела.

3.2. Статистички подаци о саобраћајним кривичним делима у периоду од 2010. до 2019. године

Правноснажне судске одлуке, којима је утврђено извршење неког од саобраћајних кривичних дела, правно релевантни су показатељи о броју извршених саобраћајних

кривичних дела. У том смислу биће коришћена анализа статистичких података о броју правноснажно осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији.

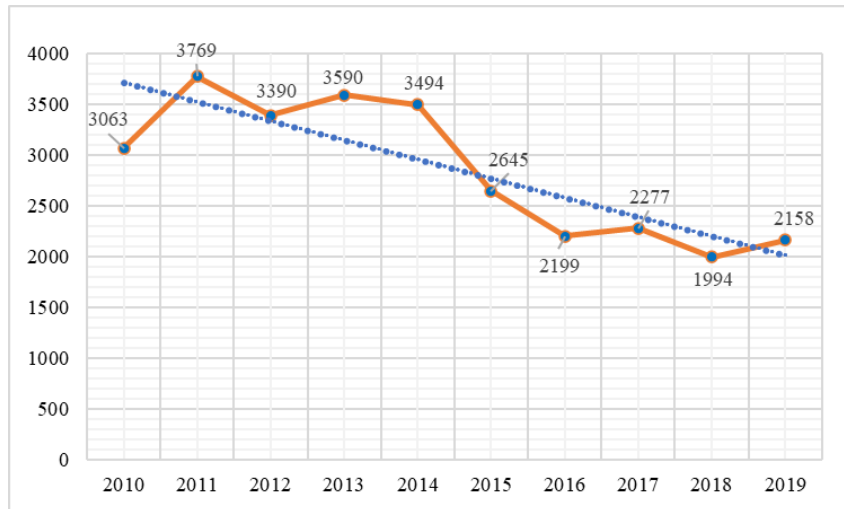
Поред апсолутних показатеља о броју осуђених лица за саобраћајна кривична дела, у табели 2.9 је приказана и стопа осуђених лица за саобраћајна кривична дела на 100.000 становника и на 100.000 регистрованих возила. То је још један значајан показатељ како би се апсолутни подаци о броју саобраћајних кривичних дела сагледали независно од промена броја регистрованих моторних возила и промена броја становника.

Табела 2.9 – Број, кретање тренда и стопа кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја према броју осуђених лица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Година	Број осуђених пунолетних лица	Број осуђених малолетних лица	Укупан број осуђених лица	Стопа осуђених лица на 100.000 становника	Стопа осуђених лица на 100.000 регистрованих возила
2010	3003	60	3063	42,01	169,25
2011	3693	76	3769	52,08	194,99
2012	3323	67	3390	47,07	171,45
2013	3508	82	3590	50,09	165,42
2014	3461	33	3494	48,99	156,04
2015	2616	29	2645	37,28	115,57
2016	2176	23	2199	31,15	93,58
2017	2250	27	2277	32,43	94,14
2018	1974	20	1994	28,56	81,05
2019	2134	24	2158	31,07	83,59
Укупно	28138	441	28579	/	/

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

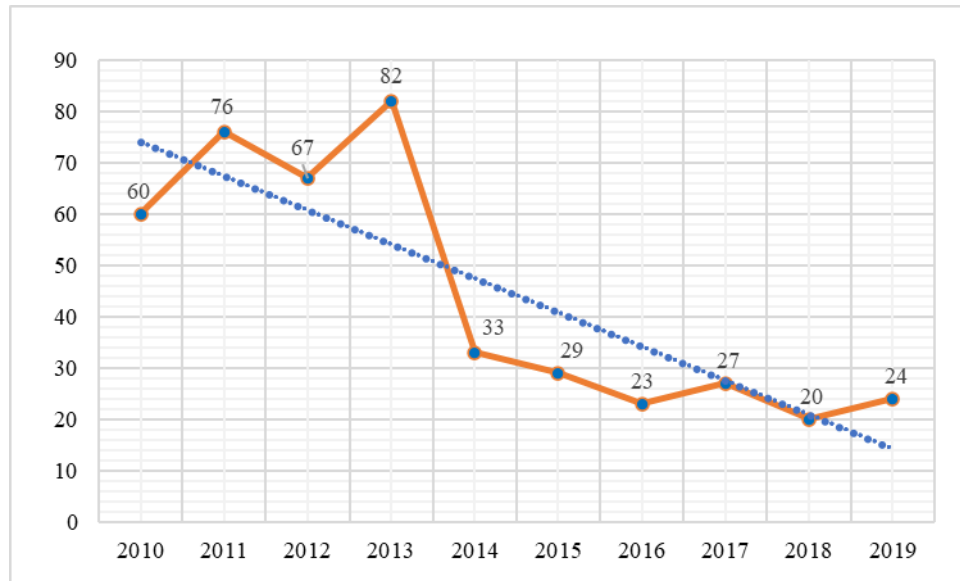
У периоду 2010–2019. године на територији Републике Србије правноснажним судским одлукама, осуђено је укупно 28.579 лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја. У односу на 2010. годину када је укупно било 3.063 осуђених лица, у 2019. години је тај број износио 2.158 осуђених лица. Из наведеног се може констатовати да је број осуда за саобраћајна кривична дела у 2019. години опао за трећину у односу на 2010. годину (29,54% мање осуђених лица). На основу података у табели, графички је приказано смањење укупног броја осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у анализираном периоду (графикон 2.8).



Графикон 2.8. – Приказ броја кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја према броју осуђених лица у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019.године

Уколико се детаљније размотре илустровани подаци по годинама, може се закључити да овај пад није линеаран, већ постоје извесни „скокови“ броја осуђених лица. Најмањи број осуда забележен је у 2018. години (1.994 осуђених лица), док је највећи број забележен у 2011. години (3.769 осуђених лица).

У структури осуђених лица, пунолетна лица чине 98,46%, а малолетна лица чине 1,64%. Уколико се засебно посматра број малолетних лица, која су оглашена кривим за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, може се такође констатовати тренд опадања. Међутим, код малолетника који су оглашени кривим, забележено је значајно смањење од 2014. године, које се уз мање осцилације наставља све до 2019. године, (графикон 2.9).



Графикон 2.9 – Приказ кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја према броју малолетних лица оглашених кривим у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији

На графичком приказу уочава се да је у односу на 2010. годину, број осуђених малолетних лица у 2019. години мањи за две трећине (око 60%). Највећи број малолетних осуђених лица био је у 2013. години (82%), а најмањи у 2018. години (20%).

У последње две колоне табеле 2.9, приказана је стопа осуђених лица за саобраћајна кривична дела. Стопа осуђених лица на 100.000 становника је у опадању у периоду 2010–2019. године. У 2010. години износила је 42,01%, док је у 2019. години износила 31,07%. Уколико се упореде подаци из 2010. и 2019. године, стопа осуђених лица на 100.000 становника опала је за једну четвртину (26,04%).

Још значајније је опадање стопе осуђених лица на 100.000 регистрованих моторних возила. У 2010. години стопа је износила 169,25, док је у 2019. години регистрована стопа 83,59. Уколико упоредимо 2010. и 2019. годину може се закључити да је стопа осуђених лица на 100.000. регистрованих моторних возила опала за више од 50%. У свим показатељима тренд опадања није линеаран, већ садржи осцилације што показује да опадање није устаљено већ варира по годинама.

Смањење је забележено и код квоте осуђених лица за саобраћајна кривична дела у анализираном периоду (Прилог број 4). Од укупног броја правноснажно осуђених лица за кривична дела у Републици Србији за период 2010–2019. године, осуђена лица за саобраћајна кривична дела чинила су 13,13% у 2010. години и 7,24% у 2019. години. На

основу тога се може констатовати да је удео саобраћајног криминалитета у 2019. години значајно смањен у укупном криминалитету у Републици Србији (за око 50%) у односу на 2010. годину.⁴⁹³

3.2.1. Број саобраћајних кривичних дела у периоду од 2000. до 2019. године

Поређењем броја осуђених лица за саобраћајна кривична дела, у дужем временском периоду од 2000. до 2019. године, приметан је још значајнији тренд опадања саобраћајног криминалитета (табела 2.10). Ова анализа је посебно значајна како би се уочиле промене кретања тренда саобраћајних кривичних дела у Републици Србији, пре и после почетка примене ЗоБС-а.

Табела 2.10 – Број и кретање тренда осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. године

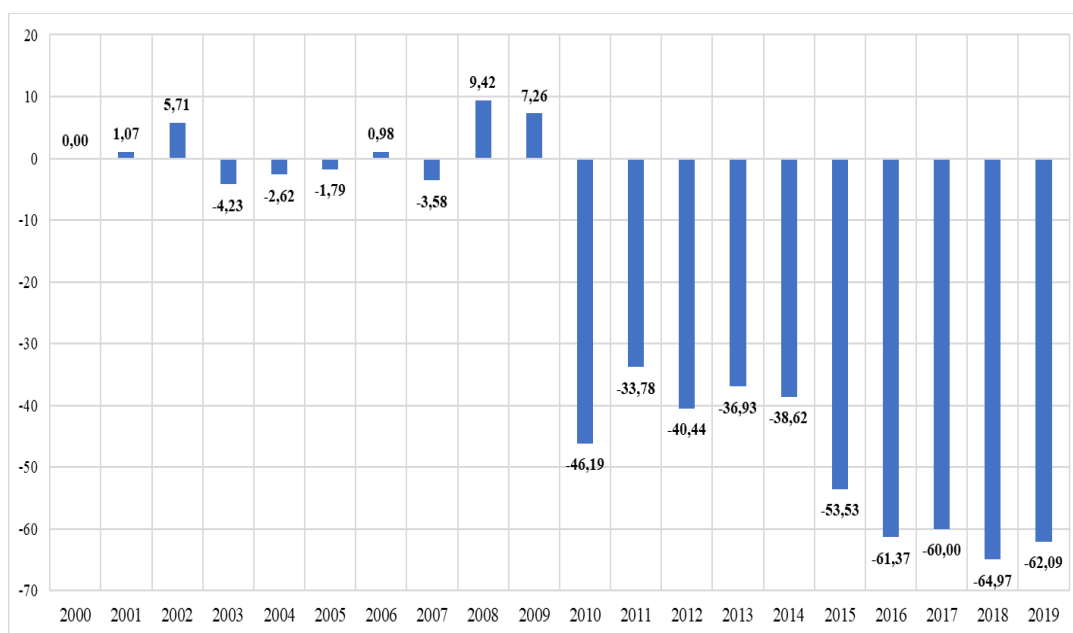
Година	Укупан број осуђених лица	Пораст/пад у % у односу на 2000.	Промена (пораст/пад) у % у односу на претх. годину
2000	5692	100	0,00
2001	5753	101,07	1,07
2002	6017	105,71	4,59
2003	5451	95,77	-9,41
2004	5543	97,38	1,69
2005	5590	98,21	0,85
2006	5748	100,98	2,83
2007	5488	96,416	-4,52
2008	6228	109,42	13,48
2009	6105	107,25	-1,97
2010	3063	53,81	-49,83
2011	3769	66,21	23,05
2012	3390	59,56	-10,06
2013	3590	63,07	5,90
2014	3494	61,38	-2,67
2015	2645	46,47	-24,30
2016	2199	38,63	-16,86
2017	2277	40,00	3,55
2018	1994	35,03	-12,43
2019	2158	37,91	8,22

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

⁴⁹³ Смањење квоте постоји и код броја оптужених лица, док је за број поднетих кривичних пријава за кривична дела против безбедности саобраћаја у анализираном периоду квота у порасту.

Укупан број осуђених лица за саобраћајна кривична дела у 2000. години био је 5.692, док је у 2009. години повећан на 6.105. У 2010. години број осуђених лица је преполовљен 3.063. У 2019. години било је 2.158 осуђених лица, што је за једну трећину мање у односу на 2010. годину и за две трећине мање у односу на 2009. годину.

У другој колони табеле 2.10 приказан је базни индекс (*пораст/пад* у процентима у односу на 2000. годину). Промене показују да је у 2019. години дошло до смањења броја кривичних дела за 62,09%, у односу на 2000. годину. Још значајније је истаћи да је од 2000. до 2009. године постојао тренд пораста броја осуђених лица (7,26% више у 2009. години у односу на 2000. годину). Након тога настаје значајан пад у 2010. години (за 46,19% у односу на 2000. годину). Према овим подацима јасно се уочава да је у 2019. години број осуђених лица за ову групу кривичних дела опао за 62,09% (графикон 2.10).



Графикон 2.10 – Промена тренда (базног индекса) осуђених кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. годину у односу на 2000. годину

У последњој колони табеле 2.10 приказана је промена ланчаног индекса (промена *пораст/пад* кретања у процентима у односу на претходну годину). Тренд раста (2000–2009. године) и тренд опадања (2010–2019. године) саобраћајних кривичних дела није линеаран, већ постоје осцилације у кретању тренда саобраћајних кривичних дела у Републици Србији у анализираном периоду.

3.2.2. Врсте извршених кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

У глави XXVI Кривичног законика Републике Србије прописана је кривичноправна заштита свих врста јавног саобраћаја (друмског, железничког, трамвајског, ваздушног, поморског итд.). Према статистичким подацима за период 2010–2019. године, у Републици Србији је од укупног броја извршених кривичних дела из ове главе, 99,98% чине кривична дела против безбедности друмског саобраћаја.⁴⁹⁴

У структури саобраћајног криминалитета највећи број пунолетних лица осуђено је за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја – 16.929 осуђених лица (60,17%) и тешка дела против безбедности јавног саобраћаја – 11.082 осуђено лице (39,39%). Број осуђених лица за ова два кривична дела износи 99,56%, што доводи до констатације да су ова кривична дела апсолутно заступљена у структури саобраћајног криминалитета.

За остала саобраћајна кривична дела у анализираном периоду, број осуђених пунолетних лица чини укупно 0,5%, и то: за непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди осуђено је 92 лица (0,33%), за угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством 17 осуђених лица (0,06%) и за несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем 14 осуђених лица (0,05%).

У табели 2.11 приказан је број извршених кривичних дела против безбедности друмског саобраћаја, по врстама и облику кривице, на основу броја осуђених пунолетних лица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године.

Табела 2.11 – Број кривичних дела против безбедности друмског саобраћаја према врсти и облику кривице осуђених пунолетних лица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Члан Кривичног законика		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Укупно
Члан 289	Укупно	1893	2259	1918	2173	2053	1488	1238	1396	1183	1328	16929
	Умишљај	447	621	669	645	709	646	507	596	473	531	5844
	Нехат	1446	1638	1249	1528	1344	842	731	800	710	797	11085
Члан 290	Укупно	3	4	2	5	1	1	/	/	1	/	17
	Умишљај	2	3	1	2	/	/	/	/	1	/	9
	Нехат	1	1	1	3	1	1	/	/	/	/	8
	Укупно	2	1	2	1	2	5	1	/	/	1	14

⁴⁹⁴ Од укупног броја кривичних дела из ове главе у анализираном периоду била су 4 кривична дела угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја, односно његовог квалификованог облика у вези са чланом 297.

Члан 295	Умишљај	1	1	/	/	1	3	/	/	/		6
	Нехат	1	/	2	1	1	2	/	/	/	1	8
Члан 296	Укупно	5	10	11	6	9	8	11	12	11	9	92
	Умишљај	5	10	11	6	9	8	11	12	11	9	92
	Нехат	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Члан 297	Укупно	1100	1419	1387	1323	1396	1114	926	841	779	796	11082
	Умишљај	199	297	304	318	337	347	251	229	180	171	2633
	Нехат	901	1122	1083	1005	1059	767	676	612	599	625	8449
Укупно		3003	3693	3320	3508	3461	2616	2176	2249	1974	2134	28134
Умишљај		654	932	985	971	1056	1004	769	837	665	711	8584
Нехат		2349	2761	2335	2537	2405	1612	1407	1412	1309	1423	19550

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

У структури саобраћајног криминалитета према облику кривнице, од укупног броја осуђених пунолетних лица за умишљај је осуђено 8.584 лица (30,51%), а за нехат 19.550 лица (69,49%). Дакле, више од две трећине пунолетних лица је осуђено за нехатни облик неког од саобраћајних кривичних дела. Приметан је пораст умишљајног облика кривнице осуђених пунолетних лица по годинама. У 2019. години било је 33,04% осуђених лица за умишљај (у 2010. години 21,68%). Са друге стране, постоји тренд смањења нехатног облика кривнице (у 2019. години је 66,96%, а у 2010. години 78,32% осуђених).

С обзиром да у укупној структури саобраћајног криминалитета доминирају кривична дела угрожавање јавног саобраћаја (члан 289 КЗ-а) и тешка дела против безбедности јавног саобраћаја (члан 297 КЗ-а), даља анализа ће бити усмерена на податке о овим кривичним делима.

За кривично дело угрожавање јавног саобраћаја, осуђено је 16.929 пунолетних лица. Од тога је за умишљај осуђено 5.844 лица (34,52%), а за нехат 11.085 (65,48%). Највећи број осуђених лица је за основни облик (став 1 члан 289 КЗ-а) и нехатни облик (став 3 у вези са ставом 1 члана 289 КЗ-а), што указује да је угрожавање безбедности саобраћаја на путевима најдоминантнија врста овог кривичног дела (табела 2.12).

Табела 2.12 – Број осуђених пунолетних лица за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја према облику кривице у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

	Укупно (умишљај + нехат)	16929	%
	Умишљај	5844	34,52
Члан 289	Став 1	5732	98,03
Угрожавање	Став 2	112	1,97
јавног саобраћаја	Нехат	11085	65,48
	Став 3 у вези са ставом 1	11077	99,93
	Став 3 у вези са ставом 2	8	0,07

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

За кривично дело угрожавање јавног саобраћаја у 2010. години број осуђених пунолетних лица био је 1.893, док је у 2019. години осуђено 1.328 лица, што значи да је за једну трећину смањен број осуђених лица у 2019. години (29,85%). Међутим, тренд смањења није линеаран, већ осцилује тако да је највећи број осуђених лица за ово кривично дело био највећи у 2011. години (2.259), а најмањи у 2018. години, када је било 1.183 осуђених пунолетних лица.

Кривично дело из члана 297 – тешка дела против безбедности саобраћаја – друго је по заступљености у структури саобраћајног криминалитета (39,39%). У 2010. години било је 1.100 осуђених лица, док је у 2019. години број осуђених лица за ово кривично дело био 796, што представља готово трећину мање (27,63%). Тренд опадања постоји и код ове врсте кривичног дела. Овај тренд такође показује осцилације, па је највећи број осуђених лица био у 2011. години (1.419), а најмањи број осуђених забележен је у 2018. години (779). Имајући у виду да ово кривично дело представља квалификовани облик кривичних дела из чланова 289, 290, 291 и 295 КЗ-а, важно је истаћи да је највећи број – 11.055 осуђених лица (99,76%) – од укупног броја осуђених у вези са кривичним делом из члана 289 КЗ-а, а односи се на угрожавање јавног саобраћаја. На основу тога се може потврдити претходна констатација да је безбедност јавног саобраћаја на путевима најугроженија врста јавног саобраћаја.

4. Утицај унутрашњих, спољашњих и социодемографских карактеристика на безбедно понашање у саобраћају

У многобројним истраживањима проучаване су карактеристике саобраћајних делинквената и детерминанте које утичу на безбедно понашање учесника у саобраћају. Сумирајући резултате досадашњих истраживања о унутрашњим, спољашњим и социодемографским карактеристикама, може се закључити које карактеристике и у којој мери утичу на безбедно понашање у саобраћају. Осим тога, приказани су и додатни резултати истраживања о спољашњим и социодемографским карактеристикама саобраћајних делинквената у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године.

4.1. Утицај унутрашњих (ендогених) карактеристика на безбедно понашање учесника у саобраћају

У литератури преовлађују схватања да не постоје делинквентне личности са посебном психо-структуром различитом од неделинквентног становништва. Упркос томе, неке ендегене карактеристике су у одређеној мери присутније код извршилаца саобраћајних деликата. Резултати емпиријских истраживања показују да постоји корелација између одређених особина личности и склоности ка саобраћајним незгодама. Међутим, битно је нагласити да унутрашње карактеристике представљају само део сложеног склопа људског бића. Оне не могу представљати самосталне (независне) факторе који утичу на безбедно понашање учесника у саобраћају. Зато се утицај унутрашњих карактеристика на безбедно понашање у саобраћају мора увек посматрати у спрези са комплексним егзогеним (спољашњим) и социодемографским карактеристикама као детерминантама делинквентног понашања у саобраћају.

У наставку излагања сумирани су искази у литератури о томе које од унутрашњих карактеристика, према досадашњим истраживањима, могу утицати на небезбедно понашање у саобраћају.

1. Темперамент, посматран у склопу емоционалних нестабилности, несигурности и карактерних особина возача, може имати значајан утицај на безбедно понашање у саобраћају и поштовање саобраћајних прописа. У истраживањима је утврђена

позитивна корелација неконтролисаног темперамента и жеље за узбуђењем са ризичном вожњом. Резултати истраживања показују повезаност између колеричког типа личности и агресивног понашања током вожње, нарочито код младих возача.⁴⁹⁵ Возачи колеричког типа личности склонији су брзој вожњи и праве мање одстојање у односу на возила испред себе.⁴⁹⁶

2. Позитивне карактерне особине (одговорност, савесност, поштење, храброст) воде ка безбеднијем понашању у саобраћају, кроз поштовање саобраћајних прописа, показивање солидарности и хуманости, одговорности према себи и другим учесницима у саобраћају и сл. Негативне карактерне особине (несавесност, неодговорност, кукавичлук, непоштење, безобзирно, силецијско, агресивно, нетолерантно понашање и сл.) приписују се возачима насилницима (саобраћајним терористима) и доводе до небезбедног понашања, стварања опасности, нереда и жртава у саобраћају.⁴⁹⁷ 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.
3. Негативне емоције, као што су љутња и фрустрација, присутне су сваког дана у саобраћају и могу бити узрок агресивног понашања. Према резултатима неких студија утврђена је позитивна корелација љутње и агресивног понашања у вожњи, које затим доводе до веће умешаности у саобраћајне незгоде.⁴⁹⁸ Истраживањем агресивног понашања у вожњи доказано је да, код људи са високим степеном љутње, постоји већа вероватноћа испољавања агресивног понашања у вожњи, него у осталим животним ситуацијама.⁴⁹⁹
4. На основу исказа у литератури и резултата емпиријских истраживања, преовлађују мишљења да не постоје значајне разлике у интелигенцији саобраћајних делинквената и неделинквентне популације, јер су готово пропорционално заступљени исподпросечно, надпросечно и просечно

⁴⁹⁵ Perry, A. R., Baldwin, D. A. (2000), *Op.cit.*, pp. 147.

⁴⁹⁶ Boyce, T. E., Geller, E. S. (2002). *Op.cit.*, pp. 59.

⁴⁹⁷ Инић, М. (2004). *Op. cit.*, стр. 272.

⁴⁹⁸ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 155.

⁴⁹⁹ Lawton, R., Nutter, A. (2002). *Op.cit.*, pp. 407.

интелигентни.⁵⁰⁰ Интелигенција није самостална детерминанта понашања у саобраћају и треба је посматрати у интеракцији са другим карактеристикама личности возача. Степен интелигенције код возача, сам за себе, није довољан да укаже на то да ли се ради о возачу који је склон грешкама у саобраћају, а самим тим и вршењу саобраћајних деликата.

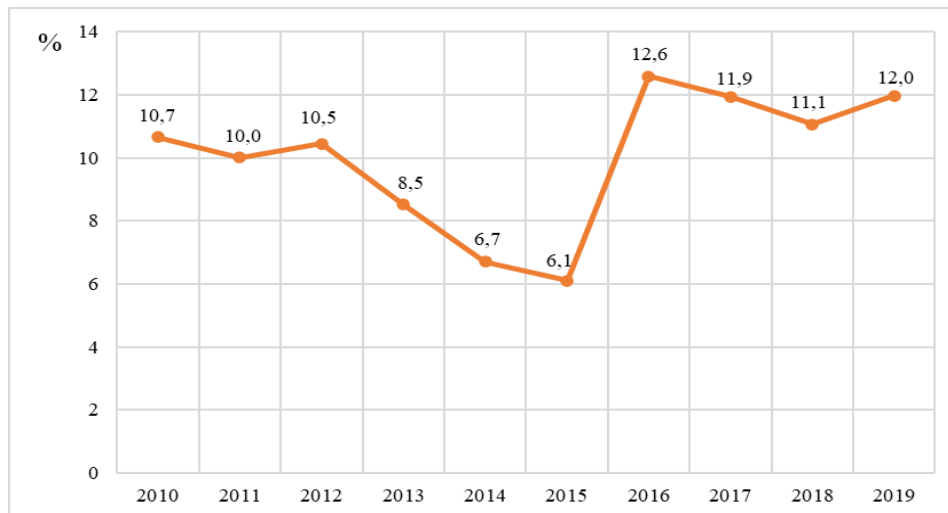
4.2. Утицај спољашњих (егзогених) карактеристика на безбедност саобраћаја у Републици Србији

Егзогене карактеристике, које су обрађене у овој дисертацији (алкохолисано стање, умор и психоактивне супстанце), имају значајан утицај на безбедно понашање учесника у саобраћају и у том смислу представљају факторе који могу непосредно да утичу на небезбедно понашање у саобраћају. Утицај егзогених карактеристика на безбедно понашање учесника у саобраћају анализиран је на основу исказа у документима, резултата емпиријских истраживања и додатних резултата истраживања на основу података о њиховој заступљености као утицајних фактора код саобраћајних незгода у Републици Србији.

4.2.1. Алкохолисано стање

ЗоБС-ом је предвиђена нулта толеранција на алкохол за возаче са пробном возачком дозволом и возаче професионалце. Граница дозвољене количине алкохола у крви за возаче аматере је у 2010. години била 0,3 промила, а измена и допунама ЗоБС-а из 2018. године смањена је на 0,2 промила. У периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији је регистровано 28.824 саобраћајних незгода, код којих је утицајни фактор било алкохолисано стање. Процент овог утицајног фактора код саобраћајних незгода показује благи тренд пораста у анализираном периоду (графикон 2.11).

⁵⁰⁰ Ковачевић, М. (1972). *Op. cit.*, стр. 92. Наведено према: Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ћ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Op. cit.*, стр. 173.



Графикон 2.11 – Приказ саобраћајних незгода проузрокованих услед алкохолисаног стања у процентима, у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

У 2010. години регистровано је 2.753 саобраћајне незгоде, где је утицајни фактор било алкохолисано стање (10,7%), а у 2019. години 3.091 саобраћајна незгода (12,00%). Од укупног броја регистрованих саобраћајних незгода изазваних услед алкохолисаног стања, најмањи број забележен је у 2015. години – 1.575 саобраћајних незгода (6,1%), а највећи у 2016. години – 3.250 саобраћајних незгода (12,6.%) (табела 2.13).

Табела 2.13 – Број и последице саобраћајних незгода проузрокованих услед алкохолисаног стања, у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

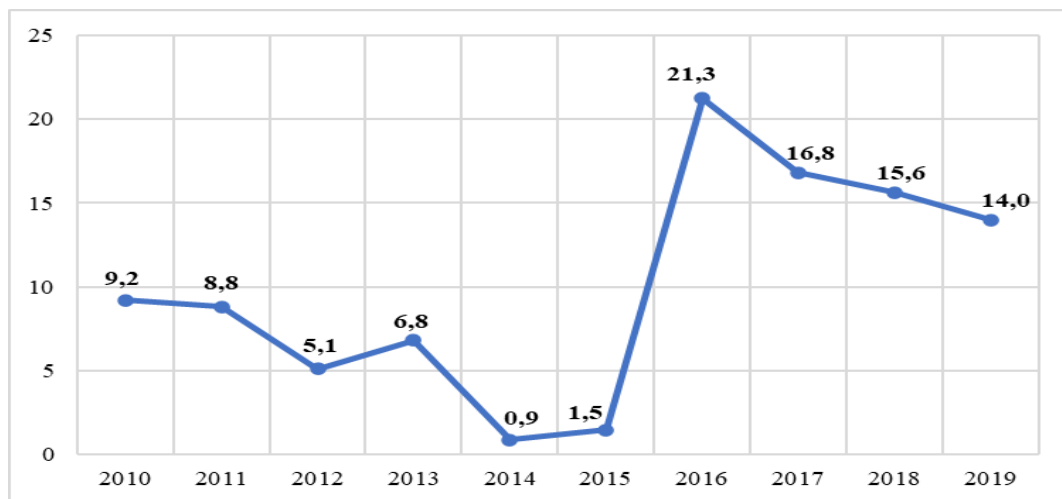
Година	СН са погинулима		СН са повређенима		Укупан број СН	
	Број	%	Број	%	Број	%
2010	45	7,49	1054	8,86	2753	10,66
2011	51	8,49	984	8,28	2583	10,00
2012	39	6,49	1002	8,43	2700	10,46
2013	52	8,65	894	7,52	2200	8,52
2014	25	4,16	791	6,65	1733	6,71
2015	35	5,82	768	6,46	1575	6,10
2016	99	16,47	1594	13,41	3250	12,59
2017	82	13,64	1631	13,72	3082	11,93
2018	80	13,31	1524	12,82	2857	11,06
2019	93	15,47	1648	13,86	3091	11,97
Укупно	601	2,33	11890	46,04%	25824	100

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Као последице саобраћајних незгода узрокованих алкохолисаним стањем у 46,04% случајева су незгоде са повређеним лицима, а у 2,33% случајева незгоде са погинулим лицима (просечно за период 2010–2019. године). У оквиру прве посебне хипотезе, резултати за анализирани период показују да последице укупног броја регистрованих саобраћајних незгода у Републици Србији чине 35,44% незгода са повређенима, а 1,47% незгода са погинулима.⁵⁰¹ Уколико се ови подаци упореде, уочава се знатно већи проценат настрадалих у саобраћајним незгодама, код којих је утицајни фактор алкохолисано стање. Ова констатација говори у прилог тврдњама у литератури да алкохолисано стање утиче на тежину последица саобраћајних незгода.

4.2.2. Умор

У структури саобраћајних незгода у Републици Србији, умор је као утицајни фактор регистрован у 2.041 саобраћајној незгоди у периоду од 2010. до 2019. године. Број саобраћајних незгода услед умора је у порасту у анализираном периоду, као што је приказано у графикаону 2.12.



Графикон 2.12 – Приказ саобраћајних незгода проузрокованих услед умора у процентима, по годинама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

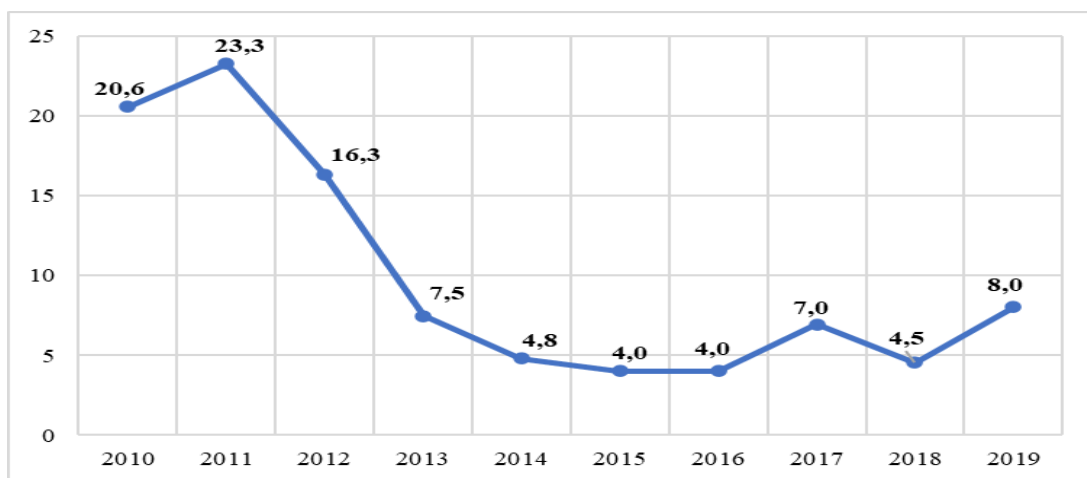
Од 2010. до 2014. године може се уочити опадање броја саобраћајних незгода код којих је умор регистрован као утицајни фактор. Од 2016. године забележен је нагли пораст процента (21,26%), овог утицајног фактора, а затим смањење процента у

⁵⁰¹ Видети табелу 2.7 *Врсте саобраћајних незгода према последицама за период 2010–2019. године у Републици Србији.*

наредним годинама до 2019. године, када је било 14,01%. Претпоставља је да је ова нагла промена резултат евидентирања већег броја утицајних фактора код саобраћајних незгода од 2016. године.⁵⁰²

4.2.3. Психоактивне супстанце

Психоактивне супстанце су као утицајни фактор регистроване у 374 саобраћајне незгоде у Републици Србији у периоду 2010–2019. године. Њихова процентуална заступљеност по годинама, приказана је на графикону 2.13.



Графикон 2.13 – Приказ саобраћајних незгода проузрокованих услед психоактивних супстанци у процентима, по годинама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Као што се може уочити из приказаног графикона, проценат саобраћајних незгода проузрокованих психоактивним супстанцама опада (у 2010. години 20,6%, а у 2019. години 8,0%). Највећи проценат саобраћајних незгода био је у 2011. години (23,3%), а најмањи у 2015. и 2016. години (4,0%), након чега је забележен постепени пораст у периоду 2017–2019. године. Из наведених резултата произилази да је заступљеност овог

⁵⁰² На ове податке утицала је и промена начина евидентирања узрока саобраћајних незгода у 2016. години. За сваку саобраћајну незгоду евидентира се више утицајних фактора који су допринели њеном настанку, а не само један како је било практиковано до тада. Варирање у подацима зато не може бити релевантан показатељ промена у целокупном периоду посебно када говоримо о умору, јер је умор често био „запостављен“ фактор приликом утврђивања узрока саобраћајних незгода. Код умора се може констатовати много већи утицај ове промене у начину евидентирања утицајних фактора у односу на алкохолисаност стање, па чак и психоактивне супстанце (посебно наркотике), јер је њихово присуство у организму лако мерљиво, за разлику од умора.

утицајног фактора у саобраћајним незгодама мања у односу на алкохолисано стање и умор.

4.3. Социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената у Републици Србији

Социодемографске карактеристике су значајне за сагледавање социјалне и демографске структуре и одређених социјалних посебности, које утичу на делинквентно понашање у саобраћају. У резултатима истраживања представљени су статистички подаци о социодемографским карактеристикама саобраћајних делинквента у Републици Србији, као додатни резултати истраживања.

4.3.1. Пол

У периоду 2015–2019. године у Републици Србији, у укупном броју регистрованих саобраћајних прекршаја физичких лица за које су издати прекршајни налози, мушкарци су просечно чинили 87,54% саобраћајних прекршаја, а жене 12,46% (табела 2.14).

Табела 2.14 – Број саобраћајних прекршаја према полу, за које су изречени прекршајни налози у Републици Србији у периоду од 2015. до 2019. године.

Пол	Мушкарци	Жене	Укупно
2015	853039	117389	970428
2016	883080	123855	1006935
2017	873783	121544	995327
2018	836391	123613	960004
2019	938302	138012	1076314
Укупно	4384595	624413	5009008
%	87,54	12,46	100

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Од укупног броја осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији, осуђени мушкарци су чинили 92,15%, а осуђене жене 7,85%.

Табела 2.15 – Пунолетна осуђена лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према полу, у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

ПОЛ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Укупно
М	2713	3391	3052	3212	3195	2448	2040	2087	1807	1964	25909
%	90.34	91.82	91.84	91.56	92.31	93.58	93.75	92.76	91.54	92.03	92.15
Ж	290	302	271	296	266	168	136	163	167	170	2292
%	9.66	8.18	8.16	8.44	7.69	6.42	6.25	7.24	8.46	7.97	7.85

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

Приликом тумачења резултата о полној структури саобраћајних делинквената, треба се узети у обзир и чињеницу да су мушкарци више заступљени у возачкој популацији, да чешће учествују у саобраћају и да возе на дуже релације, упркос тенденцијама данашњице, које су присутне и у нашој земљи, да су жене све заступљеније у популацији возача. Узимање у обзир ове претпоставке је неопходно приликом анализирања добијених резултата, на основу којих се може констатовати да мушкарци у просеку чине 90% у структури саобраћајних делинквената у Републици Србији.

4.3.2. Старосно доба

Утицај старосног доба на делинквентно понашање најзначајнији је код млађих и старијих учесника у саобраћају (тзв. У крива).⁵⁰³ Подаци о старосним категоријама учесника у саобраћајним незгодама и саобраћајним незгодама са погинулим лицима у Републици Србији за период 2010–2019. године, потврђују ове исказе у литератури (табела 2.16).

Табела 2.16 – Структура учесника у саобраћајним незгодама и у саобраћајним незгодама са погинулим лицима по старосним категоријама у Републици Србији за период од 2010. до 2019. године

Старосна категорија	Учесници у СН		СН са погинулим лицима	
	Укупно	%	Укупно	%
Године				
0-14	17896	2.73	336	3.09
15-24	82490	12.60	1473	13.54
25-34	154722	23.63	2013	18.50

⁵⁰³ Липовац, К. (2008). *Ор. cit.*, стр. 107.

35-44	147683	22.56	1833	16.85
45-54	113513	17.34	1749	16.08
55-64	88976	13.59	1676	15.41
преко 65	49396	7.55	1799	16.54
Укупно	654676	100.00	10879	100.00

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Највећи проценат учесника у саобраћајним незгодама чини старосна категорија 25–34 година живота (23,63%). Уједно, ова старосна категорија чини и највећи проценат у саобраћајним незгодама са погинулим лицима (18,50%). Старосна категорија преко 65 година, чини 7,55% учесника у саобраћајним незгодама, али је проценат незгода са погинулим лицима у овој категорији значајан (16,54%), посебно имајући у виду проценат учешћа у саобраћајним незгодама ове старосне категорије.

У структури осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, највећи проценат осуђених је у оквиру старосне категорије 21–29 година (26,39%). Старосна категорија преко 60 година чини 10,02%, док старосна категорија 18–20 година чини 5,79% у структури осуђених пунолетних лица (табела 2.17).

Табела 2.17 – Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији према старосном добу и полу у периоду од 2010. до 2019. године

Старосно доба	18–20 година		21–29 година		30–39 година		40–49 година		50–59 година		60 и више година	
	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М
Укупно	131	1496	569	6843	641	6116	463	4798	258	3869	155	2665
%	0,47	5,32	2,07	24,32	2,28	21,74	1,65	17,05	0,92	13,75	0,55	9,47
% (М+Ж)	5,79		26,39		24,02		18,7		14,67		10,02	

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

На основу података приказаних у табели, могуће је одредити интеракцију пола и старости осуђених пунолетних лица за саобраћајна кривична дела. Највећи проценат осуђених пунолетних мушкараца је старосне доби 21–29 година (24,32%). Овај број чини четвртину укупног броја осуђених пунолетних мушкараца. Највећи проценат осуђених пунолетних жена је старосне доби 30–39 година (2,28%), што чини близу трећине

осуђених пунолетних жена. На основу ових података може се констатовати да постоји повезаност млађег животног доба са делинквентним понашањем у саобраћају.

4.3.3. Возачко искуство

Резултати корелационих анализа, показали су да је повећање година живота и возачког искуства повезано са безбеднијим ставовима у саобраћају.⁵⁰⁴ Ранија истраживања у Србији показала су да је 42% возача, који су учествовали у саобраћајним незгодама, имало до 5 година возачког искуства. На основу тога доказан је одлучујући допринос возачког искуства на безбедно понашање возача.⁵⁰⁵ Може се рећи да су у складу са овим закључком и подаци приказани у табели 2.17. Претпоставља се да највећи број возача до 5 година возачког искуства припада узрасту до 29 година. Осуђена пунолетна лица до 29 година чине преко 30% од укупног броја осуђених пунолетних лица у анализираном периоду. На основу тога, може се констатовати да постоји значајан утицај возачког искуства на безбедно понашање у саобраћају и према резултатима овог истраживања.

4.3.4. Остале социодемографске карактеристике

Остале социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената, које су анализирани у оквиру овог истраживања за период 2010–2019. године су: образовање, брачни статус и радни статус осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији.

Статистички подаци о школској спреми осуђених пунолетних лица (табела 2.18) показују да је највећи проценат осуђених имао завршену средњу школу 64,42%. Значајно мањи проценат осуђених је са основном школом 15,03% и високом школом 11,02%, непотпуна основна школа 2,74% и без школе 0,52 %.

⁵⁰⁴ Станојевић, П. (2013). *Op. cit.*, стр. 153.

⁵⁰⁵ Липовац, К. и др. (1997). *Обука кандидата за возаче и полагање возачких испита у функцији безбедности саобраћаја*. Виша школа унутрашњих послова, Београд, стр. 46.

Табела 2.18 – Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према степену образовања у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Школска спрема	Без школе	Непотпуна основна (1–7 разреда)	Основна школа	Средња школа	Висока школа
Број	147	770	4229	18127	3102
%	0,52	2,74	15,03	64,42	11,02

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

Укупан број осуђених пунолетних лица са средњим образовним нивоом и образовним нивоима нижим од средњег (основна школа, непотпуна основна школа или без школе) чини 82,71% осуђених лица, што указује на значајну заступљеност овог демографског фактора у структури саобраћајног криминалитета.

У табели 2.19 приказан је брачни статус осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у периоду 2010–2019. године. Више од половине осуђених (53,55%) припада категорији ожењен/удата, док трећина осуђених лица (32,46%) припада категорији неожењен/неудата. Категорија разведен/разведена чини 7,20% осуђених лица и удовац/удоваца 2,12%.

Табела 2.19 – Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према брачном статусу у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Година	Неожењен/ неудата	Ожењен/удата	Удовац/ удовица	Разведен/ разведена
2010	1058	1648	53	152
2011	1224	2042	58	217
2012	1097	1803	63	216
2013	1130	1877	70	238
2014	1060	1893	83	267
2015	816	1366	61	220
2016	682	1165	46	183
2017	738	1140	61	202
2018	637	992	55	178
2019	705	1161	63	241
Укупно	8442	13926	550	1873
%	32,46%	53,55%	2,12%	7,20%
Жене	617	921	143	266
%	2,37%	3,54%	0,55%	1,02%
Мушкарци	7825	13005	407	1607
%	30,09 %	50,01%	1,56%	6,18 %

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

Социјална сигурност учесника у саобраћају који су запослени (посебно код професионалних возача) утиче и на понашање учесника саобраћају. Посебно се истиче да ниска примања имају утицаја на слабљење воље, мотивације и дисциплине. Са друге стране, незапосленост може утицати на осећај социјалне несигурности, губитак самопоштовања, гнев и депресију, услед које настају и ментални проблеми, сукоби у породици, алкохолизам, а све то се на индиректан начин може одразити и на понашање у саобраћају.⁵⁰⁶

Структура осуђених пунолетних лица за саобраћајна кривична дела према радном статусу показује да запослена лица чине највећи број осуђених (12.297 или 46,18%) у Републици Србији. Незапослена осуђена лица су чинила 7.762 или 29,15% осуђених, а радно неактивни (ученик, студент, домаћица, пензионер) чинили су 3.204 или 12,03% осуђених лица (табела 2.20).

Табела 2.20 – Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према радном статусу у Републици Србији за период од 2010 до 2019. године

Година	Запослен	Незапослен	Неактиван (ученик, студент, домаћица, неспос. за рад, пензионер)
Укупно	12297	7762	3204
%	46,18	29,15	12,03

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

Укупан проценат заступљености структуре осуђених лица, који су радно неактивни (било да су незапослени или припадају категорији студената, пензионера, домаћица итд.), чини 41,18% осуђених пунолетних лица за саобраћајна кривична дела. Уколико се упореди са процентом осуђених лица из категорије запослених осуђених лица (46,18%), може се констатовати да је значајна заступљеност радно неангажованог становништва у структури осуђених лица у анализираном периоду.

⁵⁰⁶ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 311.

5. Усклађеност законске регулативе у области саобраћаја у Републици Србији са међународним стандардима и препорукама

У оквиру друге главе ове дисертације наведено је да постоје бројни документи међународног карактера који садрже стандарде и препоруке у циљу успостављања системског приступа рада у безбедности саобраћаја.⁵⁰⁷ ЗоБС-ом су постављени правни темељи за успостављање институционалног и стратешког оквира. Једна је од најзначајнијих новина у овој области је организација безбедности саобраћаја.⁵⁰⁸ Из исказа у документима ЕУ и међународних организација произилази да је ниво усклађености правних прописа у области саобраћаја у нашој земљи задовољавајући.

1. *Искази у документима ЕУ о усклађености законске регулативе у области саобраћаја са стандардима и препорукама Европске уније.* Европска комисија у Извештајима о напретку Републике Србије на годишњем нивоу прати стање и предлаже мере у оквиру преговарачких поглавља.⁵⁰⁹ У оквиру поглавља 14 – Транспортна политика⁵¹⁰, у наведеним извештајима посебно се разматра напредак у законској регулативи по врстама саобраћаја (друмски, железнички, водни и ваздушни) и даје оцена

⁵⁰⁷ Детаљније видети у другој глави: 2.1. *Међународни и европски стандарди и препоруке.*

⁵⁰⁸ У том циљу:

а) Формирано је Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима Одлуком Владе Републике Србије 13. јуна 2014. године. Ова Одлука стављена је ван снаге новом Одлуком о образовању Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима од 26. октобра 2018. (*Службени гласник РС*, број 81 од 26. октобра 2018.);

б) Влада Републике Србије је у децембру 2009. године донела Одлуку о оснивању Агенције за безбедност саобраћаја (*Службени гласник РС* број 104 од 16. децембра 2009. године). Агенција је почела са радом 1. септембра 2010. године;

в) Влада Републике Србије је 2. фебруара 2015. године усвојила Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. Године (*Службени гласник РС*, бр. 64/2015);

г) Постављене су основе за праћење безбедности саобраћаја кроз прописивање обавезе подношења извештаја о стању безбедности саобраћаја, Народној скупштини и локалним скупштинама;

д) Успостављене су основе финансирања безбедности саобраћаја засноване на принципу да „небезбедни финансирају безбедност“;

ђ) Одредбе ЗоБС-а о правилима саобраћаја, нови концепт обуке возача, увођење система казних поена, поштравање казнене политике, ниво толеранције алкохолисаности возача, технички стандарди за возила и путеве и сл., усклађене су са међународним и европским стандардима и препорукама.

⁵⁰⁹ Извештај о напретку (eng. *Progress Report*) јесте документ којим ЕК пружа информације о напретку који је одређена држава кандидат/потенцијални кандидат за чланство постигла у испуњавању услова и циљева које је поставила ЕУ, као и сажетак оперативних мера, које је потребно предузети на основу утврђених планова деловања. Извештај прати саопштење Комисије упућено Европском парламенту, Савету, Европском економском и социјалном комитету и Комитету региона, Саопштење о политици проширења ЕУ за 2018. годину.

⁵¹⁰ Постоје заједничка правила ЕУ за „техничке и безбедносне стандарде, сигурност, социјалне стандарде, државну помоћ и либерализацију тржишта у областима друмског транспорта, железница, унутрашњих водних путева, комбинованог транспорта, ваздухопловства и поморског транспорта“.

о усклађености законске регулативе и стања у области саобраћаја.⁵¹¹ У Извештају о напретку из 2019. године, оцењено је да у области друмског саобраћаја Република Србија има добар ниво припремљености и да је остварен добар напредак по питању реформи безбедности саобраћаја на путевима, што је и даље приоритет, као и да је потребно додатно ојачати административне капацитете.⁵¹² У Извештају о напретку су дате препоруке које се између осталог односе на то да Република Србија треба да предузме мере и утиче на побољшање безбедности саобраћаја на путевима у циљу смањења смртних исхода и озбиљних повреда.

2. *Искази у документима међународних организација о усклађености правне регулативе о безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији са међународним стандардима и препорукама у овој области.* Усвајањем ЗобС-а међународни стандарди и препоруке су уграђени у правну регулативну о безбедности саобраћаја Републике Србије.⁵¹³ На бројним међународним конференцијама у овој области, државе редовно извештавају међународне организације о степену напретка у усаглашавању законске регулативе и проблемима са којима се сусрећу. Међународне организације, попут ОЕСЦ-а и СЗО, на годишњем нивоу анализирају стање безбедности саобраћаја у државама и упоређују напредак држава у овој области.

⁵¹¹ *Извештаји о напретку ЕК*, доступни на: <https://eupregovori.bos.rs/dokumenta-evropske-unije.html>, посећено дана 15.10.2020. године.

⁵¹² С тим у вези у Извештају се посебно наводи:

„У погледу друмског транспорта Србија има задовољавајући ниво усклађености. Током 2018. године Србија је додатно ускладила своје законодавство у области транспорта опасне робе, обуке професионалних возача, сертификата о стручној квалификацији, квалификационих картица возача и радног времена посаде возила ангажоване у друмском саобраћају и са тахографима. Законодавство у области друмског теретног и путничког саобраћаја је добро усклађено са правом ЕУ. Претходни тренд раста саобраћајних незгода са смртним исходом је заустављен, а број незгода од 2016. године пада. Међутим, број саобраћајних незгода са повредама је порастао у 2017. години, да би у 2018. години поново пао. Број смртних исхода на путевима је и даље знатно изнад просека у ЕУ. Потребни су даљи напори ради побољшања у погледу евиденција о безбедности саобраћаја у Србији спровођењем и извршавањем законодавства које се односи на безбедност возила и на понашање учесника у саобраћају на путевима, правилним пројектовањем и одржавањем путева, укључујући уклањање црних тачака, као и образовањем и подизањем нивоа свести“. Детаљније видети у: Европска комисија, ЕК. (2019). *Радни документ Комисије, Република Србија Извештај за 2019. годину*, Брисел, 29. 5. 2019. године SWD коначна верзија, стр. 78, 79.

⁵¹³ Имајући у виду чињеницу да је Србија, односно бивша СФРЈ, међу првим потписницама бројних међународних конвенција, којима су регулисана бројна питања у области друмског саобраћаја, хармонизација и унификација нашег законодавства у овој области има дугу традицију. У домаћој литератури се често наводи да су бројне одредбе нашег законодавства у овој области, још у ранијим законима биле усклађене за оквирима из међународних конвенција и мултилатералних и билатералних уговора, самим тим што се ратификовањем примењују непосредно и постају саставни део нашег правног система.

У документима ОЕСЦ-а „Годишњи извештаји о безбедности друмског саобраћаја“ у оквиру Међународног транспортног форума и Међународне групе за анализу података о безбедности саобраћаја (ИРТАД), постоје анализе и коментари законске регулативе за сваку земљу чланицу понаособ. У Извештају о безбедности друмског саобраћаја у Републици Србији за 2019. годину, изнети су подаци који се тичу усклађености ЗоБС-а са међународним стандардима и препорукама.⁵¹⁴ У делу Извештаја који се односи на управљање и стратегију у безбедности друмског саобраћаја наводи се да је 2009. године усвојен Закон о безбедности саобраћаја на путевима, у коме су у току периода 2010–2019. године, имплементиране важне мере у складу са препорукама.⁵¹⁵

У Извештају се позитивно оцењује институционална организација и надлежности у области управљања безбедношћу саобраћаја. С тим у вези, истиче се да је одговорност за безбедност саобраћаја на путевима у надлежности Министарства саобраћаја и Министарства унутрашњих послова, која су подржана активностима Агенције за безбедност саобраћаја. Агенција реализује бројна правна и техничка питања у области безбедности саобраћаја на путевима и координира рад локалних тела за безбедност саобраћаја на путевима. Истиче се и да је формирано међуминистарско Тело за координацију безбедности саобраћаја, чији је главни циљ деловања усмерен на хармонизацију напора у правцу унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

3. Правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи и бројна подзаконска акта, чије је доношење предвиђено ЗоБС-ом. У прелазним и завршним одредбама ЗоБС-а одређена је надлежност за доношење ближих прописа, којима се уређују питања важна за спровођење ЗоБС-а. За доношење подзаконских аката, у зависности од врсте материје, надлежна су следећа министарства: Министарство унутрашњих послова, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство здравља, Министарство одбране и Министарство просвете, науке и

⁵¹⁴ International Transport Forum/OECD. (2019). *Road Safety Annual Report 2019, Serbia*, OECD Publishing, Paris, pp. 9.

⁵¹⁵ Наведене мере су већ биле детаљно анализирани у оквиру друге главе *Нормативни оквири у области безбедности саобраћаја на путевима*, а односе се на оснивање институција, као што су Тело за координацију безбедности саобраћаја, Агенције за безбедност саобраћаја и сл.; увођење казних поена у систем санкција од 2009. године; увођење система стручног лиценцирања за обављање одређених послова безбедности саобраћаја у 2012. години; смањење максималног дозвољеног лимита алкохола у крви на 0,2 промила у 2018. години; увођење ограничења брзине 50km/h у насељеним местима од 2009. године; увођење обавезе коришћења сигурносних појасева на задњим седиштима од 2009. године; унапређене су одредбе о возачима са пробном возачком дозволом, обавезном употребом седишта за децу и сл. од 2018. године, итд.

технолошког развоја. За ефикасно спровођење ЗоБС-а и успостављање институционалног оквира организације управљања безбедношћу саобраћаја било је неопходно да подзаконски акти, којима се ближе уређује материја безбедности саобраћаја и формирају нове носеће институције у оквиру организације безбедности саобраћаја, буду донети у законски одређеним роковима и да почну да се примењују заједно са почетком примене самог ЗоБС-а. Већина подзаконских аката није донета у оквиру предвиђеног рока, што је утицало на стварање потпуне нормативне основе за пуну примену и ефикасност примене ЗоБС-а.

4. Прописивање обавезног доношења стратешких докумената резултат је усаглашавања нашег законодавства са искуствима најразвијенијих земаља, пре свега, са искуствима ЕУ и међународним стандардима и препорукама. На основу исказа у међународним документима, циљеви безбедности саобраћаја у националној Стратегији одређени су у складу са препорукама од стране Европске мреже за безбедност.⁵¹⁶

У периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији донета су следећа стратешка документа:

- Национална Стратегија безбедности саобраћаја на путевима РС за период од 2015. до 2020. године, усвојена у јуну 2015. године.⁵¹⁷
- Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима за период 2015–2020. године, усвојен у децембру 2016. године.⁵¹⁸

Осим доношења стратешких докумената на националном нивоу, чланом 14 ЗоБС-а, предвиђено је да „скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, у складу са националном Стратегијом и Акционим планом“. У складу са овом законском одредбом, у периоду 2016–2019. године, донете су стратегије безбедности саобраћаја града Београда, Новог Сада и Ниша, као и око 70 стратегија безбедности саобраћаја на локалном нивоу, од укупно 199 јединица локалних самоуправа.

⁵¹⁶ International Traffic Forum, ITF. (2017). *Road Safety Annual Report 2017*, OECD Publishing, Paris. pp. 458.

⁵¹⁷ *Службени гласник РС*, број 64/2015.

⁵¹⁸ *Службени гласник РС*, број 1/17.

Из наведеног се може констатовати да је према исказима у документима међународних организација правни и стратешки оквир у области саобраћаја у нашој земљи у великој мери усклађен са међународним стандардима и препорукама.

5.1. Измене и допуне Закона о безбедности јавног саобраћаја на путевима Републике Србије у периоду 2010–2019. године

У десетогодишњем периоду примене, ЗоБС је мењан и допуњаван тринаест пута.⁵¹⁹ Циљеви измена и допуна били су вишеструки:

- потреба отклањања недостатака уочених у примени ЗоБС-а, у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја на путевима;
- потреба усаглашавања одредаба ЗоБС-а са другим законима, пре свега са одредбама Закона о прекршајима ради постизања веће ефикасности у примени;
- поједине измене и допуне предложене су у циљу усаглашавања са важећим прописима Европске уније у овој области, у складу са обавезама које Република Србија има у процесу придруживања;
- остваривање веће заштите рањивих категорија учесника у саобраћају представља један од императива, те су кроз ове измене прописане додатне обавезе и строже санкције за непоштовање истих, како за наведене категорије, тако и за остале учеснике у саобраћају;
- две измене ЗоБС-а уследиле су након одлука Уставног суда Републике Србије о неуставности одређених одредби ЗоБС-а, што је за последицу имало брисање

⁵¹⁹ Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 53/2010); Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 101/2011); Одлука Уставног суда *Службени гласник РС*, бр. 32/2013 – одлука УС; Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 55/2014); Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 96/2015 – др. закон); Одлука Уставног суда *Службени гласник РС*, бр. 9/2016 – одлука УС; Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 24/2018); Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 41/2018); Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 41/2018 – др. закон); Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 87/2018); Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 23/2019 и Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 128/2020 – др. закон).

чланова 270 став 1 и 2 и чланова 312 и 313 из законског текста⁵²⁰;

- измене услед доношења посебних закона – Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима⁵²¹ и Закона о путевима⁵²², којима се регулише материја, која је до тада била регулисана одредбама ЗоБС-а. Тако да првобитни текст ЗоБС-а који је садржао 22 главе, након доношења наведена два закона садржи 20 глава;
- техничке исправке ЗоБС-а.

Најзначајније измене извршене су у 2018. години. Само у 2018. години ЗоБС је три пута мењан и допуњаван, с тим што се измене у ЗИД 1/2018⁵²³ сматрају суштинским.

Основни циљ ЗИД 1/2018 је остваривање већег нивоа безбедности саобраћаја на путевима кроз: 1) изградњу и промену свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају путем адекватног образовања, васпитања и информисања; 2) промену понашања учесника у саобраћају путем адекватне контроле и санкционисања; 3) уклањање из система (трајно или привремено) учесника у саобраћају који нису подобни за безбедно учествовање у саобраћају. Измене и допуне су садржале укупно 165 чланова. Може се констатовати да је овим изменама и допунама суштински донет нов ЗоБС, те епитет „нови“ ЗоБС, са пуним оправдањем даље остаје актуелан.⁵²⁴

⁵²⁰ Одлука Уставног суда којом је проглашен неуставним члан 270 става 1 и 2 ЗоБС-а *Службени гласник РС, бр. 32/2013 – одлука УС*, и Одлука Уставног суда којом су проглашени неуставним чланови 312 и 313 ЗоБС-а *Службени гласник РС, бр. 9/2016 – одлука УС*.

⁵²¹ Доношењем Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима (*Службени гласник РС*, број 96/2015) престале су да важе одредбе члана 45 став 2, чланова 243, 244 и 245, члан 279 став 1 тачка 7) и члан 301 став 1 тачка 4 Закона о безбедности саобраћаја на путевима, односно престале су да се примењују одредбе ЗоБС-а из главе XIV Трајање управљања возилом, односно скупом возила и други чланови којима је регулисана ова материја у ЗоБС-у.

⁵²² Доношењем Закона о путевима (*Службени гласник РС*, број 41/2018) престали су да важе члан 115 и члан 156 ЗоБС-а, којима је до тада била регулисана материја Ванредног превоза и глава VIII. Путеви.

⁵²³ Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*, бр. 24/2018) – у даљем тексту: ЗИД 1/2018.

⁵²⁴ У другој глави ове дисертације, *Нормативни оквири у области безбедности саобраћаја на путевима*, анализирана је садржина ЗоБС-а, имајући у виду одредбе из прецишћеног текста закона.

5.2. Измене и допуне Кривичног законика Републике Србије у делу који се односи на кривична дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима у периоду од 2010. до 2019. године

Усвајањем Кривичног законика, наше кривично законодавство је сврстано у ред савремених законодавстава.⁵²⁵ Од ступања на снагу првобитног законског текста, КЗ је мењан и допуњаван више пута. Основна сврха и циљ ових промена су вишеструки: стварање нормативне основе за ефикасно сузбијање криминалитета на територији Републике Србије; усаглашавање законског текста и појединих инкриминација са међународним стандардима и препорукама, као и стандардима и препорукама Европске уније, чији члан Република Србија тежи да постане.⁵²⁶

У периоду 2010–2019. године КЗ је мењан и допуњаван пет пута.⁵²⁷ Из садржаја измена и допуна КЗ-а, (које се односе на главу XXVI Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја) произилази да у анализираном периоду није било измена и допуна КЗ за кривична дела у области друмског саобраћаја⁵²⁸ (у правцу декриминализације, инкриминације нових кривичних дела, односно проширивања или сужавања криминалне зоне, те поштравања кривичних санкција, односно прописаних казни за кривична дела из чланова 289, 290, 295, 296 и 297 КЗ-а), која су предмет истраживања у овој дисертацији. Међутим, значајно је нагласити да се доношење ЗоБС-а посредно рефлектовало на примену КЗ-а, код кривичних дела против безбедности друмског саобраћаја због бланкетног карактера његових одредби. Овакав утицај произилази из чињенице да се на основу саобраћајних прописа одређује да ли је у конкретном случају

⁵²⁵ Кривични законик Републике Србије усвојен је 2005 године, а ступио на снагу 1. јануара 2006. године (*Службени гласник РС*, бр. 85/2005, 88/2005 – испр., 107/2005 – испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019).

⁵²⁶ Иако је Кривични законик у великој мери усаглашен са стандардима и актима Европске уније, Савета Европе и Уједињених нација, одређена документа Европске уније и Савета Европе, као и правне тековине земаља чланица Европске уније, захтевају његово даље усаглашавање.

⁵²⁷ Закон о изменама и допунама Кривичног законика (*Службени гласник РС*, бр. 121/2012); Закон о изменама и допунама Кривичног законика (*Службени гласник РС*, бр. 104/2013); Закон о изменама и допунама Кривичног законика (*Службени гласник РС*, бр. 108/2014); Закон о изменама и допунама Кривичног законика (*Службени гласник РС*, бр. 94/2016) и Закон о изменама и допунама Кривичног законика (*Службени гласник РС* бр. 35/2019).

⁵²⁸ Једина измена је предвиђена чланом 5 предлога Закона о изменама и допунама, којом се допуњује члан 290 став 1 Кривичног законика, тако што се предвиђа нова радња извршења кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја опасном радњом и опасним средством, имајући у виду учестале појаве противправног заустављања превозног средства у железничком саобраћају. Детаљније видети у: Закону о изменама и допунама Кривичног законика (*Службени гласник РС*, бр. 104/2013).

остварена радња кривичног дела, односно одређује правна квалификација кривичног дела.

6. Структура примењених превентивних и репресивних мера у сузбијању саобраћајне делинквенције у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Према резултатима емпиријских истраживања у Републици Србији је за време примене ЗобС-а дошло до статистички значајног опадања броја погинулих у саобраћајним незгодама. Посматрајући по категоријама учесника у саобраћају, резултати су показали да је дошло до значајног смањења броја погинулих мушкараца и особа млађег животног доба. У истраживању је утврђено да постоји корелација тренда опадања броја погинулих са применом нових мера у области безбедности саобраћаја и успостављањем заштитног система управљања безбедношћу саобраћаја. Истовремено, резултати истраживања указују да је потребно додатно јачање заштитног система, кроз јачање стратешке и системске примена мера безбедности саобраћаја, како би се повећали ефекти мера безбедности саобраћаја у Републици Србији.⁵²⁹

Са друге стране, на смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама утицала је и примена репресивних мера у сузбијању саобраћајних деликата. Пооштравање казнене политике за саобраћајне деликте, увођење система казних бодова и примена института који доприносе повећању извесности и хитности санкционисања саобраћајних делинквената, утицали су на сузбијање саобраћајних деликата и смањење броја страдалих у саобраћајним незгодама.

Применом превентивних и репресивних мера формира се компактан систем заштите у саобраћају, па се и оцена њихове ефикасности не може посматрати одвојено. Ефекти примене превентивних и репресивних мера зависе од њиховог броја и структуре, али и ефикасности и правовремености примене. Постојање већег броја и повољније

⁵²⁹ Петровић, А., Јовановић, Д., Станојевић, П. (2020). *Промене броја погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији*. Техника, година LV No.4 ISSN 0040-2176 UDC: 62(062.2)(497.1), 479–484, стр. 482,483.

структуре мера друштвене реакције у области саобраћаја повећава и њихову потенцијалну ефикасност.⁵³⁰

6.1. Ефикасност и структура превентивних мера у области безбедности саобраћаја у Републици Србији

ЗобС-ом је предвиђена широка лепеза превентивних мера у циљу спречавања саобраћајних деликата и смањења броја страдалих у саобраћајним незгодама. Свака од ових мера састоји се од сложеног система активности, чија ефикасност зависи од деловања великог броја субјеката, њихове међусобне координације и усклађености рада и сарадње. Све превентивне мере су, у крајњој линији, усмерене на стварање услова за безбедније учеснике у саобраћају, безбеднија возила и безбедније путеве и делују у међусобној спреси и интеракцији. Ефикасност у спречавању саобраћајних деликата и њихових последица, у великој мери зависи од разноврсности и структуре примењених превентивних мера у области безбедности саобраћаја. Што су превентивне мере у безбедности саобраћаја разноврсније и повољније структуре, то је већа могућност ефикасног утицања на спречавање саобраћајних деликата. Заједничка карактеристика ових мера је проактивно деловање, јер се њихова примена заснива на предузимању мера које спречавају настанак саобраћајних незгода. У том смислу, посебан значај имају новине у ЗобС-у које се односе на побољшање структуре мера безбедности саобраћаја.

Емпиријска истраживања су показала постојање утицаја примењених превентивних мера на смањење броја погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији. Резултати ових истраживања указују на постојање корелације између смањеног броја погинулих рањивих категорија учесника у саобраћају (пешака, деце, мотоциклиста) и мера које се односе на ограничење брзине у насељеним местима, увођење пешачких зона, зона „школе“ и зона „30“. Повећана употреба сигурносног појаса утицала је на смањење броја страдалих возача и путника у путничким аутомобилима. Велика је вероватноћа да су на смањење броја погинулих лица мушког пола утицала нова законска решења о смањењу толеранције алкохолисаности возача у саобраћају. Значајно смањење броја погинулих младих возача може се довести у везу са увођењем новог

⁵³⁰ Инић, М. (2004). *Ор. cit.*, стр. 382.

концепта обуке возача и увођењем института пробне возачке дозволе, који подразумева бројна ограничења у управљању моторним возилом, што значајно утиче на смањење ризика настајања и страдања у саобраћајним незгодама за „надгледане“ возаче.⁵³¹ Наведени ефекти последица су успостављања политике управљања безбедношћу саобраћаја и примене широке лепезе превентивних мера у спречавању саобраћајних деликата.

6.1.1. Јавне промоције и кампање о безбедности саобраћаја спроведене у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији

Међу примењеним превентивним мерама велики значај и улогу имају кампање и јавне промоције безбедности саобраћаја. Ефикасност спровођења законске регулативе у саобраћају у великој мери зависи и од тога какву подршку јавности имају законска решења. У анализираном периоду, Агенција за безбедност саобраћаја је спровела преко двадесет кампања⁵³² и бројне јавне промоције у сарадњи са другим јавним институцијама, јавним личностима, као и лицима која су била учесници саобраћајних незгода.⁵³³ Циљ спровођења кампања и промотивних акција је подизање нивоа безбедности саобраћаја у Републици Србији како би се спречило страдање људи у саобраћају на путевима (у том смислу, посебна пажња је усмерена на рањиве категорије учесника у саобраћају, децу, пешаке и кључне проблеме у безбедности саобраћаја: прекорачење брзине, алкохолисано стање, коришћење сигурносних система). Свака кампања се односи на одређену циљну групу учесника у саобраћају и садржи тачно одређену поруку коју им шаље. Резултати емпиријских истраживања указују да је примена кампања и јавних промоција утицала на смањење страдања одређених категорија учесника у саобраћају.⁵³⁴

⁵³¹ Петровић, А., Јовановић, Д., Станојевић, П. (2020). *Оп. cit.*, стр. 482,483.

⁵³² Неке од актуелних кампања су: Екранизована упутства за правилну употребу дечјих седишта: „Ум на друм“, „Безбедно на два точка“, „Никад немој“, „Лична прича“, „Имаш само један пут“, „Или мобилни или волан“, „Животни позив, живота вредан“... Списак актуелних и реализованих кампања доступан је на <https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/preventivne-aktivnosti/kampanje-421>, посећено 11.11.2020. године.

⁵³³ Кампање и акције се спроводе сачињавањем једноставних визуелних идентитета који су доступни онлајн или су видљиви на билбордима, аутобуским стајалиштима, промотивним материјалима, као и ТВ спотовима и радио рекламама.

⁵³⁴ Петровић, А., Јовановић, Д., Станојевић, П. (2020). *Оп. cit.*, стр. 482.

6.2. Ефикасност и структура репресивних мера у сузбијању саобраћајне делинквенције у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године

Ефикасност рада прекршајних судова у изрицању санкција за саобраћајне прекршаје у Републици Србији анализирана је кроз однос укупног броја предмета у раду⁵³⁵ и броја решених/мериторно решених предмета за саобраћајне прекршаје (табела 2.21).

Табела 2.21 – Број предмета у раду, решених и мериторно решених предмета за саобраћајне прекршаје у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Укупно
Укупно предмета у раду	581616	538027	479977	437877	408291	442616	480372	473182	377595	598141	4817694
Решених предмета	307432	316696	286186	268676	248900	238400	248170	287343	246567	187794	2636164
%	52,86	58,86	59,62	61,36	60,96	53,86	51,66	60,73	65,30	31,40	55,66
Мериторно решених предмета	264253	274589	241090	231613	213489	210675	225060	226781	195092	151891	2234533
%	45,43	51,04	50,23	52,89	52,29	47,60	46,85	47,93	51,67	25,39	47,13

Извор података: Прекршајни апелациони суд Републике Србије

У анализираном периоду од укупног броја предмета у раду за саобраћајне прекршаје, просечно је на годишњем нивоу било 55,66% решених предмета. Овај проценат је још мањи уколико посматрамо укупан број мериторно решених предмета (47,13%). Посматрајући податке по годинама, постоји благи тренд повећања броја решених/мериторно решених предмета. Из наведеног произилази констатација о незнатном повећању ефикасности рада прекршајних судова у анализираном периоду, с тим што је у 2019. години забележен најмањи проценат решених (31,40%) и мериторно решених (25,39%) предмета. Из наведених података произилази да се просечно на годишњем нивоу реши око половине предмета у раду по пријавама за саобраћајне прекршаје, док се половина укупног броја предмета у раду „пренесе“ у наредну годину. Са тим у вези, посебно треба указати и на кратке рокове застарелости покретања и

⁵³⁵ Број предмета у раду у табели представља збир примљених предмета у години и број предмета „пренетих“ из претходне године/а, па је укључен у табелу, јер је релевантан за број решених и мериторно решених предмета.

вођења прекршајних поступака, што у одређеном броју случајева доводи до застаревања права на прекршајно гођење.⁵³⁶ Из тога произилазе даљи негативни ефекти, који се огледају у слабљењу специјално превентивног и генерално превентивног учинка репресивних мера. Растерећењу рада прекршајних судова значајно је допринело увођење института прекршајног налога од 2014. године, којим су полицијски службеници овлашћени да на лицу места санкционишу за лакше саобраћајне прекршаје. Осим тога, већи проценат примене института споразума о признању прекршаја могао би допринети ефикасности прекршајног поступка. Према доступним подацима, у 2018. години закључено је 89.000 споразума о признању прекршаја за саобраћајне прекршаје, од којих судови нису прихватили само 45.⁵³⁷

Ефикасност примене кривичних санкција за саобраћајна кривична дела анализирана је на основу података о трајању кривичних поступака од оптужбе до правноснажног окончања поступка у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године (табела 2.22).

Табела 2.22 – *Трајање кривичних поступака за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији*

Година	Укупно	%	до 4 месеца	%	преко 4 месеца до 6 месеци	%	преко 6 месеци до 1 године	%	преко 1 до 2 године	%	преко 2 године	%
2010	3324	10,24	408	5,06	335	11,38	974	15,71	985	14,44	622	7,37
2011	4261	13,13	479	5,94	338	11,48	917	14,80	1285	18,84	1242	14,73
2012	3957	12,19	513	6,37	333	11,31	811	13,08	912	13,37	1387	16,45
2013	4292	13,22	763	9,47	420	14,26	911	14,70	915	13,41	1283	15,21
2014	4136	12,74	635	7,88	291	9,88	803	12,96	1159	16,99	1248	14,80
2015	3018	9,30	875	10,86	221	7,50	406	6,55	499	7,31	1017	12,06
2016	2518	7,76	1003	12,45	237	8,05	319	5,15	276	4,05	683	8,10
2017	2492	7,68	1124	13,95	254	8,62	388	6,26	317	4,65	409	4,85
2018	2162	6,66	1107	13,74	237	8,05	308	4,97	221	3,24	289	3,43
2019	2299	7,08	1152	14,29	279	9,47	361	5,82	253	3,71	254	3,01
Укупно	32459	100	8059	100	2945	100	6198	100	6822	100	8434	100

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

⁵³⁶ На основу члана 84 Закона о прекршајима релативна застарелост покретања и вођења прекршајног поступка наступа у року од годину дана од дана када је прекршај учињен, а апсолутна застарелост протеком две године од дана када је учињен прекршај.

⁵³⁷ Саопштење МУП-а у Сокобањи, 24.09.2019. године. Доступно на: <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/aktuelno/aktivnosti/80874241-4cc8-492d-a049-f9ab5612fe82>, посећено дана 10.11.2020. године.

Четвртина кривичних поступака, посматрано од оптужбе до правноснажности поступка, траје до 4 месеца, а половина кривичних поступака (47%) траје дуже од једне године. Пажњу завређују и следећи трендови. У посматраном периоду готово је троструко повећан број кривичних поступака, чије је трајање до 4 месеца, а значајно смањен број поступака који трају дуже од 6 месеци (по свим категоријама наведеним у табели). Ови подаци говоре у прилог констатацији да је у анализираном периоду дошло до значајног повећања ефикасности кривичних поступака који се воде за саобраћајна кривична дела.

6.2.1. Структура изречених санкција за саобраћајне прекршаје у периоду од 2014. до 2019. године у Републици Србији

У периоду 2014–2019. године у Републици Србији је физичким лицима због кршења ЗоБС-а изречено укупно 6.491.987 прекршајних санкција од стране прекршајних судова (табела 2.23). У структури изречених санкција саобраћајне прекршаје најзаступљеније су новчане казне, казнени поени и заштитне мере.

Табела 2.23 – Структура прекршајних санкција изречених од стране прекршајних судова физичким лицима за кршење ЗоБС-а у Републици Србији у периоду од 2014. до 2019. године

Година		Новчана казна	Казна затвора	Рад у јавном интересу	Казнени поени	Опомена	Васпитне мере	Заштитна мера	Укупно
2014	Број	570398	1192	14	125919	1515	3573	75824	778435
	%	73,27	0,15	0,00	16,18	0,19	0,46	9,74	100,00
2015	Број	925861	1354	18	161430	1546	4479	111780	1206468
	%	76,74	0,11	0,00	13,38	0,13	0,37	9,27	100,00
2016	Број	956728	1330	32	169769	1358	3927	88523	1221667
	%	78,31	0,11	0,00	13,90	0,11	0,32	7,25	100,00
2017	Број	937701	1089	11	152349	1549	3082	70694	1166475
	%	80,39	0,09	0,00	13,06	0,13	0,26	6,06	100,00
2018	Број	903945	1722	172	94497	1685	2844	49650	1054515
	%	85,72	0,16	0,02	8,96	0,16	0,27	4,71	100,00
2019	Број	961303	1402	264	62679	2045	2280	34454	1064427
	%	90,31	0,13	0,02	5,89	0,19	0,21	3,24	100,00
Укупно	Број	5255936	8089	511	766643	9698	20185	430925	6491987
	%	80,96	0,12	0,01	11,81	0,15	0,31	6,64	100,00

Извор података: Министарство правде Републике Србије – Сектор за правосуђе

Највећи број изречених санкција за саобраћајне прекршаје од стране прекршајних судова чине новчане казне 5.255.936 (80,96%). Уколико се овоме додају и фиксне новчане казне изречене физичким лицима по прекршајним налозима од стране саобраћајне полиције (5.151.737 новчаних казни), може се констатовати да је ова казна доминантна санкција за саобраћајне прекршаје. С обзиром да се новчана казна може изрећи и као главна и као споредна, као и да је за највећи број саобраћајних прекршаја прописана новчана казна, произилази и њен доминантан удео у структури изречених прекршајних санкција.

Поред новчаних казни у периоду 2014–2019. године у Републици Србији је изречено:

- 8.089 казни затвора (0,12%), уз констатацију да је у последње две године анализираног периода повећан број изречених казни затвора;
- 511 казни рада у јавном интересу (0,01%), уз констатацију да је највећи број казни рада у јавном интересу изречен у 2018. и 2019. години (од 511 казни рада у јавном интересу, у ове две године изречено је 436 казни рада у јавном интересу);
- 766.643 казних поена (11,83) као специфичних прекршајних санкција за саобраћајне прекршаје. Казнени поени су после новчане казне најзаступљенији у структури изречених прекршајних санкција, а највећи број казних поена изречен је у 2015. и 2016. години;
- 9.698 опомена (0,15%), изриче се уместо новчане казне када су за то испуњени законом прописани услови;
- 20.185 васпитних мера⁵³⁸ (0,31%), које се изричу млађим малолетницима самостално, односно старијим малолетницима⁵³⁹ уз казну или заштитну меру;
- 430.925 заштитних мера (6,64%), међу којима је доминантан број изречених мера забрана управљања моторним возилом (99,94%).

⁵³⁸ Према члану 74 став 1 ЗП, васпитне мере које се могу изрећи су: мере упозорења и усмеравања (укор и посебне обавезе) и мере појачаног надзора.

⁵³⁹ Према члану 73 ЗП-а суд може старијим малолетницима, који су у време прекршаја навршили 16 година, а нису навршили 18 година, изрећи васпитну меру, новчану казну, казнене поене, казну малолетничког затвора и заштитну меру.

На основу изложених података може се констатовати да, поред новчаних казни у структури изречених прекршајних санкција, значајан удео чине казнени поени (11,83%) и заштитне мере (6,64%), док су остале прекршајне санкције заступљене у знатно мањој мери.

6.2.2. Структура кривичних санкција изречених за саобраћајна кривична дела у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији

У периоду 2010–2019. године у Републици Србији, изречено је укупно 43.314 кривичних санкција пунолетним лицима осуђеним за кривична дела против безбедности друмског саобраћаја (члан 289, члан 209, члан 295, члан 296 и члан 297 КЗ-а). Број и врсте изречених кривичних санкција за саобраћајна кривична дела приказан је у табели 2.24.

Табела 2.24 – Број и врсте кривичних санкција изречених пунолетним осуђеним лицима за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији за период од 2010. до 2019. године

Врста санкције	Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Укупно	%
Казна затвора	Број	265	403	497	698	839	331	315	260	205	219	4032	9,31
	%	6,57	10,00	12,33	17,31	20,81	8,21	7,81	6,45	5,08	5,43	100,00	
Кућни затвор	Број	/	/	/	/	/	123	126	119	120	140	628	1,45
	%	/	/	/	/	/	19,59	20,06	18,95	19,11	22,29	100,00	
Новчана казне	Број	694	899	693	652	592	397	281	277	279	311	5075	11,72
	%	13,67	17,71	13,66	12,85	11,67	7,82	5,54	5,46	5,50	6,13	100,00	
Рад у јавном интересу	Број	8	27	17	18	23	15	12	14	5	8	147	0,34
	%	5,44	18,37	11,56	12,24	15,65	10,20	8,16	9,52	3,40	5,44	100,00	
Одузимање возачке дозволе	Број	1	8	2	5	10	3	2	0	0	2	33	0,08
	%	3,03	24,24	6,06	15,15	30,30	9,09	6,06	0,00	0,00	6,06	100,00	
Условна осуда	Број	1962	2281	2058	2086	1967	1719	1415	1542	1344	1433	17807	41,11
	%	11,02	12,81	11,56	11,71	11,05	9,65	7,95	8,66	7,55	8,05	100,00	
Судска опомена	Број	25	27	26	18	10	10	17	26	11	11	181	0,42
	%	13,81	14,92	14,36	9,94	5,52	5,52	9,39	14,36	6,08	6,08	100,00	
Мере безбедности	Број	1287	1982	1904	1664	1683	1462	1254	1343	1151	1226	14956	34,53
	%	8,61	13,25	12,73	11,13	11,25	9,78	8,38	8,98	7,70	8,20	100,00	
Васпитна мера	Број	3	6	9	7	3	1	0	1	1	0	31	0,07
	%	9,68	19,35	29,03	22,58	9,68	3,23	0,00	3,23	3,23	0,00	100,00	
Споредна казна	Број	48	48	41	52	57	40	38	30	33	37	424	0,98
	%	11,32	11,32	9,67	12,26	13,44	9,43	8,96	7,08	7,78	8,73	100,00	

Укупно	Број	4293	5681	5247	5200	5184	4101	3460	3612	3149	3387	43314	100
	%	9,91	13,12	12,11	12,01	11,97	9,47	7,99	8,34	7,27	7,82	100,00	

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије

Највећи број изречених кривичних санкција чине: условне осуде (41,53%), мере безбедности (35,43%), новчане казне (11,72%) и казна затвора (заједно са казном кућног затвора 10,76%).

Од укупног броја изречених кривичних санкција најчешће су изрицане мере упозорења 17.988 (41,53%) од чега:

- 17.807 условних осуда (41,11%) и
- 181 судска опомена (0,42%).

Мере безбедности су изречене у 14.956 (35,43%) случајева од чега је преко 98% изречених мера безбедности забрана управљања моторним возилом.

У анализираном периоду изречено је укупно 9.915 казни (22,9%) и 424 споредне казне (0,98%). Као главне казне изречене су:

- 4.032 казне затвора (9,31%) и 628 казни кућног затвора (1,45%) (укупно 10,76%);
- 5.075 новчаних казни (11,72%);
- 147 казни рада у јавном интересу (0,34%);
- 33 казни одузимања возачке дозволе (0,08%);
- 31 васпитна мера (0,07%), лицима која су кривично дело извршила као малолетници, а суђено им је у доба када су били млађи пунолетници.

Из наведених података може се констатовати да условна осуда и новчана казна чине више од половине изречених санкција за саобраћајна кривична дела. Имајући у виду врсту и меру казни прописаних за саобраћајна кривична дела, ови подаци указују на благу казнену политику судова (било да су изрицане казне, које су ближе законском минимуму, било кроз примену института ублажавања казне). Мера безбедности забрана управљања моторним возилом је после условне осуде најзаступљенија у структури изречених кривичних санкција. Међутим, овде пре свега треба имати у виду да је њено изрицање обавезно код кривичног дела из члана 297 КЗ-а. Анализирајући број изречених казни рада у јавном интересу и одузимања возачке дозволе, може се рећи да не постоји значајна примена ових алтернативних кривичних санкција за саобраћајна кривична дела.

ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Усвајањем ЗоБС-а створени су нормативни оквири за успешан и ефикасан напредак у области безбедности саобраћаја, који захтевају стратешко и системско деловање у спречавању саобраћајних деликата. Основни задатак политике безбедности саобраћаја сваке државе лежи у успостављању таквог заштитног система који ће имати дугорочне ефекте у смањењу броја извршених саобраћајних деликата и њихових последица. Ефикасност политике безбедности саобраћаја зависи од добро осмишљеног и реализованог система заштите. У том смислу, политика управљања безбедношћу саобраћаја има непосредни утицај на криминалну политику сузбијања саобраћајне делинквенције. Ове две политике се међусобно прожимају и чине јединствени систем са нераскидивим везама. У складу са наведеним, могло би се рећи да већи успех на пољу управљања безбедношћу саобраћаја значи већу безбедност, а мање кршења саобраћајних прописа, самим тим и смањење броја саобраћајних деликата.

На основу анализе података о броју и врсти саобраћајних деликата у периоду 2010–2019. године, утврђена је корелација између примене „нових“ законских мера у области безбедности саобраћаја и смањења броја извршених саобраћајних деликата и броја погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији. У циљу извођења што веродостојнијих закључака о доказаности постављених хипотеза током истраживања су прикупљени и обрађени бројни подаци, који се односе на: саобраћајне деликте (статистички подаци о саобраћајним прекршајима и кривичним делима против безбедности јавног саобраћаја) и саобраћајне незгоде; статистичке податке о броју погинулих у саобраћајним незгодама; карактеристике саобраћајних делинквената и детерминанте делинквентног понашања; трајање прекршајних и кривичних поступака у којима се суди за саобраћајне деликте; структуру превентивних и репресивних мера (прекршајних и кривичних санкција) итд.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима предвиђена су реформска и системска решења усклађена са међународним стандардима и препорукама у области безбедности саобраћаја. Усвојена су законска решења у складу са праксом оних земаља које су успоставиле заштитни систем и успешно управљају безбедношћу саобраћаја. Применом ЗоБС-а створена је нормативна, институционална и стратешка основа за управљање безбедношћу саобраћаја у Републици Србији. Оснивањем специјализованих тела, доношењем подзаконских аката и стратешких докумената у области безбедности саобраћаја, спроведена је даља хармонизација система безбедности саобраћаја са међународним и ЕУ стандардима и препорукама. Основни циљ усвајања „нових“ законских мера био је да се њиховом применом утиче на спречавање саобраћајних деликата и смањење броја страдалих у саобраћају на путевима.

Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја у Републици Србији утицала је на промену понашања учесника у саобраћају, што је довело до смањења броја извршених саобраћајних прекршаја у периоду 2010–2019. године. У анализираном периоду број примљених предмета за саобраћајне прекршаје је опао за 45,24%. Резултати емпиријских истраживања показали су да је примена ЗоБС-а утицала и на промене ставова и навика учесника у саобраћају. Ови резултати се могу приписати дугорочним ефектима примене законске регулативе у области саобраћаја, упркос томе што промене ставова и навика учесника у саобраћају, према показатељима у анализираном периоду нису значајне.

Примена законских мера у области саобраћаја имала је утицаја на смањење броја саобраћајних незгода у анализираном периоду. У 2019. години регистровано је за четвртину мање саобраћајних незгода, него у 2010. години. У корелацији са овим статистичким подацима су и подаци о смањењу броја саобраћајних кривичних дела. У 2019. години је за 29,54% смањен број саобраћајних кривичних дела у Републици Србији у односу на 2010. годину. У структури саобраћајних кривичних дела више од две трећине чине нехатни облици кривичних дела. Највећи проценат заступљености чини кривично дело угрожавање јавног саобраћаја (из члана 289 став 1 и став 3 у вези са ставом 1 КЗ-а) и његов квалификован облик – кривично дело тешка дела против безбедности јавног саобраћаја из члана 297 КЗ-а. Ови подаци указују да је у периоду примене ЗоБС-а дошло до значајног смањења броја извршених кривичних дела против безбедности саобраћаја на путевима.

Примена адекватних мера безбедности саобраћаја зависи од карактеристика саобраћајних делинквената и детерминанти делинквентног понашања учесника у саобраћају. Из резултата истраживања произилази да унутрашње, спољашње и социодемографске карактеристике утичу на безбедно понашање учесника у саобраћају. Посматране појединачно, наведене карактеристике имају различит интензитет утицаја на безбедно понашање у саобраћају. С тим у вези, унутрашње карактеристике (темперамент, карактерне црте, емоције) утичу на безбедно понашање учесника у саобраћају, али се морају посматрати у садејству са спољашњим карактеристикама. Од спољашњих карактеристика саобраћајних делинквената, највећу заступљеност има алкохолисано стање као утицајни фактор настанка саобраћајних незгода у Републици Србији. У структури саобраћајних делинквената доминирају ожењени мушкарци млађег животног доба и нижег образовног нивоа.

Специфичност политике сузбијања саобраћајне делинквенције огледа се у потреби очувања процеса одвијања саобраћаја, уз што мање страдања у саобраћају као негативних последица одвијања саобраћаја. У том циљу, примењује се широка лепеза превентивних и репресивних мера. У Републици Србији је у 2019. години смањен број погинулих лица у саобраћајним незгодама за 19,09%, па се може рећи да је примена законских мера (превентивних и репресивних) утицала на смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама. У периоду 2010–2019. године спроведене су бројне кампање и јавне промоције, које имају за циљ подизање нивоа саобраћајне културе учесника у саобраћају. У структури изречених прекршајних санкција доминирају новчане казне, а у структури изречених кривичних санкција условне осуде и новчане казне. Резултати истраживања указују и на потребу повећања ефикасности рада правосудних органа и примену строже казнене политике кривичних судова, што би утицало на јачање ефеката казнене политике у сузбијању саобраћајних деликата и броја страдалих у саобраћајним незгодама у Републици Србији.

На основу свега изложеног закључује се да је потврђена општа (генерална) хипотеза, која гласи: *Законска регулатива у области саобраћаја утицала је на сузбијање саобраћајних деликата и њихових последица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године.* Примена законске регулативе у области саобраћаја у периоду 2010–2019. године, утицала је на смањење броја саобраћајних деликата, броја саобраћајних незгода и броја погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији. Тренд опадања

анализираних показатеља показује осцилације по годинама у анализираном периоду, што говори у прилог томе да је за успостављање стабилног система заштите у безбедности саобраћаја потребно наставити са јачањем стратешког и системског деловања у примени законских мера у овој области. Закључак о општој (генералној) хипотези, поткрепљен је резултатима истраживања у оквиру посебних хипотеза. На тај начин је формирана целовита слика са прегледом аргумената и конкретних резултата, на основу којих је изведен и закључак о доказаности опште хипотезе.

1. Делимично је потврђена прва посебна хипотеза, која гласи: *Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утицала је на промене понашања, ставова и навика учесника у саобраћају, што је довело до смањења броја саобраћајних прекршаја у Републици Србији.* Резултати емпиријских истраживања показују да је примена нових законских мера утицала на промену понашања, ставова и навика учесника у саобраћају. Статистички подаци о саобраћајним прекршајима у Републици Србији показују значајно смањење у периоду 2010–2019. године. Број примљених предмета за саобраћајне прекршаје код прекршајних судова је у 2019. години опао за 45,24%, у односу на 2010. У 2019. години број решених предмета је мањи за 48,92%, што представља за готово половину мање у односу на 2010. годину. Број мериторно решених предмета је у 2019. години за 42,52% смањен у односу на 2010. годину, што такође доводи до сличног закључка. У тренду опадања саобраћајних прекршаја постоје осцилације у броју по годинама. У анализираном периоду опала је квота саобраћајних прекршаја. Саобраћајни прекршаји су у 2010. години чинили половину, док у 2019. години чине трећину укупног броја мериторно решених предмета за прекршаје. Наведене чињенице говоре у прилог доказаности хипотезе. Хипотеза није доказана у делу који се односи на регистроване саобраћајне прекршаје, за које су изречени прекршајни налози физичким лицима од стране саобраћајне полиције, јер у периоду 2015–2019. године постоји благи пораст ових саобраћајних прекршаја. Овај показатељ, међутим, може бити и последица повећаног интензитета аутоматске полицијске контроле за лакше саобраћајне прекршаје за које је прописана фиксна новчана казна, па га треба узети у обзир са резервом.

Доказана је појединачна хипотеза: *Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утиче на промене понашања учесника у саобраћају у Републици Србији.* Доказаност хипотезе произилази из: апсолутних показатеља (броја регистрованих саобраћајних прекршаја) који показују да је за време примене ЗоБС-а дошло до опадања

броја регистрованих противправних понашања у саобраћају, у периоду од 2010–2019. године. Релативни показатељи (индикатори безбедности саобраћаја), такође указују да је дошло до позитивних промена понашања, у кључним областима безбедности саобраћаја, у периоду од 2013–2019. године у Републици Србији.

Делимично је потврђена појединачна хипотеза: *Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утиче на промене ставова учесника у саобраћају у Републици Србији.* Поређењем резултата истраживања ставова у 2010. и 2017. години, потврђено је да у одређеним кључним областима безбедности саобраћаја постоје позитивне промене ставова. Ове промене се могу тумачити као унапређење ставова у току примене ЗобС-а, што доводи до закључка да је хипотеза доказана. Међутим, на основу квантитета промена, не може се тврдити да је дугорочна примена законских мера значајније утицала на промену ставова учесника у саобраћају, па се ова појединачна хипотеза може само делимично потврдити.

Делимично је потврђена појединачна хипотеза, која гласи: *Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утиче на промене навика учесника у саобраћају у Републици Србији.* Резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији потврђују да је примена законске регулативе у саобраћају утицала на промену навика учесника у саобраћају када је у питању коришћење заштитних (безбедносних) система. Вредности ових релативних показатеља безбедности саобраћаја потврђују значајне промене навика код коришћења сигурносних појасева на предњем седишту и кацига за мотоциклисте. Имајући у виду наведене аргументе, хипотеза се сматра доказаном. Иако је примена законских мера утицала на промене навика учесника у саобраћају, ова хипотеза не може се у потпуности потврдити. Према апсолутним показатељима у анализираном периоду није дошло до смањења броја регистрованих саобраћајних прекршаја везаних за коришћење сигурносних система и мобилних телефона за време вожње, што се повезује са небезбедним навикама учесника у саобраћају. Ови резултати указују на то да је ова појединачна хипотеза делимично доказана.

2. Доказана је друга посебна хипотеза, која гласи: *Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утиче на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији.* Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја, у периоду 2010–2019. године, утицала је на смањење броја извршених саобраћајних

кривичних дела у Републици Србији. Уколико се анализира број правноснажних осуда за саобраћајна кривична дела, резултати истраживања показују да је у 2019. години смањен број саобраћајних кривичних дела за 29,54% у односу на 2010. годину. Тренд смањења је још значајнији уколико се анализира период пре примене ЗобС-а. Тако је у 2019. години дошло до опадања броја саобраћајних кривичних дела за 64,65% у односу на 2009. годину. У прилог доказаности ове хипотезе говоре и други показатељи изнети у истраживачком делу – стопа саобраћајног криминалитета и квота саобраћајног криминалитета. Уколико се упореде подаци у анализираном периоду, може се закључити да је у 2019. години стопа саобраћајног криминалитета на 100.000. регистрованих моторних возила опала за више од 50%, док је стопа саобраћајног криминалитета на 100.000 становника опала је за једну четвртину (26,04%), у односу на 2010. годину. Такође, квота саобраћајног криминалитета у 2019. години је за половину мања у односу на 2010. годину. Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја из члана 289 КЗ-а и тешка дела против безбедности јавног саобраћаја из члана 297 КЗ-а чине 99,56% саобраћајних кривичних дела у анализираном периоду. Угрожавања безбедности саобраћаја на путевима доминантан је облик радње извршења у структури саобраћајног криминалитета. С тим у вези, значајно је истаћи да је у 2019. години за трећину смањен број правноснажних осуда за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја.

Уз закључак да је друга посебна хипотеза потврђена, потребно је истаћи и следеће чињенице. Прво, тренд смањења саобраћајних кривичних дела није линеаран, већ има одређене осцилације. То значи да опадање тренда постоји, али није устаљено, јер варира од године до године у анализираном периоду (што је доказано анализом промене ланчаног индекса). Друго, утицај примене „нових“ законских мера у области саобраћаја на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела је посредан и произилази из бланкетног карактера кривичноправних норми. Треће, основ за закључак о доказаности хипотезе произилази и из тога што у анализираном периоду није било измена КЗ-а које су се односиле на кривична дела против безбедности друмског саобраћаја (поштравање санкција или сужавање криминалне зоне), па се у том смислу резултати истраживања могу узети за ефекте примене законске регулативе у области саобраћаја.

Доказана је појединачна хипотеза, која гласи: *Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утиче на смањење броја извршених саобраћајних незгода у Републици Србији.* У прилог доказаности хипотезе говоре подаци о броју регистрованих

саобраћајних незгода у Републици Србији у анализираном периоду. У 2019. години број саобраћајних незгода је смањен за 25,18% у односу на 2010. годину, иако је забележен пораст стопе моторизације у анализираном периоду. У 2019. години забележена је за 47,55% мања стопа саобраћајних незгода на 100.000 регистрованих моторних возила (саобраћајни ризик) у односу на 2010. годину, а смањена је и стопа саобраћајних незгода на 100.000 становника (јавни ризик). Број саобраћајних незгода показује још значајнији пад у односу на 2009. годину. Тако је у првој години примене ЗоБС-а (2010. година) број регистрованих саобраћајних незгода био за 26,34% мањи у односу на 2009. годину, а у 2019. години за 44,88% мањи у односу на 2009. годину (односно пре почетка примене ЗоБС-а).

3. Потврђена је трећа посебна хипотеза, која гласи: *Унутрашње (ендогене), спољашње (егзогене) и социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената утичу на безбедност саобраћаја у Републици Србији.* Имајући у виду комплексност биопсихолошке структуре човека као учесника у саобраћају и социјалних фактора, који утичу на понашање човека, може се са сигурношћу закључити да унутрашње, спољашње и социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената, посматране у својој укупности и међусобној интеракцији, утичу на безбедно понашање у саобраћају. Карактеристике саобраћајних делинквената или, тачније речено, детерминанте делинквентног понашања у саобраћају, посматране појединачно, могу имати различит утицај на делинквентно понашање у саобраћају, што је и доказано кроз многобројна истраживања. Са тим у вези је и доказаност појединачних хипотеза у оквиру ове посебне хипотезе.

Делимично је потврђена појединачна хипотеза која гласи: *Унутрашње (ендогене) карактеристике саобраћајних делинквената утичу на безбедност саобраћаја.* Из резултата емпиријских истраживања произилази да: негативне карактерне особине (несавесност, неодговорност и сл.), колерички темперамент личности и емоције, попут љутње и беса, утичу на безбедно понашање учесника у саобраћају, што доводи до закључка о доказаности ове хипотезе. Хипотеза није доказана у делу који се односи на утицај интелигенције на безбедно понашање учесника у саобраћају, јер резултати истраживања показују да не постоје значајне разлике у интелигенцији саобраћајних делинквената и неделинквентне популације. Осим тога, према исказима у литератури ендogene карактеристике, како појединачно, тако и у међусобном садејству,

представљају само предиспозиције за одређено понашање у саобраћају, па се морају сагледати у спрези са спољашњим карактеристикама и друштвеним и социјалним условима, у којима се појединац развија. Ако тако поставимо чињенице, ова појединачна хипотеза може се сматрати само делимично потврђеном.

Доказана је појединачна хипотеза, која гласи: *Спољашње (егзогене) карактеристике саобраћајних делинквената утичу на безбедност саобраћаја у Републици Србији.* Резултати емпиријских истраживања показали су значајан утицај алкохолисаног стања, умора и психоактивних супстанци на перцепцију, способности возача и осталих учесника у саобраћају. Осим тога, егзогене карактеристике имају директан утицај на безбедно понашање учесника у саобраћају. Закључак о доказаности ове хипотезе произилази и из додатних резултата истраживања у овој дисертацији. У Републици Србији је у периоду 2010–2019. године порастао број саобраћајних незгода, код којих је утицајни фактор било алкохолисано стање (у 2010. години 10,7%, у 2019. години 12,0%). Значајно је истаћи да је у 2018. години смањена граница толеранције алкохолисаности у саобраћају на 0,2 промила (измене и допуне ЗоБС-а у 2018. години). Подаци показују и да је у анализираном периоду дошло до пораста удела умора као утицајног фактора саобраћајних незгода (у 2010. години 9,2%, у 2019. години било је 14,01%).⁵⁴⁰ Код психоактивних супстанци, као утицајног фактора саобраћајних незгода, дошло је до опадања удела од 2010. до 2017. године. Међутим, у односу на 2017. годину (4%) постоји пораст у 2019. години (8%) удела психоактивних супстанци, као утицајног фактора саобраћајних незгода.

Потврђена је појединачна хипотеза, која гласи: *Социодемографске карактеристике саобраћајних делинквената утичу на безбедност саобраћаја у Републици Србији.* Доказаност појединачне хипотезе произилази из резултата бројних истраживања, у којима је утврђено да су социодемографске карактеристике (пол, старосно доба, возачко искуство итд.) у значајној позитивној корелацији са безбедним понашањем учесника у саобраћају. На исти закључак упућују и резултати истраживања социодемографских карактеристика саобраћајних делинквената у Републици Србији за период 2010–2019. године. Подаци о полној структури саобраћајних делинквената у Републици Србији показују да је 90% саобраћајних делинквената мушког пола.

⁵⁴⁰ На удео анализираних спољашњих карактеристика утицала је и промена у начину евидентирања утицајних фактора саобраћајних незгода у 2016. години. Детаљније о овоме видети у делу: „Ограничења истраживања“.

Популација старосног доба 25–34 година чини четвртину учесника у саобраћајним незгодама. Четвртину осуђених пунолетних лица за саобраћајна кривична дела чине мушкарци старосног доба 21–29 година. Подаци о осталим социодемографским карактеристикама осуђених пунолетних лица за саобраћајна кривична дела показују да је највећи проценат осуђених према: образовном нивоу – са средњом школом (64,42%); радном статусу – запослени (46,18%); брачном статусу – ожењени/удате (53,55%).

4. Потврђена је четврта посебна хипотеза, која гласи: *Законска регулатива у области безбедности саобраћаја у Републици Србији усклађена је са међународним стандардима и препорукама у овој области.* Из анализе садржаја законске регулативе у области саобраћаја произилази и доказаност ове хипотезе. Међународни стандарди и препоруке уграђени су у нова решења ЗоБС-а, чије усвајање је имало кључну улогу у стварању нормативног, институционалног и стратешког оквира за управљање безбедношћу саобраћаја у Републици Србији. У прилог доказаности ове хипотезе, осим садржаја усвојених решења, говоре и искази у документима међународних организација. Тенденција хармонизације законске регулативе је даље спроведена кроз усвајање подзаконских аката у овој области, који су донети на основу ЗоБС-а. Имплементација стандарда и препорука реализована је и кроз стварање институционалног и стратешког оквира за управљање безбедношћу саобраћаја. У анализираном периоду основано је национално Тело за координацију безбедности саобраћаја и Агенција за безбедност саобраћаја. Прописивање обавезног доношења стратешких докумената на националном и локалним нивоима су новине у законској регулативи у области саобраћаја које произилазе из међународних стандарда и препорука. У складу са тим усвојена су стратешка документа на националном и локалном нивоу, усклађена са међународним стандардима и препорукама. У прилог доказаности хипотезе говоре и искази у анализираним документима међународних организација.

Потврђена је појединачна хипотеза, која гласи: *Закон о безбедности јавног саобраћаја на путевима Републике Србије је усклађен са међународним стандардима и препорукама.* У међународним документима наводи се да је усклађеност ЗоБС-а са међународним стандардима и препорукама на задовољавајућем нивоу. У периоду 2010–2019. године ЗоБС је мењан и допуњаван тринаест пута. Један од циљева ових измена и допуна био је усаглашавање са важећим прописима ЕУ и међународним стандардима и препорукама. Најзначајнија измена и допуна ЗоБС-а, како по обиму, тако и по садржини,

извршена је у 2018. години.⁵⁴¹ Овим изменама и допунама суштински је донет нови законски текст, па је тај епитет ЗоБС-а остао актуелан у целом анализираном периоду. Решења усвојена у овом закону усклађена су са решењима најбоље праксе држава које су успеле да успоставе заштитни систем у управљању безбедношћу саобраћаја на путевима.

Делимично је потврђена појединачна хипотеза, која гласи: *Одредбе Кривичног законика Републике Србије о кривичним делима против безбедности јавног саобраћаја су усклађене са међународним стандардима и препорукама.* Усклађивање законске регулативе у области саобраћаја на путевима, са међународним стандардима и препорукама, од посебног су значаја за примену кривичног законодавства. Међународни стандарди и препоруке у области безбедности саобраћаја нису директно условили измене КЗ-а, али су посредно утицале на примену кривичног законодавства у делу који се односи на бланкетни карактер кривичноправних одредби за кривична дела против безбедности друмског саобраћаја. Отуда произилази делимична, односно посредна потврђеност ове хипотезе.

Потврђена је појединачна хипотеза, која гласи: *Остали прописи о безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији су усклађени са међународним стандардима и препорукама.* Тенденција хармонизације ЗоБС-а са међународним стандардима и препорукама спроведена је кроз доношење ближих прописа о безбедности саобраћаја на путевима – правилника. У анализираном периоду у Републици Србији усвојени су бројни правилници који су представљали корак даље у хармонизацији наведених прописа. Даља конкретизација одредби ЗоБС-а извршена је доношењем подзаконских аката у духу потпуне хармонизације и усвајања решења која су предвиђена бројним међународним конвенцијама и европским директивама, препорукама УН и сл.

Доказана је појединачна хипотеза, која гласи: *Стратешка документа о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије су усклађена са међународним стандардима и препорукама.* Садржина националне Стратегије и Акционог плана за спровођење Стратегије у Републици Србији, резултат је усаглашавања стратешких документа са искуствима најразвијенијих земаља ЕУ и међународним стандардима и препорукама, што потврђују и искази у документима међународних организација.

⁵⁴¹ Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима (Сл. гласник РС, бр. 24/2018).

5. Потврђена је пета посебна хипотеза, која гласи: *Што су мере друштвене реакције (превентивне и репресивне) у сузбијању саобраћајних деликата у Републици Србији разноврсније и строже, то је мањи број погинулих у саобраћају, као последица саобраћајних деликата.* У периоду 2010–2019. године у Републици Србији је дошло до смањења броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Резултати истраживања у овој дисертацији показују да је број погинулих лица у саобраћајним незгодама мањи за 19,09% у 2019. години у односу на 2010. годину. Тренд опадања произилази и из података о стопи виктимизације. Нарочито значајно опадање, забележено је код броја погинулих лица на 100.000 регистрованих моторних возила – за 43,29% мање у 2019. години у односу на 2010. годину. И резултати емпиријских истраживања доказују да је у Републици Србији дошло до статистички значајног опадања броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. На смањење броја погинулих лица утицала је примена већег броја и повољније структуре мера безбедности саобраћаја, система казних бодова, поштрене казнене политике и института за повећање ефикасности поступака у анализираном периоду, из чега произилази доказаност ове хипотезе.

Доказана је појединачна хипотеза, која гласи: *Што су превентивне мере друштвене реакције у сузбијању саобраћајних деликата у Републици Србији разноврсније и повољније структуре, то је мањи број погинулих у саобраћају, као последица саобраћајних деликата.* Из резултата истраживања произилази да је ЗоБС-ом предвиђена широка лепеза превентивних мера и институционални оквир за њихову примену. На смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама утицало је побољшање структуре мера безбедности саобраћаја, које су допринеле промени општег става у друштву о значају безбедности саобраћаја. Подаци у истраживачком делу показују да су у Републици Србији у периоду 2010–2019. године, спроведене бројне кампање и јавне промоције о безбедности саобраћаја. Ефекти примене ових мера утицали су на подизање свести о безбедности саобраћаја код различитих категорија учесника у саобраћају како би се подигао ниво саобраћајне културе у Републици Србији и смањио број саобраћајних незгода и погинулих у незгодама. И резултати емпиријских истраживања потврђују повезаност утицаја мера безбедности саобраћаја на смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама (ограничење брзине у насељеним местима, увођење пешачких зона, зона „30“, нови концепт обуке возача, смањење дозвољеног лимита алкохолисаности возача, примена института пробне возачке дозволе и сл.). Осцилације у броју погинулих лица у саобраћајним незгодама у анализираном периоду показују да,

применом мера безбедности саобраћаја још увек није успостављен стабилан заштитни систем, што указује на потребу додатног јачања заштитног система, кроз стратешки рад и системску примену мера безбедности.

Делимично је доказана појединачна хипотеза, која гласи: *Што су репресивне мере друштвене реакције у сузбијању саобраћајних деликата у Републици Србији разноврсније и строже, то је мањи број повређених у саобраћају, као последица саобраћајних деликата*. Примена репресивних мера, која укључује увођење система казних поена, поштрену казнену политику и повећање ефикасности санкционисања саобраћајних делинквената, утицала је на смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији. Резултати истраживања показују да у структури санкција за саобраћајне прекршаје доминира новчана казна, а значајан проценат новчаних казни изречен је применом института прекршајних налога, који су битно допринели повећању ефикасности примене прекршајних санкција. Казнени поени, као специфична врста санкције за саобраћајне прекршаје, чине 11,83% у структури изречених прекршајних санкција. Резултати емпиријских истраживања показали су да постоји корелација између примене казних поена и ефеката на смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама. Наведени аргументи иду у прилог доказаности ове хипотезе.

У прилог закључку о делимичној доказаности хипотезе стоје аргументи који се односе на недовољну примену разноврсних кривичних санкција, благу казнену политику кривичних судова и ефикасност поступака за изрицање прекршајних и кривичних санкција. Иако подаци у анализираном периоду показују да је дошло до повећања ефикасности рада кривичних судова и благог повећања ефикасности рада прекршајних судова, са изузетком у 2019. години, постоји потреба предузимања додатних мера ради повећања ефикасности рада правосудних органа. Затим, у структури изречених кривичних санкција за саобраћајна кривична дела доминирају „класичне казне“ – условна осуда и новчане казне, које немају довољан специјално превентивни утицај на саобраћајне делинквенте. Осим тога, резултати истраживања указују на благу казнену политику кривичних судова и постојање раскорака у односу на казнену политику законодавца, што може утицати на смањење ефикасности примене репресивних мера. Подаци указују да примена алтернативних кривичних санкција – казне рада у јавном интересу и казне одузимања возачке дозволе – није статистички значајна. Уколико се има у виду чињеница да ове алтернативне кривичне санкције имају појачан специјално

превентивни ефекат на саобраћајне делинквенте, неопходна је чешћа примена ових казни, посебно казне одузимања возачке дозволе, у циљу повећања ефикасности примене репресивних мера на сузбијање саобраћајних деликата. Сви напред наведени аргументи говоре у прилог делимичне доказаности хипотезе.

6. Предлози *de lege ferenda* – У циљу повећања ефикасности примене законске регулативе на сузбијање саобраћајних деликата у Републици Србији, пажњу би требало усмерити на два кључна сегмента кривичног законодавства. Прво, анализирање и преиспитивање постојећих инкриминација у глави XXVI КЗ-а и граница кажњивости, и друго, стварање законских услова како би се у пракси омогућила боља индивидуализација кривичних санкција, које ће имати појачани специјално превентивни ефекат, имајући у виду специфичности саобраћајне делинквенције и делинквената. И један и други предлог захтевају озбиљну и свеобухватну анализу домаћих са упоредним законским решењима у овој области (пре свега, анализу кривичних законодавства земаља у окружењу), те разматрање и класификацију проблема у судској пракси наших судова код решавања и расветљавања саобраћајних кривичних дела. Ово значи да би се требала спровести обимна и детаљна анализа о неопходним изменама у нашем кривичном законодавству у циљу отклањања или бар свођења на мању меру неких проблема, што би значајно допринело ефикаснијем сузбијању саобраћајних деликата у пракси. Детаљније упуштање у наведену анализу премашило би обим ове дисертације, па ће с тим у вези, предлози *de lege ferenda* бити усмерени: прво, на предлог измена објективног услова инкриминације код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја из члана 289 КЗ-а, и друго, на потребу прецизирања законских услова, који би требало да допринесу отклањању недоумица и чешћу примену у пракси казни са појачаним специјално превентивним ефектом, пре свега, казне одузимања возачке дозволе.

Проблем постављања границе кривичноправне репресије превасходно се односи на кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 289 КЗ-а, те ће први предлог *de lege ferenda* у овој дисертацији бити усмерен на то питање. Ово питање се, по нашем мишљењу, сматра кључним проблемом у пракси, посебно код граничних случајева, а таквих случајева је, рекло би се, највише. Први аргумент који иде у прилог потребе разматрања овог питања је непостојање јасне границе између кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја и саобраћајних прекршаја (конкретне и апстрактне опасности). Други аргумент произилази из резултата истраживања у овој дисертацији. Према статистичким

подацима ово кривично дело чини доминантан удео у структури саобраћајних деликата у Републици Србији, пре свега, његов нехатни облик, што значи да је ово питање често у пракси. Трећи аргумент произилази из постојећих кривичноправних решења код инкриминисања овог кривичног дела у земљама у окружењу (где је граница кажњивости по правилу везана за тешку телесну повреду). Из наведеног произилази да је неопходно анализирати целисходност сужавања криминалне зоне код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја из става 1 члана 289 КЗ-а. У том циљу треба размотрити измене граница кривичноправне репресије у следећим правцима:

- разматрање елиминисања имовинске штете из објективног услова кажњивости или бар повећање вредности имовинске штете, која сада износи 200.000 динара, као и
- разматрање предвиђања тешке телесне повреде као објективног услова кажњивости, уместо лаке телесне повреде, како је то сада предвиђено у КЗ-у.

Предлог везан за измену материјалне штете се сматра нужним, бар у делу који се односи на повећање вредности имовинске штете у оквиру објективног услова инкриминације. Други предлог, који се односи на предвиђање тешке телесне повреде као објективног услова инкриминације, захтева детаљнију анализу и усклађивање са одредбама других кривичних дела у КЗ-у, пре свега у члану 297 КЗ-а. Овим променама би се сузила криминална зона, растеретили кривични судови, јер највећи број кривичних дела чине управо ова кривична дела, али би се делимично отклонио проблем разграничења овог кривичног дела са саобраћајним прекршајима. Истовремено, на тај начин би се увела и потпунија реализација начела сразмерности кажњавања, јер у пракси нису ретки случајеви да за саобраћајни прекршај учинилац може бити строже кажњен, него за саобраћајно кривично дело.

Други предлог *de lege ferenda* односи се на измене и допуне КЗ-а у вези правног регулисања казне одузимања возачке дозволе из члана 53 КЗ-а. Више је аргумента који иду у прилог овом предлогу. Прво, класичан концепт кривичних санкција у нашем кривичном законодавству не може у потпуности да допринесе реализацији сврхе кажњавања, имајући у виду специфичности саобраћајне делинквенције. Управо из тог разлога, једна од казни уведених у правцу појачавања специјално превентивног деловања на учиниоце саобраћајних кривичних дела је казна одузимања возачке дозволе. Други аргумент односи се на резултате истраживања у овој дисертацији. У структури изречених

санкција за саобраћајна кривична дела доминирају класичне казне, док подаци указују на веома ретку примену у пракси казне одузимања возачке дозволе, чиме су ефекти специјалне превенције кроз примену ове казне осујећени. Трећи аргумент односи се на то да у систему кривичних санкција у нашем кривичном законодавству паралелно егзистирају казна одузимања возачке дозволе и забрана управљања моторним возилом. У КЗ-у је прописано да се ове две кривичне санкције не могу изрећи заједно. С обзиром да је изрицање мере безбедности забрана управљања моторним возилом обавезно код тешких дела против безбедности јавног саобраћаја из члана 297 КЗ-а, практична могућност изрицања ове казне постоји код кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја из члана 289 КЗ-а, која су доминантна у структури саобраћајних кривичних дела у Републици Србији. Имајући у виду наведене аргументе, а у циљу отклањања дилема и нејасноћа, које вероватно утичу и на учесталост примене ове казне у пракси, предлози *de lege ferenda* се односе на:

- прецизније одређивање услова у кривичном законодавству за примену ове казне, чиме би се допринело одређивању појмовне и садржинске разлике у односу на меру безбедности забрана управљања моторним возилом. Примера ради, у КЗ-у је коришћен термин возачка дозвола, која се односи на моторна возила у друмском саобраћају, па се поставља питање да ли би се овом казном могла одузети дозвола за управљање моторним возилима у другим врстама саобраћаја (железничком, водном или ваздушном саобраћају), што би условило и измену назива ове казне. Затим, прецизирање да ли се казна односи на одузимање возачке дозволе за управљање моторним возилима свих врста или само на категорију возила које је коришћено у припремању или извршењу кривичног дела;
- прецизирање трајања казне, односно прописивање да се казна може изрећи на године, месеце и дане, у трајању од једне до три године, што сада није случај;
- измене у погледу одређивања почетка трајања казне – логичније би било да се почетак казне рачуна од дана одузимања возачке дозволе, а не од тренутка правноснажности пресуде, како је сада прописано у КЗ-у;
- неопходност узимања у обзир околности да ли се казна изриче учиниоцу кривичног дела који је по занимању професионални возач, што у садашњем решењу кривичног законодавства није случај, а битно утиче на фактичку тежину казне у том случају;

- последњи предлог измене сматра се врло специфичним и круцијалним за специјално превентивни ефекат казне одузимања возачке дозволе. Наиме, протеком времена на који је изречена ова казна, возачка дозвола се враћа осуђеном. У КЗ-у није предвиђено да се изрицањем казне поништава возачка дозвола уз забрану стицања на одређени период, што су решења која постоје у кривичним законодавствима неких држава (нпр. Кривични законик Француске).

У прилог неопходности предвиђања овог решења стоје и одредбе ЗоБС-а у вези са одузимањем возачке дозволе. Одузимање возачке дозволе је предвиђено члановима 197–200 ЗоБС-а. Међутим, правна природа овог института је потпуно различита у односу на кривично законодавство. Одузимање возачке дозволе представља казну у систему кривичних санкција, која се може изрећи на период од 1 до 3 године, када су испуњени законом предвиђени услови. У прекршајном праву одузимање возачке дозволе има природу правних последица осуде и наступа аутоматски када су испуњени законски услови. Ова мера не престаје након протекла одређеног временског периода, односно траје неограничено. Да би лице коме је одузета возачка дозвола поново могло да стекне право да управља моторним возилом (возачку дозволу), према одредбама ЗоБС-а мора проћи одговарајући здравствени преглед и обуку за несавесне возаче. Из наведеног произилази парадокс, јер таква обавеза не постоји за лице коме је изречена казна одузимања возачке дозволе због осуде за саобраћајно кривично дело (казнени деликт већег степена друштвене опасности). Предлог је да се изменама КЗ-а такав парадокс отклони, предвиђањем једнаких обавеза за сва лица којима је одузета возачка дозвола због саобраћајних деликата (као што је прописано ЗоБС-ом), пре свега имајући у виду значај оваквог решења за специјално превентивни учинак на саобраћајне делинквенте. Осим тога, овде постоји још једна чињеница коју треба истаћи. Наиме, у ставу 3 члана 197 ЗоБС-а, одузимање возачке дозволе несавесним возачима примењује се уколико је испуњен један или више услова код возача:

- 1) да има 18 или више казних поена;
- 2) уколико је правноснажном пресудом осуђен за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има смрт лица;
- 3) уколико је више од једном у року од пет година правноснажно осуђен за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има тешке телесне повреде другог лица;

- 4) уколико је више од једном у року од три године правноснажно осуђен за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има телесне повреде другог лица или имовинску штету.

Из овога се може закључити следеће. Прво, да је одузимање возачке дозволе правна последица осуде прописана ЗоБС-ом за лица која су осуђена за саобраћајна кривична дела (тачка 2, 3 и 4). Чланом 94 у ставу 2 КЗ-а прописано је да правне последице осуде не могу наступити уколико је учиниоцу изречена новчана казна или условна осуда уколико се не опозове, судска опомена или уколико је учинилац оглашен кривим, а ослобођен од казне. Чини се да то није узето у обзир приликом прописивања услова за одузимање возачке дозволе у ЗоБС-у. Ово посебно долази до изражаја имајући у виду резултате истраживања у овој дисертацији да су условна осуда и новчана казна најчешће изрицане кривичне санкције за саобраћајна кривична дела.

Друго, имајући у виду последице кривичних дела наведених у тачкама 2, 3 и 4 ЗоБС-а, одузимање возачке дозволе предвиђено је ЗоБС-ом као правна последица осуде за тешка дела против безбедности јавног саобраћаја, за која се по КЗ-у обавезно изриче мера безбедности забрана управљања моторним возилом, а која се не може изрећи заједно са казном одузимања возачке дозволе. Практично, према правноснажно осуђеним лицима за тешка кривична дела (тачке 2, 3 и 4 ЗоБС-а) и кривична дела угрожавања јавног саобраћаја (тачка 4), првенствено повратницима, под условима наведеним у овом члану ЗоБС-а, наступају и правне последице осуде, које се састоје у одузимању возачке дозволе. Иако, начелно ово решење јесте решење за које се залажемо, не може се пренебрегнути чињеница да је начело легалитета у кривичном праву *nullum crimen, nulla poena sine lege* у овом случају повређено, те да овај недостатак треба отклонити одговарајућим изменама Кривичног законика.

ЦИТИРАНА И КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА

ДОМАЋА И ИНОСТРАНА ЛИТЕРАТУРА – КЊИГЕ, УЏБЕНИЦИ, МОНОГРАФИЈЕ И НАУЧНИ ЧЛАНЦИ

1. Aberg, L., Rimmo, P. A. (1998). *Dimensions of aberrant driver behaviour*. *Ergonomics*, 41(1), 39–56.
2. Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behaviour*. In *Action control*. Springer, Berlin, Heidelberg.
3. Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behaviour*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), pp. 179–211.
4. 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.
5. Allport, G. (1969). *Sklop i razvoj ličnosti*. Kultura, Beograd.
6. Antić, B., Vujanić, M., Jovanović, D., Pešić, D. (2011). *Impact of the new road traffic safety law on the number of traffic casualties in Serbia*. *Scientific Research and Essays*, 6(29), 6176–6184.
7. Assum, T. (1997). *Attitudes and road accident risk*. *Accident Analysis & Prevention*, 29(2), 153–159.
8. 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.
9. Bačić, F. (1995). *Krivično pravo, opći dio*, Informator, Zagreb.
10. Bartl, G., Esberger, R. (2000). *Effects of lowering the legal BAC limit in Austria*. In *proceedings of T2000-15TX conference on alcohol, drugs and traffic safety*, Stockholm, Sweden.
11. Beccaria, C. (1990). *O zločinima i kaznama, (Dei delitti e della pene)*, Književni krug, Split.
12. Beirness, D. J., Mayhew, D. R., Simpson H. M., Desmond K. (2004). *The road safety monitor: young drivers*. *Traffic Injury Prevention*, 5(3), 237–240.

13. Bendak, S. (2005). *Seat belt utilisation in Saudi Arabia and its impact on road accident injuries*. *Accident Analysis & Prevention* 37(2), 367–371.
14. Bentler, P. M., Speckart, G. (1979). *Models of attitude–behavior relations*. *Psychological review*, 86(5).
15. Berger, G. (1967). *Caractère et personnalité*. PUF, Paris.
16. Bernat, D. H., Dunsmuir, W. T. M., Wagenaar, A. C. (2004). *Effects of lowering the legal BAC to 0.08 on single vehicle night-time fatal traffic crashes in 19 jurisdictions*. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 1089–1097.
17. Bezić, Ž. (1980). *Tipologija temperamentata*. *Crkva u svijetu: Crkva u svijetu*, 15(2), 134–144.
18. Biecheler, M-B., Cauzard, J. P. (1999). *Drivers and regulations: The case of drinkdriving in Europe*. Paris, INRETS, Outils et méthodes no 8.
19. Blais, E., Dupont, B. (2005). *Assessing the Capability of Intensive Police Programmes to Prevent Severe Road Accidents A Systematic Review*. *British Journal of Criminology*, 45(6), 914–937.
20. Blockey, P. N., Hartley, L. R. (1995). *Aberrant driving behaviour: errors and violations*. *Ergonomics*, 38(9), 1759–1771.
21. Bourne, M., Cooke, R. (1991). *Traffic Camera Office TCO: exceeding the limits*. Paper prepared for the Asia Pacific Police Technology Conference APPTEC, Melbourne, Victoria.
22. Boyce, T. E., Geller, E. S. (2002). *An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risks?* *Accident Analysis & Prevention*, 34(1), 51–64.
23. Budd, R. J., North, D., Spencer, C. (1984). *Understanding seat-belt use: A test of Bentler and Speckart's extension of the 'theory of reasoned action'*. *European journal of social psychology*, 14(1), 69–78. Доступно на: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/ejsp.2420140106>, посећено дана 14.09.2020. године.
24. Connor, J., Norton, R., Ameratunga, S., Jackson, R. (2004). *The contribution of alcohol to serious car crash injuries*. *Epidemiology*, 15(3), 337–344.
25. 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.
26. 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.

27. Dassanayake, T., Michie, P., Carter, G., Jones, A. (2011). *Effects of benzodiazepines, antidepressants and opioids on driving: a systematic review and meta-analysis of epidemiological and experimental evidence*. *Drug Safety*, 34(2), 56–143.
28. Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R., Salvatore, N. F. (2000). *Characteristics and treatment of high-anger drivers*. *Journal of Counseling Psychology*, 47(1), 5.
29. Dreyer, C. B., Hawkins, T. E. (1976). *Mobile Orbis III Speed Enforcement Demonstration Project in Arlington, Texas, Program Evaluation*. National Highway Traffic Safety Administration. DOT-HS-804–835. Washington DC.
30. Elliott, M. A., Broughton, J. (2005). *How methods and levels of policing affect road casualty rates*. Report TRL 637, Transport Research Laboratory, Wokingham.
31. Elvik, R. (1999a). *Improving road safety in Sweden*. Draft report in preparation, Institute of Transport Economics, Oslo.
32. Elvik, R. (2000). *Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement*. Working paper ESCAPE WP1 28.2.2000SM/1116/2000.
33. Elvik, R. (2013). *Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies*. *Accident Analysis & Prevention*, 254–257.
34. Elvik, R., Mysen, A. B., Vaa, T. (1997). *Trafikksikkerhetshåndbok (Traffic Safety Handbook)*. Institute of Transport Economics, Oslo.
35. EMCDDA (2007). *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction Report*.
36. Ernst, R., O'Connor, P. (1988). *Report on accident countermeasures focusing on elderly drivers*. Road Safety Division, South Australian Department of Road Transport.
37. ESCAPE Consortium (2003). *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. The “Escape” Project Final report, Contract No.: RO-98-RS.3047, 4th RTD Framework Programme.
38. ETSC, European Transport Safety Council. (1996). *Seat belts and child restraints – Increasing use and optimising performance*. European Transport Safety Council, Brussels.
39. European Transport Safety Council, ETSC (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, Brussels.
40. Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society. Доступно на: <https://books.google.com/books?hl=sr&lr=&id=OyuGJJ6rKQ0C&oi=fnd&pg=PR13&dq=Eva>

[ns+married+women+and+traffic+accidents&ots=zudckamnzF&sig=rOVf7BC8UdPOeMMUXiFaB_Mx7XA#v=onepage&q=Evans%20married%20women%20and%20traffic%20accidents&f=false](https://www.researchgate.net/publication/338111111/ns+married+women+and+traffic+accidents&ots=zudckamnzF&sig=rOVf7BC8UdPOeMMUXiFaB_Mx7XA#v=onepage&q=Evans%20married%20women%20and%20traffic%20accidents&f=false), посећено дана 13.07.2020. године.

41. 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).
42. Gassin, R. (1990). *Criminologie*, Dalloz, Paris.
43. *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, посећено 25.07.2020. године.
44. Gregersen, N. P., Berg, H. Y., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A., Rimmö, P. A. (2000). *Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden—an evaluation of safety effects*. *Accident Analysis & Prevention*, 32(1), 25–35.
45. 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.
46. *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.
47. Harré, N., Field, J., Kirkwood, B. (1996). *Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents*. *Journal of Safety Research*, 27(3), 163–173.
48. Hatfield, J., Fernandes, R., Faunce, G., Job, R. S. (2008). *An implicit non-self-report measure of attitudes to speeding: Development and validation*. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), pp. 616–627.
49. Hauber, A. R. (1980). *The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: Research on aggressive behaviour in traffic*. *Applied Psychology*, 29(4), 461–474.
50. 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.
51. Hoekstr, T., Wegman, F. (2011). *Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices*, *IATSS Research* 34, 2011, 80–86.
52. Horne, J. A., Reyner, L. A. (1995). *Sleep related vehicle accidents*. *Bmj*, 310(6979), 565–567.
53. Horvatć, Ž. (1993). *Elementarna kriminologija*, Školska knjiga, Zagreb.

54. Horvatić, Ž., Novoselec, R. (1999). *Kazneno parvo – opći dio*. MUP RH, Zagreb.
55. Institute for road safety research. (2012). SWOV fact sheet: *Demerit point systems*. Netherlands.
56. International Association of Traffic and Safety Science, IATSS. (2012). *Changes in Traffic Safety Policies in 7 Countries 1950–2010*.
57. International Traffic Forum, ITF. (2017). *Road Safety Annual Report 2017*, OECD Publishing, Paris.
58. International Transport Forum/OECD. (2019). *Road Safety Annual Report 2019, Serbia*, OECD Publishing, Paris.
59. James, L., Nahl, D. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. University of Hawaii, 1–17.
60. Jonah, B. A., Grant, B. A. (1985). *Long-term effectiveness of selective traffic enforcement programs for increasing seat belt use*. *Journal of Applied Psychology*, 70(2), 257–263.
61. Jones R.K., Lacey J.H. (ed.) (1998). *Evaluation of an Individualized Sanctioning Program for DWI Offenders*, US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC 20590. Доступно на: <http://ntl.bts.gov/lib/25000/25900/25985/DOT-HS-808-842.pdf>, посећено дана 4.9.2020. године.
62. Jovanović, D., Stojanović, P., Stanojević, D. (2011). *Motives for, and attitudes about, driving related anger and aggressive driving*. *Social behaviour and personality* 39(6), 755–764.
63. Kassin, S., Fein, S., Markus, H. (2011). *Social Psychology* (8th edition). Cengage Learning, Belmont, California, United States.
64. Kelman, H. C. (1961). *Processes of opinion change*. *Public opinion quarterly*, 25(1), 57–78.
65. Krahé, B., Fenske, I. (2002). *Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car*. *Aggressive Behavior*, 28(1), 21–29.
66. 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.
67. Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G. (1997). *The role of affect in predicting social behaviors: the case of road traffic violations*. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258–1276.
68. Leivesley, S. (1987). *Road safety enforcement: a literature review (Report No. CR 67)*. ACT, Federal Office of Road Safety FORS, Canberra.

69. Lynam, D., Moffitt, T., Stouthamer-Loeber, M. (1993). *Explaining the relation between IQ and delinquency: Class, race, test motivation, school failure, or self-control?* Journal of Abnormal Psychology, 102, 187–196.
70. Lyznicki, J. M., Doege, T. C., Davis, R. M., Williams, M. A. (1998). *Sleepiness, driving, and motor vehicle crashes.* Jama, 279(23), 1908–1913.
71. 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.
72. Mathijssen, M. P. M. (2005). *Drink driving policy and road safety in the Netherlands: a retrospective analysis.* Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 41(5), 395–408.
73. Mayer, K. (1969). *Zur Psychologie des Unfällers, Kriminalbiologisch Gegenwartsfragen,* Vortage bei der X Tagung der Kriminal Biologischen Gesellschaft, vom 2 bis 4 Oktober 1969 in Tubingen Ferdinand Enke Verlag, Heft 4, Stuttgart.
74. Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Pak, A. (2003). *Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving.* Accident Analysis & Prevention, 35(5), 683–691.
75. McCart, A. T., Shabanova, V. I., Leaf, W. A. (2003). *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers.* Accident Analysis & Prevention, 35(3), 311–320.
76. McKenna, F. P. (1983). *Accident proneness: A conceptual analysis.* Accident Analysis & Prevention, 15(1), 65–71.
77. Mehmood, A. (2010). *Evaluating impact of demerit points system on speeding behaviour of drivers.* Eur. Transp. Res. Rev. 2:25–30, DOI 10.1007/s12544-010-0027-0, 25–30.
78. Mittal, B. (1988). *Achieving Higher Seat Belt Usage: The Role of Habit in Bridging the Attitude-Behaviour Gap.* Journal of applied social psychology, 18(12), 993–1016.
79. *Moscow Declaration* (2009). First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action Moscow, 19–20 November 2009.
80. 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.
81. Mršić, Ž. (2005). *Prevention and repression in suppressing road traffic delinquency.* Ministry of the Interior of the Republic of Croatia, Police Academy.

82. 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.
83. NHTSA (1994). *Computing a BAC estimate. Office of Program Development and Evaluation*, National Highway Traffic Safety Administration. U.S. Department of Transportation, Washington, DC.
84. NHTSA (1997). *Joint Program Office," Report to Congress on the National Highway Traffic Safety Administration ITS Program, Program Progress During 1992–1996 and Strategic Plan for 1997–2002. US Department of Transportation, Washington, DC.*
85. NHTSA (2009). *Traffic safety facts: Results of the 2007 National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers (DOT HS 811 175)*. U.S. Department of Transportation, Washington, DC.
86. NHTSA (2010). *Traffic Safety Facts – A Compilation of Motor Vehicle Crash Data from the Fatality Analysis Reporting System and the General Estimates System*. U.S. Department of Transportation, Washington, DC.
87. NIAAA (1997). *Ninth Special Report to the U.S. Congress on Alcohol and Health*, National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, US. Доступно на: <https://pubs.niaaa.nih.gov/publications/aa38.htm>, посећено дана 23.08.2020. године.
88. Nilsson, G. (1992). *Trials with automatic speed surveillance (1990–1992)*. VTI rapport, 378. Swedish Road and Traffic Research Institute VTI, Linköping, pp. 5.
89. Nilsson, G. (2004). *Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety*. Bulletin 221, Institute of Technology, Lund University, Lund, Sweden.
90. OECD (1990). *Behavioural adaptations to changes in the road transport system*. OECD, Paris.
91. OECD (1994). *Improving Road Safety by Attitude Modifications*. Report Prepared by an OECD Scientific Expert Group. OECD, Paris.
92. OECD (2001). *Ageing and transport: Mobility needs and safety issues*. Report published by an OECD Scientific Expert Group, Paris, France.
93. Ouellette, J. A., Wood, W. (1998). *Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior*. Psychological Bulletin, 124.
94. 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.
95. Parker, D., Lajunen, T., Stradling, S. (1998). *Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(1), 11–24.
96. Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G., Reason, J. T. (1992). *Determinants of intention to commit driving violations*. *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117–131.
97. Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S., Stradling, S. G. (1995). *Driving errors, driving violations and accident involvement*, *Ergonomics*, 38(5), 1036–1048.
98. Pavišić, B. (1992). *Pojam prometnog delikta*. *Defektologija*, 28(1–2), 139–168.
99. Pavišić, B. (1993). *Metodika istraživanja prometnih delikata*, Sektor za odnose sa javnošću i izdavačku delatnost, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb.
100. Perić, T, Ivaković, Č. (1996). *Zaštita u prometnom procesu*, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb.
101. Perry, A. R., Baldwin, D. A. (2000). *Further evidence of associations of type A personality scores and driving-related attitudes and behaviours*. *Perceptual and motor skills*, 91(1), 147–154.
102. Pešić, 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.
103. Pešić, D., Pešić, A. (2020). *Monitoring of Road Safety Performance Indicators—Current Situation and Trends In The Republic Of Serbia*. *Transportation research procedia*, 45, 70–77.
104. Petrović, A. (2019). Trends in traffic delinquency rates in the Republic of Serbia. *LAW-theory and practice*, 36(10–12), 45–56.
105. Porter, M. M., Whitton, M. J. (2002). *Assessment of driving with the global positioning system and video technology in young, middle-aged, and older drivers*. *The Journals of Gerontology Series A: Biological Sciences and Medical Sciences*, 57(9), M578.
106. 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.
107. Risimović, R. (2008). *Differentiating dolus eventualis from conscious negligence*. *Nauka, bezbednost, policija*, 13(3), 89–103.

108. Robertson, L. S. (1978b). *The seat belt use law in Ontario: Effects on actual use*. Canadian Journal of Public Health, 69, 154–157.
109. 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.
110. Ross, H. L. (1990). *Drunk driving: beyond the criminal approach: United States*. In *Effective strategies to combat drinking and driving: an edited collection of papers presented at the International Congress on Drinking and Driving Edmonton, Alberta, Canada*.
111. Rumar, K. (1982). *Human factor in road safety*. Statens Väg-och Trafikinstitut. VTI Särtryck 81.
112. Ryeng, O. E. (2012). *The effect of sanctions and police enforcement on drivers' choice of speed*. Accident Analysis & Prevention 45, 446–454.
113. Schwebel, D. C., Ball, K. K., Severson, J., Barton, B. K., Rizzo, M., Viamonte, S. M. (2007). *Individual difference factors in risky driving among older adults*. Journal of safety research, 38(5), 501–509.
114. 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.
115. Smailhodžić, A., Pevilić, V. (2006). *Prekršaji i kazne u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Besjeda, Banja Luka, 56–71.
116. Smiley, A. (1999). *Adaptive strategies of older drivers*. Paper presented at the conference on *Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience*, Transportation Research Board, Maryland, USA.
117. Smith, D. I., Kirkham, R. W. (1981). *Relationship between some personality characteristics and driving record*. British Journal of Social Psychology, 20(4), 229–231.
118. Stanojević, P., Jovanović, D., Lajunen, T. (2013). *Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers*. Accident Analysis & Prevention, 52, 29–38.
119. Storie, V. J. (1977). *Male and female car drivers: differences observed in accidents* (No. TRRL Lab Rept. 761).

120. Stutts, J. C., Masten, S. V., Martel, C. A., Thomas, L. (2006). *Predicting daytime and nighttime drowsy driving crashes based on crash and driver interview data*. Highway Safety Research Center Final report to NHTSA. University of North Carolina, Chapel Hill, NC.
121. Summala, H. (1987). *Young driver accidents: risk-taking or failure of skills?* Alcohol, Drugs, and Driving, 3, 79–91.
122. *The American Heritage Dictionary*, 2009.
123. *The Royal Society for the Prevention of Accidents "Roads Policing and Road Safety" ROSPA* (2004). Position Paper – January.
124. 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.
125. Tullius Cicero, M., De Legibus (III: 3: 8)
126. Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). *Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers*. Safety science, 41(5), 427–443.
127. 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>, посећено дана 25.07.2020. године.
128. Várhelyi, A., Hjalmdahl, M., Hydén, C., Draskóczy, M. (2004). *Effects of an active accelerator pedal on driver behaviour and traffic safety after long-term use in urban areas*. Accident Analysis & Prevention, 36(5), 729–737.
129. Visser, E., Pijl, Y. J., Stolk, R. P., Neeleman, J., Rosmalen, J. G. (2007). *Accident proneness, does it exist? A review and meta-analysis*. Accident Analysis & Prevention, 39(3), 556–564.
130. Walsh, J. M., Johan, J., Asbjørg, S. C., Alain, G. V. (2004). *Drugs and driving*. Traffic Injury Prevention, 5(3), 241–253.
131. 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.
132. Wegman, F. (1992). *Legislation, regulation and enforcement to improve road safety in developing countries*, SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Contribution to the World Bank Seminar on Road Safety, Washington, 14–15 December, 1992.
133. WHO (2007). *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. World Health Organization, Geneva.
134. WHO (2009). *Global status report on road safety: time for action*. World Health Organization, Geneva.

135. WHO (2013). *Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries*. World Health Organization, Geneva.
136. WHO (2018). *The Global status report on road safety*. World Health Organization, Geneva.
137. Williams, A. F., Wells, J. K. (2004). *The role of enforcement programs in increasing seat belt use*. Journal of Safety Research, 35(2), 175–180.
138. Williamson, A., Lombardi, D. A., Folkard, S., Stutts, J., Courtney, T. K., Connor, J. L. (2011). *The link between fatigue and safety*. Accident Analysis & Prevention, 43(2), 498–515.
139. Wilson, T., Greensmith, J. (1983). *Multivariate analysis of the relationship between drivometer variables and drivers' accident, sex, and exposure status*. Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society, 25(3), 303–312.
140. Yagil, D. (1998). *Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers*. Accident Analysis & Prevention, 30(4), 417–424.
141. Yagil, D. (2000). *Beliefs, motives and situational factors related to pedestrians' self-reported behavior at signal-controlled crossings*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 3(1), 1–13.
142. Yannis, G., Papadimitriou, E., Antoniou, C. (2008). *Impact of enforcement on traffic accidents and fatalities: A multivariate multilevel analysis*. Safety Science, 46(5), 738–750.
143. Yun, I., Lee, J. (2013). *IQ and delinquency: The differential detection hypothesis revisited*. Youth violence and juvenile justice, 11(3), 196–211.
144. Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Report no. 53, Monash University, Accident Research Centre, Clayton, Victoria.
145. Атанацковић, Д. (1995). *Објективни услов инкриминације и његово разграничење од последице кривичног дела*. У: Проблеми реинтеграције и реформе југословенског кривичног законодавства, Београд.
146. Атанацковић, Д., Лукић, М., Лазин, Ћ., Миловановић, З., Радуловић, Љ. (1987). *Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја на путевима*, Славија–Пресс, Нови Сад.
147. Бошковић, М., Марковић, М. (2015). *Криминологија са елементима виктимологије*. Универзитет привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе Нови Сад.
148. Водинелић, В. (1961). *О психичким узроцима саобраћајних несрећа и методама њиховог утврђивања*, Утицај употребе алкохола на безбедност саобраћаја, Југословенски црвени крст.

149. Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). *Коментар Закона о безбедности саобраћаја*, ЈП Службени гласник.
150. 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.
151. Горкић, С. (1960). Умор и сањивост у саобраћајним несрећама, у: Збирка радова II стручног састанка удружења за судску медицину Југославије, Осиек.
152. Гранић, А. (1961). *Друштвено-правни аспект питања алкохолисаности у саобраћају*, Народна милиција 3/1961.
153. Давидовић, Б. (2016). *Искуства у примени стандарда ISO 39001*, Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, Врњачка Бања, 13–16. април 2016.
154. Ђорђевић, Ђ. (2006). *Основне карактеристике новог Закона о прекршајима*, НБП, год XII, бр. 1/2006, 51–73.
155. Ђорђевић, Ђ. (2014). *Нови закон о прекршајима и новине у општем делу прекршајног права*, НБП, УДК: 343.11(497.11), 15–27.
156. Ђурић, Т., Поповић, Ђ., Бошковић, М. (2016). *Едукација за саобраћај*, Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет, Добој.
157. Европска комисија, ЕК. (2019). *Радни документ Комисије, Република Србија Извештај за 2019. годину*, Брисел, 29. 5. 2019. године SWD коначна верзија.
158. Живановић, Т. (1935). *О класификацији казних дела – Основи кривичног права Краљевине Југославије – општи део, I. књига (Увод – I. Кривично дело)*, Београд.
159. Зорић, Н. (2017). *Ефикасност саобраћајне принуде у систему безбедности саобраћаја*, мастер рад, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука.
160. Игњатовић, Ђ. (2005). *Криминологија*, ЈП Службени гласник, Београд
161. Игњатовић, Ђ. (2007). *Делинквенција*, у: Социолошки лексикон, приредили Аљоша Мимица и Марија Богдановић, 70–1, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд.
162. Игњатовић, Т.Д., Милановић, М. (2012). *Психолошки модел личности – критичка анализа*, Факултет политичких наука, годишњак, бр. 7 III део: Социјална политика и социјални рад, 199–213.

163. 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.
164. Инић, М. (1990). *Понашање учесника у саобраћају на путевима*, Сигурност промета, Факултет техничких наука, Нови Сад, УДК: 656.1.072.42, vol 2., бр. 3, 123–125.
165. Инић, М. (1997). *Безбедност друмског саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
166. Инић, М. (2004). *Безбедност друмског саобраћаја*, шесто издање, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
167. Инић, М., Јовановић, Д. (2009). *Прописи у области саобраћаја*, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
168. Јованов, Д., Вуковић, Д. (2010). *Припрема стратешких докумената безбедности саобраћаја у локалним заједницама (општинама)*, V семинар: Улога Локалне заједнице у безбедности саобраћаја, Зборник радова, Криминалистичко-полицијска академија, Земун.
169. Јовановић, Д. (2003). *Феноменологија и етиологија понашања учесника у саобраћају*: магистарски рад, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад.
170. 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.
171. Јовашевић, Д. (2000). *Кривичноправни аспекти угрожавања јавног саобраћаја*, Превенција саобраћајних незгода на путевима (ур. М. Инић), Нови Сад, 205–210.
172. Јовашевић, Д., Миладиновић-Стефановић, Д. (2018). *Прекршајно право*, Правни факултет у Нишу, Центар за публикације, Ниш. стр. 167–171.
173. Јовашевић, Д., Симовић, В.М. (2016). *Примјена кривичних санкција за саобраћајна кривична дјела у Републици Србији*, Годишњак Правног факултета, година VII, 1/2016, стр. 80–91.
174. Јовић, М. (2016). *Појам и врсте прекршајних санкција*. Правне теме, 4(08), 189–215.
175. Јокановић, Ј., Тодоровић, П., Пандуровић, С. (1971). *Утицај физиолошких стања на безбедност возње у друмском саобраћају*, Психомедицина саобраћаја, 1/1971.
176. Југовић, А. (2011). *Друштвене карактеристике хулиганизма*. у: Зборник радова: Криминал и државна реакција: феноменологија, могућности, перспективе, 247–261.

177. Кобе, П. (1964). *Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја у судској пракси и кривичноправној теорији*, Југословенска ревија за криминологију и кривично право, број 1.
178. Ковачевић, М. (1972). *Психолошки аспекти психомедицине саобраћаја*, Психомедицина саобраћаја 2/1972.
179. 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.
180. Липовац, К. (1997). *Саобраћајне незгоде у претицању*, Виша школа унутрашњих послова, Београд.
181. Липовац, К. (2008). *Безбедност саобраћаја*, ЈП Службени гласник, Београд.
182. Липовац, К. и др. (1997). *Обука кандидата за возаче и полагање возачких испита у функцији безбедности саобраћаја*. Виша школа унутрашњих послова, Београд.
183. Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М. (2014). *Основе безбедности саобраћаја*, Криминалистичко-полицијска академија, ЈП Службени гласник, Београд.
184. Magableh, D. (2016). *An Investigation into Human Factors Influencing Driver Behaviour and Traffic Law Enforcement in Jordan*, Faculty of Science, The University of New South Wales.
185. Малешкић, С. (2017). *Споразум о признању прекршаја и његова имплементација у домаћем законодавству*. *Право–теорија и пракса*, 34 (7–9), 1–1.
186. Марић, М., Саламандија, М. (2014). *Analysis of court decisions for the criminal offence of endangering public traffic*, III Међународна Конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 30–31. октобар 2014. године.
187. Милић, А. (2007). *Саобраћајна психологија*. Саобраћајно-технички факултет, Добој.
188. Милошевић, С. (1997). *Саобраћајна психологија*, Научна књига, Београд.
189. Милутиновић, М. (1988). *Криминологија*, Савремена администрација, Београд.
190. Митошевић, К. (1995). *Човек и незгоде у саобраћају*, Друштво инжењера и техничара саобраћаја и веза, Нови Сад.
191. Митровић, Љ. (2006). *Коментар Закона о прекршајима Републике Српске*, Comesgrafika, Бања Лука, 67–81.

192. Митровић, Јб. (2013). *Поједностављене форме поступања у прекршајним стварима у Републици Српској – прекршајни налог и споразум о санкцији*, Страни правни живот, (2), 137–152.
193. Мићановић-Павелић, Н. (1989). *Помаци у разграничењу кривичног од административног права*, Годишњак Правног факултета у Сарајеву, Сарајево.
194. Мрвић-Петровић, Н. (2014). *Коментар новог Закона о прекршајима*, Параграф, Београд.
195. 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.
196. 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.
197. Николић-Ристановић, В., Константиновић-Вилић, С. (2018). *Криминологија*, четврто измењено и допуњено издање, Прометеј, Београд.
198. Пашалић, З. (2011). *Утицај прекршаја на раст стопе криминалитета у Србији*. У: Криминал и државна реакција: феноменологија, могућности, перспективе. Београд, 357–375.
199. Петрић, Б. (1962). *Нека питања кривичноправне заштите безбедности јавног саобраћаја*, Гласник адвокатске коморе Војводине, 10/1962.
200. Петровић, А., Јовановић, Д., Станојевић, П. (2020). *Промене броја погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији*. Техника, година LV No.4 ISSN 0040-2176 UDC: 62(062.2)(497.1), 479–484.
201. Петровић, Д. (1998). *Формирање и развој вишестране међународно-правне регулативе од значаја за одвијање међународног друског саобраћаја између два светска рата*. Саобраћајни факултет, Београд, Балканика, XXIX, 173–188.
202. Пешић, Д. (2009). *Метод саобраћајног образовања и васпитања кажњених возача*, Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Београд.
203. Пихлер, С. (2000). *Прекршајно право*, Graphica Academica, Нови Сад.
204. *Правно схватање кривичног одељења Врховног касационог суда*. (2014). Билтен бр. 1/2014.

205. Радовановић, Д. (1972). *Саобраћајне незгоде – теорија психичких фактора*, Зборник института за криминолошка и социолошка истраживања, Београд 1/1972.
206. Рисимовић, Р. (2005). *Разграничење кривичних дела и прекршаја код саобраћајних деликата*, НБП – Београд, Vol. XI, No. 2, 103–116.
207. Ристовић, С. (2013). *Стратешке основе за развој и остваривање полиције у заједници*, CIVITAS, 3(05), 112–131.
208. Рот, Н. (1968). *Психологија личности*, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд.
209. Ружић, Г. (2009). *Систем санкција у старом и новом Закону о прекршајима*, Гласник Адвокатске коморе Војводине, 81(12), Нови Сад, 509–524.
210. Симовић, М., Јовашевић, Д. (2018). *Систем прекршајних санкција у Републици Србији*. У: Наука и технологија, Интернационални универзитет Травник.
211. Собоћинчић, 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.
212. Соковић, С. (2011). *Савремене глобалне тенденције у контроли криминалитета (карактеристике, перспективе и осврт на домаће прилике)*. CRIMEN – часопис за кривичне науке, (2), 212–226.
213. Станојевић, П. (2013). *Утицај саобраћајне принуде на ставове и понашање возача*. Докторска дисертација. Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука.
214. *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у 2019. години у Републици Србији* (2020), Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд.
215. Стојановић, З. (2003). *Кривично право – општи део*, осмо измењено и допуњено издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд.
216. Стојановић, З. (2012). *Значај појма прекршајне одговорности за прекршајно право*, Ревизија за криминологију и кривично право, бр. 1–2/2012.
217. Стојановић, З., Коларић, Д. (2014). *Кривичноправно сузбијање организованог криминалитета, тероризма и корупције*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд.
218. Стојановић, З., Перић, О. (2003). *Кривично право – посебни део*, девето измењено и допуњено издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд.
219. Тешовић, О. Д. (2018). *Алтернативне кривичне санкције у кривичном праву Републике Србије, докторска дисертација*, Универзитет у Београду, Правни Факултет.

220. Тојагић, М. (2015). *Безбедност друмског саобраћаја*, Европски универзитет Брчко, Брчко.
221. Томић-Петровић, Н. (2017). *Прекршаји и заштита права на живот у саобраћају у Републици Србији*, Правни живот, год. 66, књ. 599, бр. 9/2017, 317–329.
222. Хајдуковић, М. (1970). *Утицај узајамног деловања стања умора и алкохолисаности*. Зборник радова Симпозијума о превенцији саобраћаја, Крагујевац.
223. Цетинић, М. (1993). *Кажњиви деликти и критеријуми за њихово међусобно разграничење*, Анали Правног факултета, бр. 3 и 4, Београд.
224. Чејовић, Б. (1980). *Кривичноправни аспекти апстрактне опасности код кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја*, Правни живот, бр. 10, Београд.
225. Чејовић, Б., Кулић, М. (2014). *Кривично право*. Универзитет привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе, Нови Сад.
226. Чичевић, С., Стевановић, Д., Трифуновић, А., Јанковић, А. (2014). *Значај кампања за повећање безбедности саобраћаја*, 9. Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, Зајечар, 9–14. април 2019. године, стр. 461–466.

МЕЂУНАРОДНИ И НАЦИОНАЛНИ ПРАВНИ ПРОПИСИ

1. Акциони план за спровођење стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015–2020. године („Службени гласник РС“, број 1/2017)
2. Европски споразум о допуни Конвенције о саобраћају на путевима, од 1. маја 1971. године
3. 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)
4. Закон о извршењу кривичних санкција („Службени гласник РС“, број 55/2014 и 35/2019)
5. Закон о малолетним учиниоцима кривичних дела и кривичноправној заштити малолетних лица („Службени гласник РС“, број 85/2005)
6. 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)
7. Закон о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018, 95/2018 – др. закон)

8. Законик о кривичном поступку („Службени гласник РС”, број 72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014 и 35/2019)
9. Конвенција о Закону који се примењује на саобраћајне незгоде, од 4. маја 1971. године
10. Конвенција о саобраћајним знаковима на путевима, од 8. новембра 1968. године
11. Конвенција о саобраћају на путевима, са Завршним актом, од 8. новембра 1968. године
12. 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)
13. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015–2020. године („Службени гласник РС“, број 64/2015)

ИЗВОРИ СТАТИСТИЧКИХ ПОДАТАКА ДОСТУПНИ НА ИНТЕРНЕТУ

1. База података о саобраћајним незгодама доступна на линку Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије, доступна на линку: <https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>.
2. Годишњи извештаји о раду судова посебне надлежности, доступни на веб страници Врховног касационог суда Републике Србије доступни на линку: <https://www.vk.sud.rs/sr-lat/godi%C5%A1nji-izve%C5%A1taj-o-radu-sudova>.
3. Извештаји Врховног касационог суда Републике Србије, доступни на: <https://www.vk.sud.rs/sr-lat/raniji-godi%C5%A1nji-izve%C5%A1taji-o-radu>.
4. Извештаји о напретку (eng. *Progress Report*) доступни на линку: <https://eupregovori.bos.rs/dokumenta-evropske-unije.html>.
5. Извештаји о раду Прекршајног апелационог суда Републике Србије, доступни на: <https://www.vk.sud.rs/sr/%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%98%D0%B8-%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%88%D1%9A%D0%B8-%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D0%B5%D1%88%D1%82%D0%B0%D1%98%D0%B8-%D0%BE-%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%83>.
6. Извештаји Прекршајног апелационог суда Републике Србије, доступни на: <http://pkap.sud.rs/prekrsajni-apelacioni-sud-izvestaji-o-radu.html>.
7. Извештаји Републичког завода за статистику Републике Србије, доступни на: <https://www.stat.gov.rs/oblasti/pravosudje/>.

8. Извештаји Светске здравствене организације, доступни на: <https://www.who.int/>.
9. Извештаји, трендови и брошуре Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије, доступни на: <https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize>.
10. Статистички извештаји Агенције за безбедност саобраћаја, доступни на линку: <https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/statisticki-izvestaji>.
11. Статистички извештаји Републичког завода за статистику Републике Србије доступни на линку: <https://www.stat.gov.rs/oblasti/pravosudje/>.

ПРЕГЛЕД ТАБЕЛА, СЛИКА И ГРАФИКОНА

СПИСАК ТАБЕЛА:

Табела 1.1	– Вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2014. години и очекиване вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2020. години (Стратегија, 2015)	стр. 72
Табела 1.2	– Приказ смерница и проблема за ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја – Стуб 1, (Стратегија, 2015)	стр. 73
Табела 1.3	– Приказ мера и активности (циљева) у Акционим планом кроз пет стубова (Акциони план, 2016)	стр. 74, 75
Табела 2.1	– Приказ резултата истраживања ставова у Републици Србији из 2010. и 2017. године	стр. 209, 210
Табела 2.2	– Број и кретање тренда саобраћајних прекршаја у Републици Србији за период од 2010. до 2019. године	стр. 212
Табела 2.3	– Број и промена кретања тренда регистрованих саобраћајних прекршаја физичких лица, за које је издат прекршајни налог у периоду од 2015. до 2019. године у Републици Србији	стр. 215
Табела 2.4	– Структура појавних облика саобраћајних прекршаја по годинама према издатим прекршајним налозима физичким лицима у Републици Србији у периоду од 2015. до 2019. године	стр. 216
Табела 2.5	– Број, кретање тренда и стопа саобраћајних незгода у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 218
Табела 2.6	– Број и кретање тренда саобраћајних незгода у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. године	стр. 220
Табела 2.7	– Врсте саобраћајних незгода према последицама у периоду 2010. до 2019. године у Републици Србији	стр. 222
Табела 2.8	– Број, кретање тренда и стопа виктимизације лица погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 223
Табела 2.9	– Број, кретање тренда и стопа кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја према броју осуђених лица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 227
Табела 2.10	– Број и кретање тренда осуђених лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. године	стр. 230

Табела 2.11	– Број кривичних дела против безбедности друмског саобраћаја према врсти и облику кривице осуђених пунолетних лица у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 232, 233
Табела 2.12	– Број осуђених пунолетних лица за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја према облику кривице у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 234
Табела 2.13	– Број и последице саобраћајних незгода проузрокованих услед алкохолизованог стања, у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 238
Табела 2.14	– Број саобраћајних прекршаја према полу, за које су изречени прекршајни налози у Републици Србији у периоду од 2015. до 2019. године.	стр. 241
Табела 2.15	– Пунолетна осуђена лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према полу, у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 242
Табела 2.16	– Структура учесника у саобраћајним незгодама и у саобраћајним незгодама са погинулим лицима по старосним категоријама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 242, 243
Табела 2.17	– Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији према старосном добу и полу у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 243
Табела 2.18	– Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према степену образовања у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 245
Табела 2.19	– Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према брачном статусу у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 245
Табела 2.20	– Структура осуђених пунолетних лица за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја према радном статусу у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 246
Табела 2.21	– Број предмета у раду, решених и мериторно решених предмета за саобраћајне прекршаје, у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији	стр. 257
Табела 2.22	– Трајање кривичних поступака за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији	стр. 258
Табела 2.23	– Структура изречених прекршајних санкција изречених прекршајних судова физичким лицима за кршење ЗоБС а у Републици Србији у периоду од 2014. од 2019. године	стр. 259

Табела 2.24	<i>– Број и врсте кривичних санкција изречених пунолетним осуђеним лицима за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године</i>	стр. 261, 262
--------------------	---	------------------

СПИСАК СЛИКА:

Слика 1.1	<i>– Процент учешћа фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода у САД (Румар, 1982)</i>	стр. 34
Слика 1.2	<i>– Упроишћен приказ механизма дејства фактора саобраћаја (Инић, 2004)</i>	стр. 41
Слика 1.3	<i>– Главни узроци смрти људи (СЗО, 2009)</i>	стр. 43
Слика 1.4	<i>– Организација безбедности саобраћаја у Републици Србији (Report on traffic safety in Serbia, 2019)</i>	стр. 68
Слика 1.5	<i>– Поједностављен приказ повезаности између ставова, понашања и умешаности у саобраћајне незгоде код возача</i>	стр. 128
Слика 1.6	<i>– Ајзенова теорија планираног понашања (Ајзен, 1991)</i>	стр. 129
Слика 1.7	<i>– Модел детерминанти понашања корисника пута (ОЕЦД, 1990)</i>	стр. 132
Слика 1.8	<i>– Оквир за испитивање везе између умора и безбедности (Вилијамсон и сарадници, 2011)</i>	стр. 136
Слика 1.9	<i>– Шема основне структуре друштвеног механизма у области безбедности саобраћаја (Инић, 2004)</i>	стр. 156
Слика 1.10	<i>– Опити модел механизма одвраћања од кршења саобраћајних закона (Микинен, Зајдел и сарадници, 2003)</i>	стр. 181

СПИСАК ГРАФИКОНА:

Графикон 1.1	<i>– Погинули у саобраћајним незгодама у САД по старосним групама (ОЕСЦ, 2001)</i>	стр. 144
Графикон 1.2	<i>– Укљученост возача у незгоде са фаталним исходом према њиховој фреквенцији у популацији возача на 100.000 возача са возачком дозволом (NHTSA, 2010)</i>	стр. 145
Графикон 2.1	<i>– Приказ исказа експерата о утицају „нових“ законских мера на промену понашања учесника у саобраћају</i>	стр. 207
Графикон 2.2	<i>– Приказ исказа експерата о утицају „нових“ законских мера на промену ставова учесника у саобраћају</i>	стр. 207
Графикон 2.3	<i>– Приказ исказа експерата о утицају „нових“ законских мера на промену навика учесника у саобраћају</i>	стр. 208

Графикон 2.4	Приказ кретања тренда (промене ланчаног индекса) предмета за саобраћајне прекршаје на подручју Републике Србије у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 213
Графикон 2.5	Приказ промене базног индекса саобраћајних незгода у процентима по годинама у односу на 2010. годину, у Републици Србији за период од 2010. до 2019. године	стр. 218
Графикон 2.6	Приказ промене ланчаног индекса саобраћајних незгода у процентима у односу на 2000. годину, у периоду од 2000. до 2019. године у Републици Србији	стр. 221
Графикон 2.7	Приказ исказа експерата о утицају примене „нових“ законских мера у области саобраћаја на смањење броја извршених кривичних дела у Републици Србији	стр. 226
Графикон 2.8	Приказ броја кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја према броју осуђених лица у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. године	стр. 228
Графикон 2.9	Приказ кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја према броју малолетних лица оглашених кривим у периоду од 2010. до 2019. године у Републици Србији	стр. 229
Графикон 2.10	Промена тренда (базног индекса) кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. годину у односу на 2000. годину	стр. 231
Графикон 2.11	Приказ саобраћајних незгода проузрокованих услед алкохолисаног стања у процентима, у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 238
Графикон 2.12	Приказ саобраћајних незгода проузрокованих услед умора у процентима, по годинама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 239
Графикон 2.13	Приказ саобраћајних незгода проузрокованих услед психоактивних супстанци у процентима, по годинама у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године	стр. 240

ПРИЛОЗИ

Прилог број 1: *Упитник о исказима експерата у области саобраћаја о ефектима примене новог ЗоБС-а*

Народна скупштина Републике Србије је усвојила нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима који је објављен у Службеном гласнику Републике Србије 2. јуна 2009, а почео да се примењује од 10. децембра 2009. године. Основна сврха доношења ЗоБС-а била је стварање нормативног оквира за системско и стратешко унапређење нивоа безбедности саобраћаја, кроз превиђање разноврснијих превентивних и поштравање репресивних мера. Пред Вама су 4 тврдње које се односе на ефекте примене новог ЗоБС-а. Одредите степен у коме се слажете са сваком тврдњом

***Обавезно**

Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утицала је на промену ставова учесника у саобраћају *

Не уопште

Не много

Прилично

Веома

Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утицала је на промену понашања учесника у саобраћају *

Не уопште

Не много

Прилично

Веома

Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утицала је на промену навика учесника у саобраћају *

Не уопште

Не много

Прилично

Веома

Примена „нових“ законских мера у области саобраћаја утицала је на смањење броја извршених саобраћајних кривичних дела у Републици Србији *

Не уопште

Не много

Прилично

Веома

Прилог број 2: *Квота прекршајних предмета за саобраћајне прекршаје у односу на укупан број прекршајних предмета у Републици Србији у периоду од 2010. до 2019. године*

Година	Примљено предмета			Укупно у раду			Решено предмета			Мериторно решено предмета		
	Укупно Број	Саобраћајни прекршаји Број	%	Укупно Број	Саобраћајни прекршаји Број	%	Укупно Број	Саобраћајни прекршаји Број	%	Укупно Број	Саобраћајни прекршаји Број	%
2010	639997	305178	47,68	1077077	581616	54,00	570004	307432	53,94	485854	264253	54,39
2011	602761	275178	45,65	1108990	538027	48,52	644845	316696	49,11	549074	274589	50,01
2012	558533	258024	46,20	1025826	479977	46,79	601648	286186	47,57	506946	241090	47,56
2013	532301	244096	45,86	956470	437877	45,78	562612	268676	47,76	478815	231613	48,37
2014	594641	234790	39,48	990008	408291	41,24	551039	248900	45,17	466188	213489	45,79
2015	816936	283319	34,68	1255992	442616	35,24	669559	238400	35,61	599953	210675	35,12
2016	799681	276571	34,59	1385485	480372	34,67	786261	248170	31,56	582884	225060	38,61
2017	691697	271530	39,26	1290884	473182	36,66	696607	287343	41,25	505319	226781	44,88
2018	597666	191713	32,08	1191942	377595	31,68	676361	246567	36,45	477307	195092	40,87
2019	632715	167111	26,41	1148214	598141	52,09	614246	187794	30,57	477892	151891	31,78

Извор података: Прекршајни апелациони суд Републике Србије

Прилог број 3: *Стопа моторизације у Републици Србији у периоду од 2000. до 2019. године*

Година	Укупан број становника	Укупан број регистрованих возила	Мот. возила на 1000 ст.	Становника на 1 мот.воз.
2000	7516346	Нема	Нема	Нема
2001	7503433	1755357	233,94	4,27
2002	7500031	1714532	228,60	4,37
2003	7480591	1772162	236,90	4,22
2004	7463157	1853003	248,29	4,03
2005	7440769	1897918	255,07	3,92
2006	7411569	1943921	262,28	3,81
2007	7381579	1793383	242,95	4,12
2008	7350222	1740705	236,82	4,22
2009	7320807	1903023	259,95	3,85
2010	7291436	1809768	248,20	4,03
2011	7236519	1932946	267,11	3,74
2012	7201497	1977253	274,56	3,64
2013	7166553	2170168	302,82	3,30
2014	7131787	2239179	313,97	3,19
2015	7095383	2288578	322,54	3,10
2016	7058322	2349981	332,94	3,00
2017	7020858	2418788	344,51	2,90
2018	6982604	2460180	352,33	2,84
2019	6945235	2581673	371,72	2,69

Извор података: Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Прилог број 4: Квота саобраћајног криминалитета у периоду од 2000. до 2019. године у Републици Србији

Година	Поднете кривичне пријаве			Оптужена лица			Осуђена лица		
	Укупно Број	Против безбедности саобраћаја		Укупно Број	Против безбедности саобраћаја		Укупно Број	Против безбедности саобраћаја	
		Број	%		Број	%		Број	%
2000	87601	6346	7,24	46475	6382	13,73	34223	5692	16,63
2001	97071	7526	7,75	48136	6443	13,38	35566	5753	16,18
2002	107312	7243	6,75	51535	6792	13,18	35997	6017	16,72
2003	98148	6519	6,64	46680	6025	12,91	35097	5451	15,53
2004	91573	6902	7,54	47607	6161	12,94	36222	5543	15,30
2005	103481	6747	6,52	51102	6200	12,13	39135	5590	14,28
2006	108742	7115	6,54	57636	6282	10,90	42988	5748	13,37
2007	102136	7834	7,67	51404	5963	11,60	40690	5488	13,49
2008	105808	8990	8,50	55868	6850	12,26	44367	6228	14,04
2009	103523	8506	8,22	52869	6812	12,88	42782	6105	14,27
2010	78026	5418	6,94	30065	3405	11,33	23321	3063	13,13
2011	92530	6609	7,14	42579	4359	10,24	33097	3769	11,39
2012	96792	7311	7,55	44567	4052	9,09	33624	3390	10,08
2013	95255	7896	8,29	49004	4392	8,96	34889	3590	10,29
2014	95710	7509	7,85	50947	4176	8,20	37410	3494	9,34
2015	112114	7923	7,07	44565	3065	6,88	35115	2645	7,53
2016	99880	7863	7,87	42115	2542	6,04	34557	2199	6,36
2017	93813	7800	8,31	39744	2523	6,35	33392	2277	6,82
2018	95546	8481	8,88	36995	2186	5,91	31298	1994	6,37
2019	95700	8744	9,14	34362	2329	6,78	29788	2158	7,24

Извор података: Републички завод за статистику Републике Србије