

# TRETMAN SAOBRAĆAJNE I PRAVNE ODGOVORNOSTI U VEŠTAČENJU SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

## TREATMENT OF THE TRAFFIC ACCIDENT LEGAL RESPONSIBILITY IN THE TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE

Branko Kuzmanoski<sup>1</sup>

XIV Simpozijum  
“Veštačenje saobraćajnih nezgoda  
i prevare u osiguranju”

**Rezime:** U okviru ovog rada biće pojašnjen zadatak veštaka u utvrđivanju odgovornosti za saobraćajne nezgode od saobraćajnog aspekta, ali i njihov udeo u utvrđivanju odgovornosti iz pravnog aspekta, koji zadatak i konačna odluka pripada sudu. Imajući u vidu da je veštačenje dokazno sredstvo ogromne važnosti u parničnom postupku u Makedoniji, potrebno je skrenuti pažnju na sama veštačenja koja se koriste kao dokazna sredstva u postupku, jer na osnovu veštačenja najčešće se donosi konačna odluka suda u odnosu odgovornosti za nastanak štete i, uporedno tome, obaveza za naknadu te štete. Ovaj rad će biti obogaćen primerima iz sudske prakse, gde će se jasno videti uloga veštačenja u sudskom postupku i biće potencirano da u određenim situacijama, umesto da bude od koristi, veštačenje može prouzročiti štetu jedne od stranaka u postupku. Upravo radi zavisnosti suda od nivoa stručnosti veštaka, u praksi se često suočavamo sa bezuslovnim prihvatanjem čak i onih veštačenja koja se kose sa pravilima logike, i mišljenja veštaka koja su nejasna i kontradiktorna u odnosu na faktičku sastojbu koja je predmet analize veštačenja.

**KLJUČNE REČI:** VEŠTAČENJE SAOBRAĆAJNE NEZGODE,  
SAOBRAĆAJNI VEŠTAK, SAOBRAĆAJNA  
ODGOVORNOST, PRAVNA ODGOVORNOST

**Abstract:** This work is concentrated on the expert's task in defining the traffic accident responsibility from the aspect of acting in accordance with the traffic rules, but also their contribution in determining the legal responsibility, which is the primary task and decision of the court. Having in mind that the expertise is a highly appreciated proof in Macedonia, we have to pay attention to the expertise that serves as a proof in the court procedure, because it is the key ingredient for the final decision regarding the responsibility for the damage, and therefore the obligation for compensation of the damage. This work also contains examples from the court practice, where we can see how the expertise can be useful, but it can also be harmful for the participants in the procedure. As the court depends on the professional knowledge of the expert, it's a common thing in practice that the court accepts even expertise that is contrary to the rules of logic and expert opinions that are vague and contradictory to the state of facts.

**KEY WORDS:** TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE,  
TRAFFIC EXPERT, TRAFFIC ACCIDENT  
RESPONSIBILITY, LEGAL RESPONSIBILITY

## 1. UVOD

Cilj ovog izlaganja je da se prikaže dejstvo nalaza i mišljenja veštaka u procesnim postupcima (bilo da se radi o parničnom, krivičnom ili prekršajnom), kao i u vansudskom postupku dogovaranja nadoknade štete pred osiguravajućim društvima, ali ne u onim uobičajenim situacijama koje su često poznate u praksi, nego u onim situacijama u kojima je dejstvo nalaza i mišljenja veoma specifično i pobuđuje poseban interes subjekata koji učestvuju u postupcima ili koji pobuđuju interes šire stručne javnosti. Radi preglednosti, te situacije ćemo podeliti u dve grupe, polazeći od dva aspekata, i to:

- Prvo, iz aspekta međuzavisnosti saobraćajne i pravne odgovornosti sa posebnim osvrtom na definiciju jedne i druge odgovornosti, nadležnosti saobraćajnog veštaka u utvrđivanju jedne i druge odgovornosti, sudske prakse i tumačenja situacija u kojima je utvrđena pravna odgovornost, kao i mogućnosti preispitivanja pravne odgovornosti na osnovu novog saobraćajnog veštačenja,
- Drugo, granične linije između prava veštaka na slobodno i nezavisno tumačenje saobraćajne situacije i njegovog subjektivizma.

## 2. DEFINISANJE SAOBRAĆAJNE I PRAVNE ODGOVORNOSTI

Saobraćajnu odgovornost povezujemo sa poštovanjem pravila ponašanja u saobraćaju. Način ponašanja svakom od učesnika u saobraćaju je propisan zakonskim odredbama, u konkretnom slučaju na području Republike Makedonije to je Zakon o bezbednosti u saobraćaju na putevima. Ovaj zakon uređuje bezbednost i zaštitu u putnom saobraćaju, osnovna načela i međusobne odnose učesnika i drugih subjekata u putnom saobraćaju, saobraćajna pravila, sistem saobraćajnih znakova, opreme i signalizacije na putevima, kao i dužnosti učesnika u slučaju saobraćajne nezgode.<sup>2</sup>

Svaki učesnik koji se uključuje u saobraćaj, bilo kao vozač ili putnik u putničkom/teretnom motornom vozilu, biciklista ili pešak, dužan je da poštuje i pridržava se važećih saobraćajnih propisa (za pešake – prelaziti ulicu na pešačkom prelazu, za bicikliste – voziti po velosipedskej paterci, za vozače postoje brojna pravila koja se odnose na brzinu voznje, kao i način upravljanja vozilom, koji se izražava preko različitih manevara koje vozači izvode: preticanje, obilaženje, vožnja u nazad i sl.)

Nepridržavanje ovih propisa od strane učesnika povećava verovatnoću da će se desiti saobraćajna nezgoda. Npropisni postupci učesnika u saobraćaju se karakterišu kao njihov propust, koji sa sobom povlači odgovornost iz saobraćajnog aspekta. Znači, saobraćajna odgovornost se odnosi na propuste učesnika u saobraćaju koji se manifestiraju kako postupke i dela koja su suprotna onim što je predviđeno u opšteprihvaćenim saobraćajnim pravilima.

Tesna je veza između saobraćajne i pravne odgovornosti pri nastanku saobraćajne nezgode. Ukoliko se zna da se sama pravila bezbednosti u saobraćaju nalaze u zakonu koji predstavlja osnovni pravni akt, neizbežno je da postoji odgovarajuća sankcija za kršenje pravnih pravila.

U odnosu na osobe koje su uzrokovale nastanak saobraćajne nezgode (u ovoj grupi su, pre svih, vozači motornih vozila kao osobe koje upravljaju opasnim stvarima – motornim vozilima u pogonu), njihova pravna odgovornost može biti:

- krivična odgovornost, i to za jedno od krivičnih dela pomešteni u glavi 27 Krivičnog Zakonika Republike Makedonije – "Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja"<sup>3</sup> i
- prekršajna odgovornost, i to za kršenje svake od imperativnih normi gorenavedenog Zakona o bezbednosti u saobraćaju na putevima, koji sadrži opis prekršaja i odgovarajuće prekršajne sankcije.

2 Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, čl.1

3 Krivični Zakonik Republike Makedonije, cl.297-310

Kad je reč o osobama koje nemaju direktnu odgovornost za nastanak saobraćajne nezgode, ali zato imaju odgovornost za izbegavanje nezgode ili povećavanje štetnih posledica, njihova se odgovornost javlja u obliku doprinosa u povećavanju štetnih posledica saobraćajne nezgode, što za sobom povlači srazmerno smanjivanje nadoknade štete koja pripada oštećenom koji je svojim postupcima doprineo da šteta bude veća nego inače. Odgovornost za štetu ovog tipa je regulisana propisima građanskog prava.<sup>4</sup>

### 3. NADLEŽNOST SAOBRAĆAJNOG VEŠTAKA U UTVRĐIVANJU JEDNE I DRUGE ODGOVORNOSTI

Kad veštak bude pozvan da izloži svoj nalaz i mišljenje u odnosu odgovornosti koja potiče iz saobraćajne nezgode, pred njim stoji ozbiljan izazov. Naime, na bazi raspoloživog materijala (pre svega zapisnik i skica lica mesta, fotodokumentacija, izjave učesnika, eventualni prigovori upisnika, video snimak iz kamere postavljene na raskrsnici), veštak je dužan, koristeći se navedenim dokazima, da savesno uradi jednu svestranu analizu priložene dokumentacije i da utvrdi faktičko stanje. U globalu, veštak treba da se posveti utvrđivanju činjenica, sto će mu pomoći da rasvetli način dešavanja saobraćajne nezgode. Ove bi činjenice po pravilu trebalo da budu povezane sa materijalnim dokazima, kao tragovima pronađenim na licu mesta: tragovi kočenja, krvi, ispalih stvari, čestice s vozila pronađene na odeći pešacima i sl, te položaja vozila nakon nastanka saobraćajne nezgode, kao i vidljivih oštećenja vozila. Polazeći s ove startne tačke, saobraćajni veštak ulazi dublje u problematiku utvrđivanja saobraćajne nezgode, tako što razmatra sledeće glavne komponente:

- trajektoriju kretanja učesnika u saobraćaju;
- brzinu kretanja, i
- postupke koje preuzimaju učesnici u saobraćaju u momentu kontakta (nezgode) i nakon nezgode.

Nakon kreiranja osnove nalaza, navodeći parametre koji imaju svoj doprinos u konačnom nalazu/mišljenju (vreme dešavanja nezgode, atmosferski uslovi, opis mesta dešavanja nezgode), saobraćajni veštak radi vremensko-prostornu analizu, koristeći se brojkama i formulama, uz čiju pomoć određuje činjenice na čijoj osnovi formira svoje mišljenje o načinu nastanka nezgode, istovremeno određujući stepen odgovornosti učesnika u nezgodi.

Tako, kad saobraćajni veštak presmeta brzinu vožnje vozila-učesnika u nezgodi, on ispituje je li ta brzina dozvoljena, a ako je u granici dozvoljenosti je li bezbedna, tj. prilagođena saobraćajnoj situaciji. Dalje, analizujući momenat osaznavanja opasnosti i preuzimanja akcija za izbegavanje nezgode, saobraćajni veštak daje svoje mišljenje je li vozač imao tehničku mogućnost izbeći dešavanje nezgode i ukoliko je imao takvu mogućnost, je li njegova reakcija bila pravovremena, u saglasnosti sa preostalim okolnostima jedne saobraćajne situacije.

Odgovori gorenavedenih pitanja su osnov i preduslov za utvrđivanje odgovornosti. Dakle, na bazi ove analize, zadatak veštaka je da navede propuste svakog od učesnika saobraćajne nezgode, npr: vozač je upravljao vozilom nedozvoljenom brzinom od 100 km/h, sa alkoholom u krvi od 1,25 promila, i kad se približio pešačkom prelazu nije smanjio brzinu i nije pustio da prođe pešak koji je prelazio ulicu na obeleženom pešačkom prelazu na upaljenom zelenom svetlu semafora za pešake.

Pritom, saobraćajni veštak će pri utvrđivanju odgovornosti imati zadatak da se izjasni o uzročno-posledičnoj vezi utvrđenih okolnosti, jer propust učesnika ne podrazumeva uvek da su njegovi postupci ključni za nastanak saobraćajne nezgode (veća brzina i alkohol u krvi, npr., mada su često faktor nastanka saobraćajne nezgode, nisu razlog nastanka iste po automatizmu).

Dakle, saobraćajni veštak mora ne samo nabrojati propuste učesnika, nego se i izjasniti koji je od navedenih propusta u tesnoj uzročno-posledičnoj vezi sa nastankom nezgode, a koji od propusta je doprineo za povećavanje štetnih posledica.

4 Zakon o Obligacionim Odnosima, cl.181

Na ovaj način, saobraćajni veštak ima svoj udeo i u utvrđivanju pravne odgovornosti. Tokom pismenog izlaganja nalaza i mišljenja veštaka, nije nužno, ali preporučljivo je da veštak dovede propuste učesnika u vezu sa konkretnim normama u pozitivnopravnim propisima, pre svega Zakona o bezbednosti u putnom saobraćaju, da bi se na taj način bez dileme utvrdilo da se konkretnim postupkom krši ono što je predviđeno u zakonskom propisu.

Pritom, saobraćajni veštak, kao što je gore navedeno, ima zadatak gradirati propuste učesnika u nezgodi, tako što će jasno izdvojiti propuste primarnog karaktera (koji su ključni za nastanak nezgode), kao i propuste sekundarnog karaktera (koji daju svoj doprinos u povećavanju štetnih posledica).

Pomoću detaljnog i preciznog elaboriranja i odgovaranja na postavljena pitanja od strane naručitelja veštačenja, saobraćajni veštak pruža veliku pomoć sudu u oceni stepena pravne odgovornosti svakog od učesnika u nezgodi.

#### **4. SUDSKA PRAKSA I TUMAČENJE SITUACIJA U KOJIMA JE UTVRĐENA PRAVNA ODGOVORNOST**

Ma kako se izvesno činilo da će se izrađivanjem stručnog nalaza i mišljenja veštaka razrešiti sva sporna pitanja i da će se lako doći do okončavanja sudskog postupka, praksa je pokazala da nije uvek baš tako. Naime, previše je česta situacija u kojoj na osnovu jedne iste dokumentacije, dva saobraćajna veštaka utvrđuju dijametralno suprotno faktičko stanje. Jedan deo ovih situacija je praćen nedostatkom materijalnih dokaza, u kojim situacijama saobraćajni veštaci pristupe predlaganju opcija o načinu dešavanja saobraćajne nezgode, a ponekad zalaze u improvizacije pri iskazivanju stručnog mišljenja koje nije potkrepljeno saodvetnim argumentima, a u dobrom delu situacija veštaci, nasuprot dužnosti pripreme stručnog i savesnog nalaza i mišljenja, sasvim tendenciozno izražavaju stavove sa ciljem nanošenja štete jednoj od strana, svesno iznoseći nevozmožne i kontradiktorne tvrdnje.

Tako, na primer, u jednom krivičnom postupku je donesena odluka s kojom se obvinjeni kažnava kaznom zatvora kao posledica utvrđenog faktičkog stanja od strane saobraćajnog veštaka. U ovom slučaju, saobraćajni veštak je utvrdio postojanje saobraćajnog znaka kojim se ograničava brzina vožnje, zatim konstatujući da je vozač upravljao svojim vozilom većom brzinom od one koju je saobraćajni znak navodno propisao, i potencirajući da je ova činjenica presudna za nastanak saobraćajne nezgode. Pritom, saobraćajni veštak svoju tvrdnju "potkrepljuje" tumačenjem saobraćajnog znaka u kom, prema njemu, navedena brojka predstavlja pokazatelj ograničenja brzine, i pored toga što u pravilniku o saobraćajnim znakovima stoji drugačije objašnjenje, te piše da je broj pokazatelj maksimalne brzine auta koja se po autoputu kreću u traci namenjenoj za upravljanje automobilom manjom brzinom (spora vožnja), šta znaci da vozila koja se kreću većom brzinom trebaju preći u drugu traku, tako da je cilj saobraćajnog znaka obaveštenje, umesto zabrana vožnje većom brzinom, kao što je smatrao veštak. Ovu je improvizaciju saobraćajnog veštaka, koja je bila pogubnog značaja za sudbinu vozača, sud prihvatio i zbog mišljenja saobraćajnog veštaka vozač je oglašen vinovnim i kažnjen odlukom suda.

Drugi problem koji se dosta često javlja u sudskoj praksi je opredeljivanje procentualnog doprinosa učesnika u nastanku saobraćajne nezgode od strane saobraćajnih veštaka. Po pravilu, ovo bi trebalo biti pravno pitanje i zadatak njegovog rešavanja trebao bi imati isključivo sud, mada slobodno možemo konstatovati da su sudije počele prebacivati tu ulogu saobraćajnim veštacima, tražeći od njih da opredele procentualni doprinos koji zatim jednostavno prihvataju uz obrazloženje da su veštaci opredelili procent na bazi stručnih znanja. Ovakva situacija otvara teren za brojne nebuloze, od kojih ćemo kao primer navesti slučaj u kom se saobraćajna nezgoda događa na raskrsnici, gde auto udara u pešaka. Analizirajući saobraćajnu situaciju, saobraćajni veštaci konstatuju da je ključni faktor za nastanak saobraćajne nezgode okolnost da je jedan od učesnika prošao na upaljeno crveno svetlo semafora. Međutim, budući da saobraćajni veštaci nisu mogli utvrditi koji je učesnik prošao na crveno svetlo, isti predlažu sudu "kompromisno" rešenje – da se odgovornost među učesnicima podjeli na pola, po 50% svakom!

U ovakvim situacijama, kad se ne može utvrditi definitivna odgovornost, saobraćajni veštaci bi sud ceni doprinos na bazi ostalih propusta navedenim u veštačenju.

Konačno, treći primer pokazuje kontradiktornost mišljenja veštaka i utvrđenog faktičkog stanja, kao i prirodnih zakonitosti. Tako, u situaciji u kojoj se desila saobraćajna nezgoda gde auto udara u pešake na pešačkom prelazu, gde su izjave vozača i pešaka skladne (vozač priznaje da je kontakt nastao na pešačkom prelazu), i povrh svega postoji pravosnažna krivična odluka koja potvrđuje taj fakt, saobraćajni veštaci svojim mišljenjem prkose ovim okolnostima i tvrde da je do kontakta između vozila i pešaka došlo izvan pešačkog prelaza, čineći tragove koji su tamo bili pronađeni, a pritom nisu uzeli u obzir osnovne zakonitosti fizike, prema kojim ukoliko dođe do kontakta vozila u dviženju i tela pešaka, poslednji će biti odbačen dalje od mesta kontakta i tamo će ostaviti trag. Saobraćajni veštaci su u ovom slučaju u stvari upropastili dokazni postupak iznošenjem svojeg mišljenja, s obzirom na to da isključiva odgovornost nastanka nezgode, ceneći po ostalim dokazima, uopšte se nije pokazala kao sporna.

## 5. MOGUĆNOST PREISPITIVANJA PRAVNE ODGOVORNOSTI

Kao što je gore navedeno, saobraćajni veštaci u svakom slučaju imaju svoj udeo u formiranju mišljenja suda u odnosu pravne odgovornosti i opredeljivanja doprinosa svakog od učesnika u nastanku saobraćajne nezgode. Međutim, ovde treba ukazati da mišljenje veštaka ne sme biti alfa i omega za sud, pa da on ne vidi dalje od onog što je pomenuto u samom veštačenju. Sud se treba držati načela suđenja na principu slobodnog sudijskog uverenja i da ne zauzima po automatizmu stav saobraćajnog veštaka, nego da prihvati njegove zabeleške, a ukoliko postoje neke neprihvatljive stavove da iste odbije.

Retki su ti primeri gde je sud doneo odluku da ne prihvati veštačenje u celosti, ali tu je jedan primer sudske prakse koji je za pozdrav, a koji se odnosi na saobraćajnu nezgodu u kojoj auto koji vozi u nazad udara u pešaka. Pritom, u veštačenju priloženo sa strane tuženog u postupku (osiguravajuće društvo gde je vozilo osigurano od autoodgovornosti) stoji da tužiteljica kao pešak ima 100% odgovornost u nastanku saobraćajne nezgode, navodeći dalje da je ista udarila u auto i pala na leđa, odakle je zadobila telesne povrede. Sud, pri donošenju svoje odluke nije poklonio veru ovom veštačenju sa razlogom, jer se isto kosi kako sa pravilima logike, tako i sa sadržajem pravnih normi, prema kojim je vozač auta tokom upravljanja svog vozila (uključujući tu i vožnju u nazad) dužan da skrene pažnju na saobraćajnu situaciju i da manevrira bezbedno, što nije slučaj sa vozačem auta u konkretnoj situaciji koji iz nemara nije pogledao u retrovizor, pa nije ni primetio da se pešak kreće iza njegovog auta.

Nažalost, ovakvi su slučajevi relativno izolovani, a u većini situacija preispitivanje pravne odgovornosti se vrši opredeljivanjem novog, trećeg tzv. superveštačenja pomoću kojeg treba otkloniti kontradiktornosti između dva suprotstavljena veštačenja. Famosno superveštačenje je, uslovno rečeno, zadnja "stanica" u prvostepenom sudskom postupku, koje nešto ukazuje na činjenicu da isto treba da bude izrađeno stručno, profesionalno i objektivno.

Eventualni nedostaci superveštačenja, koji su često prisutni u praksi i koji često uspevaju da promaknu bez posledica, postajući tako sastavni deo sudskih odluka mogu biti sanirani samo na inicijativu stranaka. Pritom, stranke u postupku trebaju obrazložiti na koji deo superveštačenja se odnose njihovi prigovori i na osnovu toga da zatraže dopunu i pojašnjenja od strane saobraćajnih veštaka. Dopuna i pojašnjenja mogu biti dati u pismenoj formi, ali stranka takođe može predložiti da saobraćajni veštaci budu pozvani na raspravu gde će biti podvrgnuti ispitivanju od strane učesnika u postupku koji su dali relevantne zabeleške i prigovore superveštačenju. Na kraju, čak i da veštaci ostanu pri svom mišljenju i nakon obavljenog dopunskog veštačenja, sud je dužan da uzme u obzir odgovore veštaka pri donošenju konačne odluke, zato jer se ponekad saobraćajni veštaci znaju izvući iz odgovaranja na pitanja, dajući pritom odgovor zaobilaznim putem ili jednostavnom tvrdnjom da, kako je bilo pomenuto gore iz praktičnog primera, ne mogu sa sigurnošću utvrditi ko je uzrokovao predmetnu nezgodu.

## 6. GRANICA IZMEĐU PRAVA VEŠTAKA NA SLOBODNO I NEZAVISNO TUMAČENJE SAOBRAĆAJNE SITUACIJE I SUBJEKTIVIZMA

Iz onoga što smo prethodno naveli, nesporno proizlazi da saobraćajni veštak, kao lice koje raspolaže stručnim znanjem koje manjka sudu, u svojim rukama ima značajnu moć koja doprinosi finalnom ishodu samog postupka u kojem veštak treba razrešiti spornu situaciju. Ova činjenica nas primorava da se zapitamo: mogu li uvek saobraćajni veštaci dati jedan objektivni i veran prikaz svake saobraćajne situacije, koji bi prikaz doveo do konačne odluke koja će biti izdržana i prihvaćena kao dobar primer u praksi?

Subjektivizam saobraćajnih veštaka može biti problematičan aspekt prilikom izrada veštačenja. Primera radi, kad se kao učesnik u saobraćajnoj nezgodi javlja dete pešak, veštaci skoro uvek opredeljuju doprinos pešaku-detetu, uz obrazloženje da je ono pogrešno protumačilo saobraćajnu situaciju, da moglo je videti da se auto približava itd. Nasočenost svesti kod dece u različnom uzrastu je diskutabilna kategorija, i to nije okolnost koja može biti precizno definirana i izmerena. Umesto da potenciraju brzinu vozača koji, premda je imao mogućnost primetiti pešaka – dete kako prelazi ulicu, nije reagirao blagovremenim kočenjem, veštaci daju doprinos pešaku-detetu u odnosu mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode.

Eventualno, saobraćajni veštaci u pojedinim slučajevima doprinos pripisuju i roditeljima, koji su pustili svoju decu da se kreću sama po ulici, mada prema pozitivnopravnim propisima ne postoji norma koja izričito zabranjuje da se dete određenog uzrasta uključi u saobraćaj kao pešak ili da isto bude u obaveznoj pratnji roditelja.

Drugi primer gde se može videti subjektivizam veštaka je u njihovom predlaganju načina kako bi se mogla izbeći saobraćajna nezgoda. Problematici aspekt u ovoj situaciji je to što kad saobraćajni veštak promatra dokumentaciju sa strane, on ne može ući u kožu učesnika predmetne nezgode i shvatiti kakva je bila njegova reakcija u situaciji kada je do receptora učesnika stigla poruka za opasnost nastanka saobraćajne nezgode.

Reakcije u tom slučaju su instinktivne i dešavaju se u tzv. "psihotehničkoj sekundi". Saobraćajni veštak ne uzima u obzir ovaj fakt, te predlaže da je vozač mogao promeniti svoju trajektoriju kretanja tako da umesto da okrene auto u levo, trebao je produžiti i kretati se po desnoj saobraćajnoj traci. Pritom, saobraćajni veštak je zanemario činjenicu da je vozač postupio tako kako je postupio u konkretnoj situaciji kako bi mogao izbeći preteću opasnost od vozila koje je nailazilo sa suprotne strane, a koje je ušlo u njegovu (desnu) saobraćajnu traku. Saobraćajni veštak se u ovom slučaju treba koncentrirati na analizu situacije kako je prikazana, umesto da nudi alternativna rešenja za koja se ne može reći da su najbolje rešenje za izbegavanje saobraćajne nezgode ili da preporučuje kakav manevar bi trebalo da vozač izvede, kad je sasvim razumljivo da u tom trenutku vozač reaguje instinktivno i nema realnu mogućnost da razmišlja dugoročno, analizirajući šta sve bi mogao da preuzme kako do nezgode ne bi doslo.

## 7. ZAKLJUČAK

- Nesporno je da saobraćajni veštaci imaju značajnu ulogu u utvrđivanju saobraćajne odgovornosti (koja se povezuje sa postupcima usaglašenim pravilima u saobraćaju, i učinjenim propustima kao uzrok kršenja tih pravila) i pravne odgovornosti (koja se povezuje sa povredom zakonskih propisa i odgovornosti za nastalu štetu) učesnika u saobraćajnoj nezgodi.
- Uloga i zadatak saobraćajnih veštaka je da stručno, objektivno i nepristrasno analiziraju saobraćajnu situaciju na bazi raspoložive dokumentacije, da taksativno navedu propuste na strani svakog od učesnika saobraćajne nezgode. A poželjno bi bilo i da iste dovedu u relaciju sa konkretnim zakonskim odredbama iz važećih pozitivnopravnih propisa.
- Konačnu odluku o utvrđivanju procentualnog doprinosa i odgovornosti za štetni događaj saobraćajni veštaci trebaju prepustiti sudu, koji treba uzeti u obzir njihove savete i sugestije tokom donošenja konačne odluke; saobraćajni veštaci ni u kom slučaju ne bi trebalo da serviraju sudu procentalne doprinose učesnika u vezi nastanka saobraćajne nezgode,

odnosno povećavanja štetnih posledica konkretne nezgode, a da sud ove predloge usvoji bez obzira na njihovu izdržanost.

- U svakom slučaju bi trebalo uspostaviti praksu preispitivanja i korekcije onog što je napisano u nalazu i mišljenju veštaka, ako nista više, bar da sud iste ispita iz aspekta zdravorazumske logike. S obzirom na to da smo svi mi učesnici u saobraćaju, ne mora neko biti saobraćajni stručnjak da bi prepoznao fakt koji se kosi sa zakonima logike. Takve greške i proupsti moraju biti sankcionisani i takvim veštačenjima sud ne treba pokloniti veru, nego treba odbiti da izvede taj nalaz i mišljenje kao dokaz u toku dokaznog postupka.
- Saobraćajni veštaci trebaju se uzdržati od subjektivizma i davanja svojih predloga i sugestija, kojima prekoračuju granice onoga sto se od njih traži. Svaka improvizacija kao rezultat samovoljne odluke veštaka, čak i dobronamerna, može doveti do situacije da saobraćajni veštak, umesto da bude zaslužan za donošenje pravilne odluke, postane saučesnik u nanošenju nepravde katastrofalnih razmera.

## 8. LITERATURA

- [1] Krivični Zakonik Republike Makedonije (1996), Službeni Vesnik Republike Makedonije br. 37/1996, 80/1999, 48/2001, 4/2002, 16/2002, 43/2003, 19/2004, 40/2004, 81/2005, 50/2006, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014;
- [2] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (2007), Službeni Vesnik Republike Makedonije br 54/2007, 84/2007, 15/2008, 86/2008. 98/2008, 106/2008, 128/2008, 16/2009, 64/2009, 36/2011, 51/2011, 114/2012, 27/2014;
- [3] Zakon o obligacionim odnosima (2001), Službeni Vesnik Republike Makedonije br. 18/2001, 78/2001, 4/2002, 59/2002, 5/2003, 84/2008, 81/2009, 161/2009, 123/2013.

