

BITNI ELEMENTI ZA PREPOZNAVANJE NASILNIČKE VOŽNJE U ANALIZI SAOBRAĆAJNE NEZGODE

KEY ELEMENTS FOR RECOGNITION VIOLENT DRIVING IN THE ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENTS

Dragan Obradović¹

Rezime: U krivično sudskoj praksi još uvek su retke situacije da je prema navodima optužnog akta do saobraćajne nezgode sa teškim odnosno najtežim posledicama došlo zbog nasilničke vožnje. U ovom radu kroz konkretan primer iz sudske prakse predstavljen je propust na strani učesnika u saobraćaju koji je pravno kvalifikovan kao nasilnička vožnja koja je za posledicu imala smrt jednog i teške povrede više drugih učesnika saobraćajne nezgode. Prepoznavanje nasilničke vožnje je u funkciji ostvarenja nacionalnog interesa vezanog za smanjenje stradanja u saobraćaju i ostvarivanje uslova za bezbedno odvijanje saobraćaja.

KLJUČNE REČI: KRIVIČNI POSTUPAK, SUDSKA PRAKSA, NASILNIČKA VOŽNJA, SAOBRAĆAJNO – TEHNIČKO VEŠTAČENJE

Abstract: In criminal court practice still rare situation that, according to the indictment to accidents with severe or most severe consequences due to violent drives. In this paper, through a concrete example from the case law presented to the failure on the side of road users, who is legally qualified as a violent driving that resulted in the death of one and serious injuries over other participants in a traffic accident. Identifying violent driving is used to achieve the national interest related to the reduction of traffic accidents and the realization of the conditions for safe transport.

KEY WORDS: CRIMINAL PROCEDURE, COURT PRACTICE, VIOLENT DRIVING, TRAFFIC - TECHNICAL EXPERTISE

1. UVOD

Na putevima u Republici Srbiji svakodnevno dešavaju se saobraćajne nezgode, sa lakšim ili težim odnosno najtežim posledicama – smrt nekog od učesnika u saobraćaju. Različiti su proputi koji dovode do saobraćajnih nezgoda – vožnja nedozvoljenom brzinom, vožnja pod dejstvom alkohola, zbog nepoštovanja pravila saobraćaja - nepropisno preticanje, obilaženje

Ispravno (bezbedno) učestvovanje u saobraćaju je zasnovano i na "načelu poverenja". Naime, ako se učesnik u saobraćaju ponaša ispravno (u skladu sa propisima i saobraćajnom signalizacijom), tada nema razloga da očekuje neispravno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju niti fizičkih ili pravnih lica koja su na bilo koji način uključena u sistem bezbednog odvijanja saobraćaja (upravljač puta, preduzeće zaduženo za održavanje puteva, jedinica lokalne samouprave i sl.). Drugim rečima, učesnik u saobraćaju (koji se ponaša ispravno) ima razloga da očekuje ispravno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju, ali i subjekata uključenih u sistem bezbednog odvijanja saobraćaja.

Jedna od novina koja je propisana u Zakonu o bezbednosti saobraćaja (dalje: ZBS) je i nasilnička vožnja, ali su u sudskoj praksi još uvek retki slučajevi da je u krivičnom postupku neko lice pravnosnažno osuđeno zbog nasilničke vožnje iz koje su proistekle zabranjene posledice. Zbog toga, veštačenje saobraćajnih nezgoda ima važnu ulogu u definisanju propusta učesnika saobraćajnih nezgoda, kao i za donošenje kvalitetnih presuda od strane suda. U poslednje vreme, organizuju se stručni skupovi i simpozijumi na kojima je pažnja posvećena različitim aspektima, ali na tim skupovima nismo uočili da je bilo radova koji su analizirali i ovaj aspekt veštačenja. U ovom radu ukazaćemo na jedan takav slučaj, na nalaz veštaka saobraćajno tehničke struke i na bitne elemente koji su doveli do toga da taj slučaj bude tek u fazi glavnog pretresa prepoznat kao slučaj nasilničke vožnje.

2. ZAKONSKA REGULATIVA NASILNIČKE VOŽNJE

Odredbom čl.41.ZBS definisana je nasilnička vožnja: Nasilnička vožnja je postupanje vozača koje je u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju.

Pod nasilničkom vožnjom smatra se i:

- 1) kada vozač dva ili više puta prođe svetlosni saobraćajni znak kada mu je tim znakom zabranjen prolaz, ako između dva uzastopna prolaska nije prošlo više od 10 minuta,
- 2) kada vozač izvrši preticanje kolone vozila pri čemu svojim vozilom prelazi ili se kreće po neisprekidanoj uzdužnoj liniji koja razdvaja kolovozne trake po smerovima kretanja.

Zašto je bitno utvrditi sa krivično pravnog aspekta da li je neka vožnja koja je za posledicu imala saobraćajnu nezgodu sa različitim do najtežih – smrtnih posledica po svojoj prirodi takva da se može pravno kvalifikovati kao nasilnička vožnja?

Odgovor na ovo pitanje je sledeći:

Pre svega da bi se napravilo jasno razgraničenje u psihičkom odnosu učinioca – vozača prema krivičnom delu koje je prouzrokovao odnosno da li je u konkretnom slučaju postupao sa eventualnim umišljajem (bio svestan svoje vožnje i pristao na nastupanje zabranjene posledice pri takvoj vožnji) ili je postupao sa svesnim nehatom (bio svestan svoje vožnje ali je olako držao da neće doći do nastupanja zabranjene posledice ili da će iste moći da izbegne). To dalje povlači odgovarajuće posledice u pogledu odluke o krivičnoj sankciji i meri bezbednosti u presudi prema onom učesniku saobraćajne nezgode koji je presudom nadležnog suda oglašen krivim za nastanak saobraćajne nezgode sa različitim posledicama.

U našoj pravnoj teoriji i doskorašnjoj sudskoj praksi najčešće se kao kriterijum za razgraničenje između svesnog nehata i eventualnog umišljaja koristio pojam bezobzirnosti. To proizilazi iz

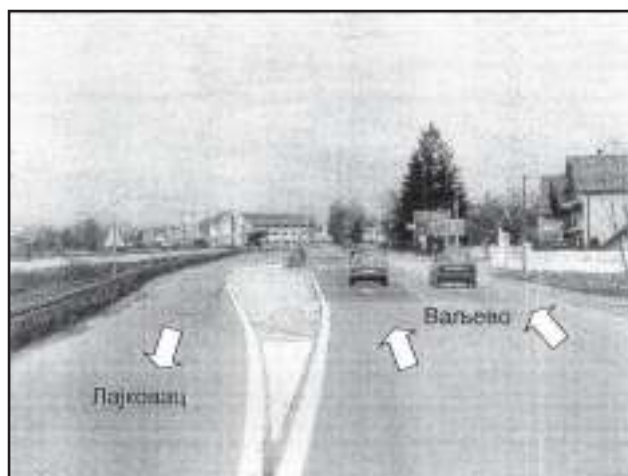
odluka sa savetovanje u Saveznom vrhovnom sudu iz 1961. godine (Gruber, 1993: 62-63). Bezobzirnost postoji kad se neko ponaša u saobraćaju tako da uopšte ne vodi računa o interesima i dobrima drugih učesnika u saobraćaju. Da bi se isključili slučajevi gde se bezobzirnost javlja i kod nehata potrebno je kao što to čini deo naše sudske prakse tražiti za umišljaj visok stepen bezobzirnosti (Stojanović, 2006: 646). Takav uslov je ispunjen, na primer, u slučajevima vožnje unatrag na auto putu ili brze vožnje u suprotnom pravcu kroz jednosmernu ulicu (Mrvić Petrović, 2006: 299). Ako je reč o sasvim kratkom rastojanju i malo prometnoj ulici, kada je vozač vozio u suprotnom smeru nadajući se da za tih nekoliko sekundi neće naići nijedno vozilo, ne bi bio ispunjen uslov bezobzirnosti i postojaće svesni nehat na strani učinioca (Stojanović, 2006: 118-119). Ukoliko je jačina prekora koja može da se uputi učiniocu zbog njegove bezobzirnosti veća, utoliko ima više razloga da se, imajući u vidu i druge okolnosti, zaključi da je u pitanju eventualni umišljaj a ne svesni nehat (Stojanović, 2006: 646).

Novijoj sudskoj praksi tek predstoji zauzimanje novih stavova po ovom pitanju, imajući u vidu novi ZBS i odredbe koje se odnose na nasilničku vožnju. To je novi pojam koji nije postojao u ranijim propisima o bezbednosti saobraćaja. U predstojećim izmenama i dopunama ZBS koje se najavljuju za mart 2015. godine navodi se i da će odredba o nasilničkoj vožnji pored već postojećih rešenja dobiti i nova rešenja koja će biti propisana kao nasilnička vožnja, a to se odnosi na prekoračenje brzine za više od 90km/h u gradu i preko 100 km/h van naselje, kao i vožnja sa više od 2 promila alkohola u krvi (Sat plus, 2015, br.360 :14.).

Nemamo pretenzije da ćemo u jednom radu ograničenog obima obuhvatiti sve situacije koje se mogu smatrati za nasilničku vožnju, već nam je želja da predstavimo jednu takvu situaciju, koja je sa pravnog aspekta dobila zvaničnu potvrdu da predstavlja nasilničku vožnju, obzirom da je presuda u odnosu na okrivljenog postala pravnosnažana.

3. SAOBRAĆAJNA NEZGODA U KOJOJ JE KONSTATOVANA NASILNIČKA VOŽNJA

Na državnom putu I b reda br.23 (stari magistralni put M-4) u reonu sela Popučke, u smeru ka Valjevu počinju tzv. "duple trake". Na tom delu put čine dve fizički razdvojene kolovozne trake namenjene za saobraćaj vozila u suprotnim smerovima. Gledano u smeru kretanja Lajkovac – Valjevo, put do razdelnog ostrva je prav i pregledan na više stotina metara, a pre početka razdelnog ostrva koje fizički razdvaja kolovozne trake, na asfaltnoj podlozi se nalazi polje za usmeravanje saobraćaja tipa V – 23 dužine oko 100 m.



Slika 1. Izgled polja za usmeravanje ispred ostrva za razdvajanje saobraćajnih tokova u pravcu Valjeva

Na početku razdelnog ostrva nalazio se saobraćajni znak "obavezno obilaženje sa desne strane" (II – 45) gledano u smeru kretanja vozila Punto.



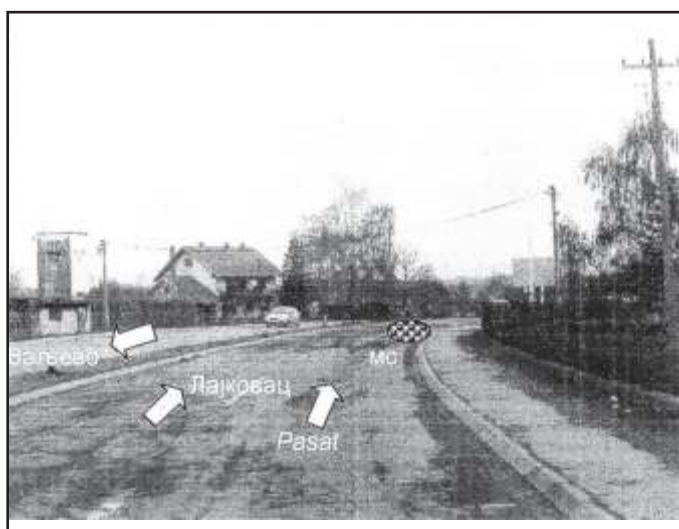
Slika 2. Izgled početka razdelnog ostrva sa položajem saobraćajnog znak a "obavezno obilaženje sa desne strane (II – 45) gledano u smeru kretanja vozila Punto

Putem Lajkovac – Valjevo na prilazu razdelnom ostrvu i polju za usmeravanje saobraćaja tipa V – 23 dužine oko 100 m u pravcu Valjeva u noćnim uslovima na slaboj osvetljenoj deonici puta, vožen je putnički automobil Punto (vidi slike br. 2, br. 4).

Vozaču putničkog vozila koji se kreće ovim putem je saopšteno (znakom II- 45 i poljem za usmeravanje tipa V – 23) da bi vožnju u pravcu Valjeva trebalo da nastavi u skladu sa saobraćajnim znakom "obavezno obilaženje s desne strane".

U isto vreme iz Valjeva u pravcu Lajkovca kolovoznom trakom koja je isprekidanom razdelnom linijom podeljena na dve saobraćajne trake vožen je putnički automobil Volkswagen Pasat i to desnom saobraćajnom trakom

Vozač putničkog vozila Pasat je te noći umesto da vožnju nastavi desnom kolovoznom trakom, vožnju nastavio levom kolovoznom trakom namenjenom za saobraćaj vozila iz suprotnog smera i kretao se levom saobraćajnom trakom te kolovozne trake u pravcu Valjeva kada je iz smera Valjeva ka Lajkovcu pravilno se krećući svojom desnom saobraćajnom trakom naišao sada pok. D. svojim putnički automobil Volkswagen Pasat usled čega je naspram auto placa „Matić“ približno na sredini leve saobraćajne trake gledano iz smera kretanja vozila Punto došlo do saobraćajne nezgode prednjim čeonim delovima oba vozila.



Slika 3. Izgled puta – krivine, snimljen u smeru kretanja vozila pasat, sa naznačenim mestom sudara

Nakon saobraćajne nezgode je pokrenut istražni, pa krivični postupak protiv vozača putničkog vozila Punto sa obrazloženjem da je zbog vožnje pod dejstvom alkohola na pomenutom magistralnom putu za saobraćaj vozila u oba smera gde postoje dve fizički razdvojene kolovo-

zne trake sa po dve saobraćajne trake ušao i kretao se vozilom levom saobraćajnom trakom kolovozne trake ka Valjevu. U prvoj optužnici vozaču tog putničkog vozila nije stavljan kao propust i nasilnička vožnja.

Vozač putničkog vozila Punto je u svojoj odbrani naveo da je doveden u zabludu zbog toga što na licu mesta gde počinje razdelno ostrvo nije postojala odgovarajuća saobraćajna signalizacija u vidu postavljenog saobraćajnog znaka i horizontalne signalizacije na asfaltu - bio je oštećen saobraćajni znak "obavezno obilaženje s desne strane", koji se nalazio na početku razdelnog ostrva - ulubljen, pa zbog toga, a ne zbog toga što je bio pod dejstvom alkohola, nije uočio da postoji razdelno ostrvo i da vozi u kontra smeru.

U toku glavnog pretresa posle saslušanja veštaka saobraćajno tehničke struke utvrđeno je da je od početka razdelnog ostrva postojao prekid razdelnog ostrva na oko 350 metara od početka razdelnog ostrva a da je od mesta saobraćajne nezgode do prekida razdelnog ostrva rastojanje oko 200 metara, da je horizontalna signalizacija u obliku belih izvučenih linija – polje za usmeravanje saobraćaja u dužini od oko 100 metara, pa to pruža vozaču potpunu mogućnost uočavanja i izbora pravilnog načina kretanja u odnosu na značenje te signalizacije, a čak i mogućnost potpunog zaustavljanja na dužini polja preglednosti. Brzina kojom je okrivljeni upravljao vozilom od početka razdelnog ostrva pa do mesta sudara od 68,5 km/h nije imala uticaja niti se može dovesti u direktnu uzročnu vezu sa nastankom saobraćajne nezgode jer je za neznatnih 8,5 km/h veća od dozvoljene brzine na kritičnoj deonici puta. Za zaustavljanje Punta pri konkretnoj brzini kretanja bio je potreban zaustavni put dužine od oko 46,8 m koja dužina zaustavnog puta predstavlja približno polovinu dužine polja za usmeravanje saobraćaja, pa je na strani okrivljenog postojala tehnička mogućnost blagovremenog zaustavljanja i pre početka razdelnog ostrva i prelaska na suprotnu kolovoznu traku.

Tek nakon saslušanja veštaka saobraćajno tehničke struke na glavnom pretresu i njegovog pojašnjenja pismenog nalaza i mišljenja VJT je promenio dispozitiv optužnice i vozaču Punta stavio na teret pored ostalih propusta stavio na teret kao propust i nasilničku vožnju koja je u gruboj suprotnosti sa odredbom čl.41.st.1 ZBS.

U osuđujućoj presudi Okružnog suda u Valjevu K br.45/12 prihvaćeno je da je pored ostalih propusta optuženi u konkretnom slučaju upravljao vozilom Punto tako da se njegova vožnja mora smatrati da je bila nasilnička vožnja, navedeno je: „ ... Umesto toga, usled vožnje pod dejstvom alkohola optuženi je prešao preko pune linije koja je prethodila početku polja, pa potom preko polja za usmeravanje saobraćaja tipa V-23 i nastavio upravljanje vozilom fizički razdvojenom kolovoznom trakom namenjenom za saobraćaj vozila iz suprotnog smera i u toj vožnji koja je trajala 29 sekundi je prešao put do mesta nezgode u dužini od oko 550 m.

Pri tome, optuženi je u vožnji suprotnom kolovoznom trakom propustio da se sa vozilom vrati u svoju kolovoznu traku na mestu gde je postojao prekid razdelnog ostrva i to posmatrano u smeru kretanja vozila optuženog na oko 350 m od početka ostrva, odnosno na oko 200 metara pre mesta saobraćajne nezgode.

Optuženi se u vožnji suprotnom kolovoznom trakom kretao krajnjom levom saobraćajnom trakom, odnosno desnom saobraćajnom trakom kolovozne trake kojom se pravilno vozilom VW passat kretao oštećeni sada pok. D.S. Usled takve vožnje optuženog došlo je do direktnog čeonog sudara putničkog vozila Punto kojim je on upravljao i putničkog vozila VW passat kojim je upravljao sada pokojni D.S. približno na sredini desne saobraćajne trake gledano u smeru kretanja vozila VW passat, koje se u momentu nezgode kretalo brzinom oko 60 km/čas. Na mestu sudara podužne ose vozila bile su približno paralelne, a sudar je ostvaren u obliku direktnog čeonog kontakta, tako da su samo krajnji levi delovi vozila ostali van domašaja sudara.

... Zbog svega navedenog, po mišljenju prvostepenog suda, ovakva vožnja optuženog mora se kvalifikovati isključivo kao nasilnička vožnja jer je optuženi u vožnji u suprotnom smeru napravio više propusta, zbog kojih se kršenje propisa u saobraćaju koje je on načinio te noći može kvalifikovati jedino kao postupanje vozača koje je u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju...“.

Ova presuda i pravno stanovište u pogledu kvalifikovanja nasilničke vožnje prihvaćeno je i od strane Apelacionog suda u Beogradu.

4. ZAKLJUČAK

Jedna od značajnih novina koja je uvedena ZBS-om je odredba koja se odnosi na nasilničku vožnju.

Posle više od pet godina primene ovog Zakona, ta odredba još uvek nije u dovoljnoj meri prepoznata u krivičnosudskoj praksi.

Samo dosledno praćenje novina u odredbama ovog ZBS od strane nosilaca pravosudnih funkcija, javnotužilačkih pre svega, uz kvalitetno obavljen uviđaj posle saobraćajne nezgode, brzu a temeljnu istragu i adekvatno krivično pravno optuženje učinilaca krivičnih dela koji su ugrozili bezbednost javnog saobraćaja nasilničkom vožnjom i prouzrokovali zabranjene posledice u vidu nastradalih osoba ili prouzrokovane materijalne štete omogućava i odgovarajuće sankcionisanje istih. To je u funkciji ostvarenja nacionalnog interesa vezanog za smanjenje stradanja u saobraćaju i ostvarivanje uslova za bezbedno odvijanje saobraćaja.

5. LITERATURA

- [1] Gruber, E., (1996) Eventualni umišljaj kod krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja, Bilten sudske prakse Vrhovnog suda Srbije, (3), 57-67
- [2] Stojanović, Z. (2006) Komentar Krivičnog zakonika, „Službeni glasnik“, Beograd
- [3] Mrvić Petrović, N., (2006) Krivično pravo, treće izmenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta UNION – Službeni glasnik, Beograd
- [4] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (2009), Službeni glasnik Republike Srbije br. 41/09, 53/10, 101/11
- [5] Sat plus br.360 od 29. januara 2015, str. 14. Šta se menja u Zakonu o bezbednosti saobraćaja.Ž.R./V.L.