

UTICAJ PUTA NA UZROK ODNOSNO DOPRINOS NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Ištvan Bodolo¹

Rezime: *Uticaj puta na nastanak saobraćajnih nezgoda nije dovoljno istražena oblast u domaćoj praksi. Po običaju postupci se pokreću protiv učesnika u nezgodama dok policija i pravosuđe prenebregavaju uticaj upravljača puta na bezbednost saobraćaja.*

KLJUČNE REČI: UPRAVLJAČ PUTA, PRAVOSUĐE, UZROK SUDARA, ODGOVORNOST

Abstract: *The influence of road on the occurrence of accidents is an unexplored area in domestic practice. As usual, legal procedures are initiated against the participants in the accident while the police and the judiciary ignore the influence of road managers on traffic safety.*

KEY WORDS: ROAD MANAGER, JUDICARY SISTEM, ACCIDENT CAUSE, RESPONSIBILITY

¹ Forensic doo, Novi Sad, Mlše Dimitrijevića 40, [e-mail ibodolo@vestacenja.co.rs](mailto:ibodolo@vestacenja.co.rs)

1. UVOD

Direktan uticaj na bezbednost saobraćaja imaju tri velika skupa uzroka: vozilo, put i čovek.

Prema zvaničnoj statistici, u Srbiji put utiče u zanemarivom jednocfrenom procentu, bliskog 1, dok se računa da na isti uzrok u zapadnoj Evropi otpada oko 30 %.

Pored nedovoljno tačne i dobro ustrojene statistike na državnom nivou, na zanemarivanje uticaja puta na bezbednost saobraćaja utiče ne samo nedostatak sredstava za održavanje, nego i organizovanost upravljača puta, zakonska regulativa i odnos društvenih institucija oslikan u znatnoj meri i sudskom praksom.

Počev od nastanka sudara, dokumentacija koju sačinjava policija ne predviđa mogućnost formalnog i eksplicitnog dokumentovanja puta kao uzroka saobraćajne nezgode. Dokumentovanje puta kao uzroka stoji na slobodnoj volji policijskih službenika.

U praksi, umesto da upravljač puta bude odgovoran na periodični nadzor, utvrđivanje stanja saobraćajnica i infrastrukture, ovi poslovi su u nadležnosti inspeksijskih organa koji nisu ni brojčano ni materijalno ni organizaciono osposobljeni za vršenje nadzora. Poštujući logiku, da nadzor mora vršiti neko drugi, a ne upravljač puta, može se zaključiti da inspekcija nije osposobljena za takav posao.

Nakon sudara, izostaje pokretanje prekršajnog i krivičnog postupka u vidu prijave protiv nadležnih organa i odgovornog lica koje zastupa pravno lice.

Umesto da se bave problemom i njegovim rešavanjem, državne institucije već decenijama usmeravaju "sudovanje" i represiju isključivo na učesnike u saobraćaju.

Dok se sa jedne strane ne čini sistemski gotovo ništa da bi se negativni uticaj puta smanjio, sa druge strane se pravosuđe upire da ne procesuiraju odgovorne nego kažnjava nevine i upućuje na naknadu štete gde parnični postupci traju obično 2 do 5 godina. Za pravna i odgovorna lica obično se unapred ide u susret zastari.

Gore opisano ustrojstvo ima za rezultat da Putevi Srbije i drugi upravljači puta na godišnjem nivou isplate manje od 80-100 miliona dinara, što u odnosu na cenu funkcionisanja sistema na pravi način jeste zanemariva cifra i u troškovnom smislu u potpunosti opravdava ovako zanemaren sistem.

2. PRAVNI OKVIR

Formalno, država ima razvijen pravni okvir za procesuiranje odovernosti pravnog lica i odgovornog lica koje predstavlja pravno lice.

Faktički, pravosuđe, koje zna za ovaj problem, opravdava postojeće stanje nemogućnošću dokazivanja odgovornosti, pa je sa druge strane mnogo lakše izaći na kraj sa građaninom /Država protiv građanina/, nego sa pravnim licem.

Zakon o prekršajima

Zakon o prekršajima prema članu 27. predviđa i prepoznaje odgovornost pravnog lica.

"Pravno lice je odgovorno za prekršaj učinjen radnjom ili propuštanjem dužnog nadzora upravljanja ili odgovornog lica ili radnjom drugog lica koje u vreme izvršenja prekršaja bilo ovlašćeno da postupa u ime pravnog lica".

Zakon o prekršajima prema članu 30. predviđa i prepoznaje odgovornost odgovornog lica.

„Odgovornim licem, u smislu ovog zakona, smatra se lice kome su u pravnom licu povereni određeni poslovi koji se odnose na upravljanje, poslovanje ili proces rada, kao i lice koje u državnom organu, organu teritorijalne autonomije i jedinice lokalne samouprave vrši određene dužnosti.“

Krivični zakonik

Krivičnim zakonikom je predviđena članom 295. odgovornost pravnog lica i odgovornog lica u pravnom licu za nečinjenje i propuštanje činjenja.

Nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem

Član 295.

(1) Službeno ili odgovorno lice kojem je poveren nadzor nad stanjem i održavanjem saobraćajnica i objekata na njima, prevoznim sredstvima ili javnim saobraćajem ili nad ispunjavanjem propisanih uslova rada vozača, ili kojem je povereno rukovođenje vožnjom, koje nesavesnim vršenjem svoje dužnosti izazove opasnost za život ili telo ljudi ili za imovinu većeg obima, kazniće se zatvorom od šest meseci do pet godina.

(2) Ako je delo iz stava 1. ovog člana učinjeno iz nehata, učinilac će se kazniti zatvorom do tri godine.

Zakon o obligacionim odnosima

Odgovornost u vezi sa vršenjem poslova od opšteg interesa

Član 184.

Preduzeća i druga pravna lica koja vrše komunalnu ili drugu sličnu delatnost od opšteg interesa odgovaraju za štetu ako bez opravdanog razloga obustave ili neredovno vrše svoju uslugu.

Zakon o javnim putevima

Članom 7. definisano je upravljanje javnim putevima:

..."organizovanje i obavljanje stručnih poslova na izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnog puta, organizovanje stručnog nadzora... nad održavanjem i zaštitom javnog puta".

Članom 15. je definisana stalna odgovornost upravljača puta.

Nadzor nad sprovođenjem odredaba zakona regulisano članovima 86., pa nadalje.

Ovaj zakon ima i kaznene odredbe počev od člana 95. pa nadalje.

Član 15

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu javnog puta i da obezbedi nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja na njemu.

Upravljač javnog puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima javnog puta zbog propuštanja blagovremenog obavljanja pojedinih radova na redovnom održavanju javnog puta propisanih ovim zakonom, odnosno zbog izvođenja tih radova suprotno propisanim tehničkim uslovima i načinu njihovog izvođenja.

Član 34

Lice koje upravlja objektom, postrojenjem, uređajem, instalacijom i vodovima, ugrađenim u javni put, dužno je da održava taj objekat, postrojenje, uređaj, instalaciju i vod, na način kojim se ne oštećuje javni put, odnosno ne ugrožava bezbednost saobraćaja ili ne ometa održavanje javnog puta.

U slučaju oštećenja, odnosno kvara, objekata, postrojenja, uređaja, instalacija ili vodova iz stava 1. ovog člana lice koje upravlja tim objektima dužno je da bez odlaganja pristupi otklanjanju oštećenja, odnosno kvara i istovremeno o preduzetim radovima bez odlaganja obavesti upravljača javnog puta.

Lice iz stava 1. ovog člana, otklanjanju oštećenja, odnosno kvara, kojim se ne oštećuje javni put ili ne ugrožava bezbednost saobraćaja, pristupa po prethodno pribavljenoj saglasnosti upravljača javnog puta.

Troškove izvođenja radova iz st. 2. i 3. ovog člana, kao i troškove izvođenja radova na vraćanju javnog puta u prvobitno stanje snosi lice iz stava 1. ovog člana.

Član 57. definiše pojam održavanja puta.

Član 58. definiše radove na **redovnom** održavanju.

Član 59. definiše radove na **periodičnom** održavanju.

Član 88. stav 4. i 5. definiše pravo i dužnost inspektora:

4) stanje državnog puta, njegovog dela i putnog objekta;

5) pravilno održavanje državnog puta, njegovog dela i putnog objekta u skladu sa tehničkim i drugim propisima i uslovima kojima se osigurava sposobnost državnog puta, njegovog dela i putnog objekta za nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja.

Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja

OSNOVNA NAČELA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Član 4. stav 2.

Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji projektuje, gradi, rekonstruiše, održava i upravlja putevima, dužno je da to čini na način koji omogućava bezbedno odvijanje saobraćaja.

Moguća istraga, suđenje i represija prema pravnom licu i njegovom odgovornom licu se jednim delom prevenira novim odredbama ZOBS, gde se prema članu 156. uvodi niz novih mera u ovoj oblasti.

Naime, uvode se delatnosti:

- Revizija bezbednosti saobraćaja na putu kao mera provere projekta i svih faza sve do puštanja u saobraćaj,
- periodične provere za sve deonice na svakih 5 godina kao i
- ciljane provere ugroženih deonica i-ili puteva
- analiza posebno opasnih mesta /crne tačke/ i
- analize za svaku smrtnu posledicu i niz drugih mera sa ciljem unapređenja bezbednosti saobraćaja.

3. IZVORI PRAVA – OSNOV ODGOVORNOSTI

Iako postoji čitav niz zakonskih mera koje prepoznaju odgovornost pravnog lica i odgovornog lica koje zastupa pravno lice, odnosno članovi Zakona se ne primenjuju, jer najčešće se ni ne pokreću postupci.

Umesto da se postupci pokreću protiv odgovornih, oni se pokreću protiv vozača. Kako u prekršajnim, tako i u krivičnim i parničnim postupcima pravosuđe sudi po zakonu, što mu je najčešće opravdanje. Da je to opravdavanje u stvari izgovor, sledi obrazloženje:

Ne može se uvek svaka presuda bazirati samo na odredbama zakona, jer izvor prava nije samo zakon nego i ustav, i podzakonski akti, pravosudna praksa (pravni običaji) i načela prava. Važno je naglasiti da zadatak suda nije da sudi samo po zakonu nego i šire, prema svim izvorima prava.

Načela prava su mnogo značajnija od konkretnih pravnih normi.

Postoje opšta i posebna načela prava. Jedan deo posebnih načela se obično uz česta mešanja i pogrešna shvatanja nalazi na početku novijih zakona pod nazivima: Osnovna načela, Opšta pravna načela, Opšte odredbe, Zajedničke odredbe.

Opšta načela čine zajedništvo više različitih zakona na opštem nivou čineći skup pravnih vrednosti iz kojih izvire zakoni i pravne norme sve do represije, koje se u njima nalaze.

Na osnovu opštih načela se ne može suditi, a kada im se doda kauzalitet, tada se načelo izdiže na nivo formalnog izvora prava i tek se tada može primeniti kao materijalno pravo.

Dakle, načelo nije formalni izvor prava nego ono ukazuje na koren odgovarajućeg pravnog pravila.

Opšta pravna načela su imperativne (direktivne) pravne norme. Koristiti se pravnim načelima, znači ostvarivanje pravne države i vladavine prava.

Onaj sudija koji sudi po zakonu, kada je presuda suprotna bilo kom načelu prava, direktno urušava pravosudni sistem i vladavinu prava.

Sledi nekoliko primera takvog urušavanja kada je odgovarajući član ZOBS pogrešno primenjen suprotno odgovarajućem pravnom načelu:

3.1. Primeri

Najčešći problemi su:

- oštećenja na kolovozu (udarne rupe, talasasta niveleta gazećeg sloja, ispupčenja i ulegnuća....)
- nanosi na kolovozu (sneg, led, inje, šljunak, lišće, građevinski materijali...)
- prepreke na kolovozu (nepravilno obeleženi radovi, betonske prepreke...)
- saobraćajna signalizacija (nepravilno obeležena i postavljena, uklonjena...)

3.1.1. – Primer poledice na kolovozu

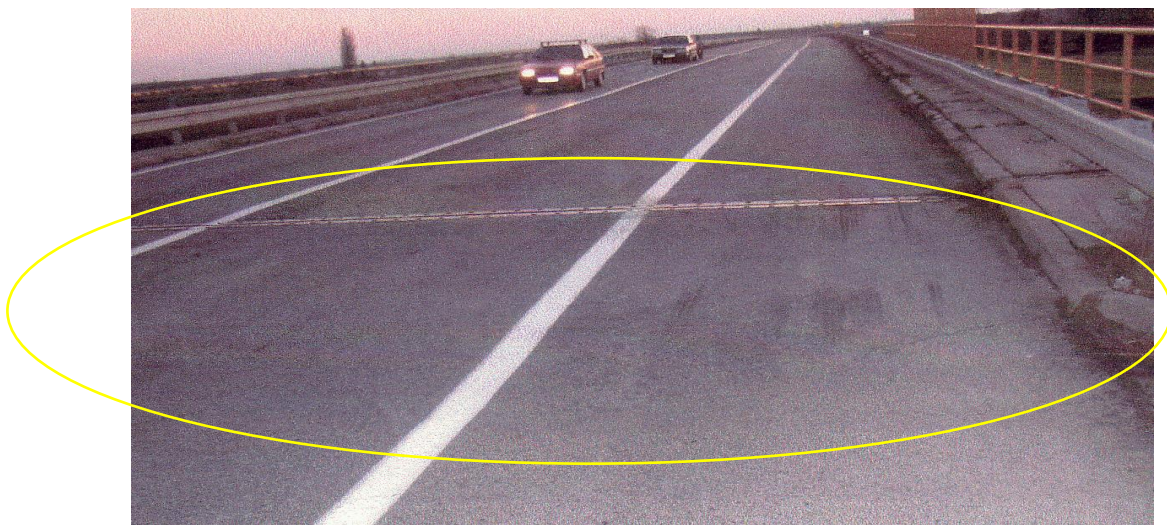
Sudar se dogodio na "poluautoputu" u blizini Subotice, kada je vozač minibusa izgubio upravljivost tokom kretanja na nadvožnjaku, i nakon 83 m neupavljivog kretanja provalio je odbojnu ogradu i isprevrtao se, kojom prilikom su dve osobe izgubile život. Sudar se dogodio noću, na temperaturi od $-2,4^{\circ}\text{C}$. Na putu kretanja minibusa kolovoz je bio suv i mestimično vlažan. Minibus se kretao brzinom od 97 km/h što je bilo u skladu sa ograničenjem od 100 km/h.

Do gubitka upravljivosti je došlo tako što se na kolovozu ispred dilatacione pruge nalazilo ulegnuće koje nije bilo blagovremeno sanirano i čije postojanje nije bilo obeleženo. Upravljač puta nije bio u komunikaciji sa hidrometeorološkim zavodom Palić, te nije preventivno bacio so na promajna mesta, nego je prilikom obilaska konstatovao da se kolovoz ledi i kada je počeo utovar soli, sudar se već dogodio.

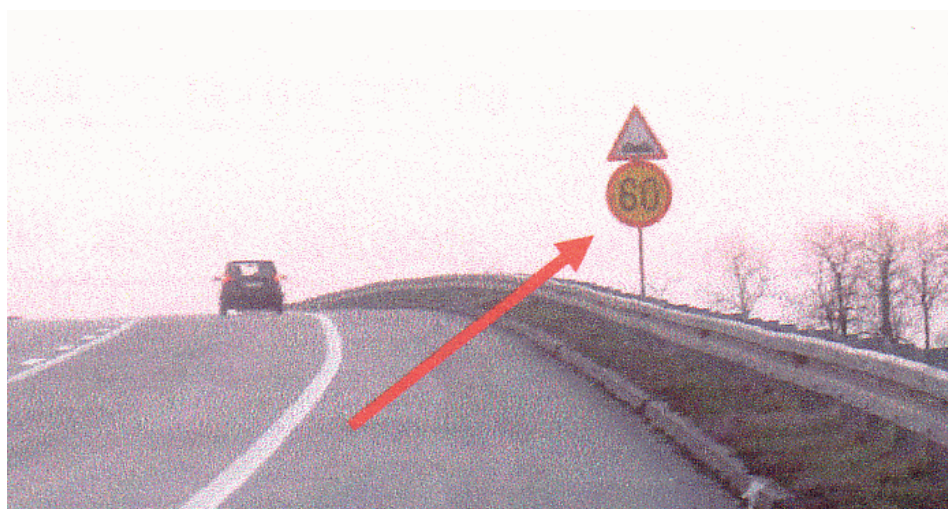
Vozač Minibusa je ušao u ulegnuće, koje je za njega bilo iznenadno i neočekivano i on nije imao razloga da očekuje pojavu ulegnuća na putu na kome se vrši naplata na delu gde nije posuta so.

Vozač minibusa se ponašao u skladu sa zakonom.

Krivični postupak je pokrenut, po običaju, protiv vozača minibusa, a on je oslobođen tek nakon tri veštačenja uz veliki otpor i negodovanje tužilaštva i suda.



Tokom sledećeg prepodneva, nakon sudara, upravljač puta je nasuo sloj asfalta i izravnao nivoletu, te po hitnom postupku, bez neophodne zakonske procedure, postavio saobraćajni znak ograničenja brzine na 60 km/h i saobraćajni znak I-8 "Neravan kolovoz", što se odnosilo na pojavu opasnih ulegnuća i izbočina. Nepotrebno.



Zakon o javnim putevima

Član 15.

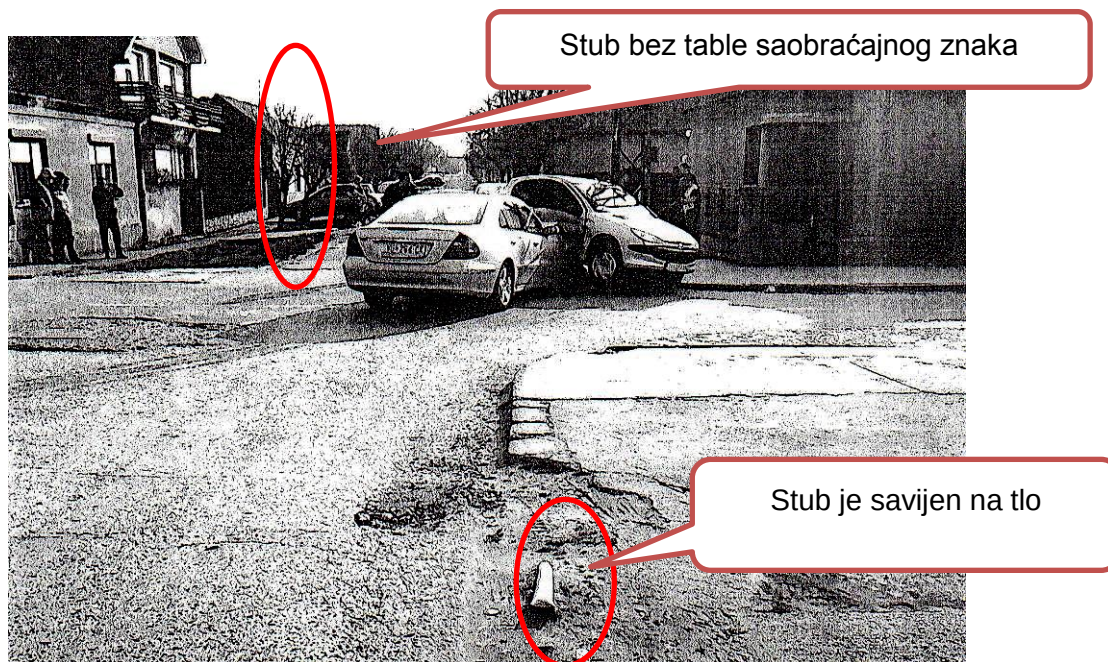
Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu javnog puta i da obezbedi nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja na njemu.

Upravljač javnog puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima javnog puta zbog propuštanja blagovremenog obavljanja pojedinih radova na redovnom održavanju javnog puta propisanih ovim zakonom, odnosno zbog izvođenja tih radova suprotno propisanim tehničkim uslovima i načinu njihovog izvođenja.

3.1.2. – Primer uklonjenih znakova u raskrsnici

Vozač Mercedesa se kretao prema raskrsnici, u naselju, sa malom preglednošću u kojoj je NN lice uklonilo oba saobraćajna znaka II-2 "Obavezno zaustavljanje".

Njemu sa leve strane se kretala vozačica Pežoa koja se nije zaustavila jer je znala da se kreće putem sa prvenstvom prolaza.



Slika 3.1.3. - Smer kretanja Mercedesa

Prema Zapisniku o uviđaju, policija je podnela prekršajnu prijavu protiv vozača Pežoa.

Prekršajni sud je osudio, a prekršajna Apelacija je pravosnažno potvrdila krivicu vozačice Pežoa, uprkos tome što se

Vozačica Pežoa po svemu ponašala u skladu sa zakonom

Nullus videtur dolo facere qui suo iure utitur - Niko ne čini prevaru (protivpravnu radnju) ako koristi svoje pravo!

Zakon o javnim putevima

Član 15.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu javnog puta i da obezbedi nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja na njemu.

Upravljač javnog puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima javnog puta zbog propuštanja blagovremenog obavljanja pojedinih radova na redovnom održavanju javnog puta propisanih ovim zakonom, odnosno zbog izvođenja tih radova suprotno propisanim tehničkim uslovima i načinu njihovog izvođenja.

3.1.3. – Primer stanja privremene saobraćajne signalizacije

Tokom februara i marta 2013. godine, Putevi Srbije su u blizini Subotice i Novog Sada postavili betonske prepreke na kolovoz autoputa koje su, uzgred, obeležili na svakom mestu na drugačiji način i na oba mesta nepravilno i suprotno svim gore nabrojanim Zakonima.

Kod Subotice je u toku manje od 24 sata došlo do naleta na prepreke sa jednom smrtnom i tri teške telesne povrede. U istom periodu, pored Novog Sada došlo je takođe do dva naleta sa jednom smrtnom i jednom veoma teškom telesnom povredom.

Dok sa jedne strane odgovorno lice koje predstavlja pravno lice Puteve Srbije, da bi i "čorav čovek mogao videti prepreke osim ako ne vozi 200 km/h", sa druge strane tužilaštva nisu procesuirala odgovorna lica.

Prepreke nisu bile pravilno obeležene. Saobraćajni znaci su bili postavljeni na portalima kao da već postoje naplatne rampe sa natpisom STOP koji dovodi u zabludu učesnike u saobraćaju, saobraćajni znaci ograničenja brzina nisu bili postavljeni na pravilan način, vertikalne zapreke nisu bile postavljene na pravilan način i nisu imale sinhronizovana svetla na svom vrhu, betonske prepreke nisu bile označene ni obeležene na pravilan način, a noću zona mesta gde su se nalazile prepreke nije bila osvetljena.

Tužilaštva su se ogrešila o Osnovno načelo bezbednosti saobraćaja

Član 4. stav 2.

Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji projektuje, gradi, rekonstruiše, održava i upravlja putevima, dužno je da to čini na način koji omogućava bezbedno odvijanje saobraćaja.

Zakon o javnim putevima

Član 15.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu javnog puta i da obezbedi nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja na njemu.

Upravljač javnog puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima javnog puta zbog propuštanja blagovremenog obavljanja pojedinih radova na redovnom održavanju javnog puta propisanih ovim zakonom, odnosno zbog izvođenja tih radova suprotno propisanim tehničkim uslovima i načinu njihovog izvođenja.

U svakom od tri navedena slučaja pravosuđe je nepoštovanjem zakona i načela prava zaštitilo upravljača puta, koji je krivac za nastanak sudara, a sudilo je i u daleko najvećem broju osudilo građane koji su se ponašali zakonito.

Tehnika zaštite je nepodizanje optužnice i nezavršavanje sporova protiv građana dok slučaj ne zastari u pogledu podizanja optužnice protiv upravljača puta.

Pravosuđe u svim predmetnim slučajevima i slučajevima ove vrste sudi po zakonu, kao jedinom izvoru prava, čime direktno urušava pravosudni sistem i vladavinu prava tako što ne poštuje temeljne osnove zakona /izvore prava/ po kome sudi.

4. ZAKLJUČAK

Značaj puta je u Srbiji nedovoljno tretiran u pogledu bezbednosti saobraćaja. Policija i pravosuđe sistematski zanemaruju odgovornost upravljača puta svaljujući svu odgovornost na učesnike u saobraćaju.

Pravosuđe sudi isključivo po zakonu, kao jedinom izvoru prava, čime direktno urušava pravosudni sistem i vladavinu prava tako što ne poštuje temeljne osnove zakona po kome sudi.

Nakon više decenija izmenama i dopunama ZOBS od januara 2017. godine, stvaraju se osnove za sistemsko i sistematsko povišenje nivoa bezbednosti u saobraćaju i realnog tretiranja puta kao faktora bezbednosti u drumskom saobraćaju.

5. LITERATURA

- [1] Krivični zakonik
- [2] Zakon o prekršajima
- [3] Zakon o obligacionim odnosima
- [4] Zakon o javnim putevima
- [5] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima
- [6] Dr Srećko Jelinić - Načela prava-kriteriji o pravnim vrijednostima
- [7] Vesna Stevanović - Propust upravljača puta – uzrok saobraćajnih nezgoda
- [8] Pešić-Cerović - Sistematizacija propusta učesnika nezgode u kojima je došlo do nezgode usled greške puta
- [9] Božović-Ivanišević-Petrović - Saobraćajne nezgode u zoni radova na putu
- [10] Mljanović-Simović - Uticaj nekih od grešaka puta i upravljača puta na nastanak saobraćajnih nezgoda