

PROPUST UPRAVLJAČA PUTA – UZROK SAOBRAĆAJNE NEZGODE

FAILURE OF THE COMPANY RESPONSIBLE FOR MAINTENANCE OF ROADS - CAUSE OF TRAFFIC ACCIDENTS

Vesna Stevanović,¹

XII Simpozijum
"Vještacanje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: U krivično sudskoj praksi retke su situacije da je jasno utvrđen doprinos puta odnosno propust upravljača puta kao uzrok nastanka saobraćajne nezgode. Zbog toga, ukoliko taj propust nije pravilno konstatovan prilikom vršenja uviđaja od strane službenih lica koja vrše uviđaj, velike su šanse da će upravljač puta odnosno njegova ovlašćena lica izbeći krivičnu odgovornost. Uočavanje propusta u održavanju puta kroz podatke u sudskim spisima je od posebnog značaja za rad veštaka saobraćajno – tehničke struke u konkretnim predmetima. U ovom radu predstavili smo konkretan slučaj u kome je zbog propusta upravljača puteva došlo do saobraćajne nezgode i ukazali na određene propuste većeg broja službenih lica u vezi sa nastankom konkretnе saobraćajne nezgode.

KLJUČNE REČI: KRIVIČNI POSTUPAK,
SUDSKA PRAKSA,
UVIĐAJ,
SAOBRACAJNO – TEHNIČKO
VEŠTAČENJE

Abstract: The criminal jurisprudence of the rare situation that is clearly established that the contribution of road wheel failure as the cause of road accidents. Therefore, if such failure is not correctly ascertained during the crime scene investigation by officers carrying out the investigation, chances are that the steering wheel turns and its authorized personnel to avoid criminal liability. Identifying gaps in road maintenance through the information in the court records is of particular importance to the work of the expert transportation - engineering profession in particular cases. In this paper we present a specific case in which the failure of the control road traffic accident occurred and pointed out some omissions large number of officials in connection with the development of specific traffic accidents.

KEY WORDS: THE CRIMINAL COURT PROCEDURE,
THE COURT PRACTICE,
CRIME SCENE INVESTIGATION,
TRAFFIC TECHNICAL EXPERTISE

¹ Apelacioni sud u Nišu, glosarijum@glosarijum.com

1. UVOD

Svakodnevno svedoci smo brojnih saobraćajnih nezgoda koje se dešavaju na putevima u Republici Srbiji. Kao uzroci saobraćajnih nezgoda najčešće se pominju neprilagođena brzina uslovima puta, vožnja pod dejstvom alkohola, nepoštovanja saobraćajnih propisa u pogledu skretanja, okretanja i kretanja, nedržanja odstojanja...; i slično.

Na doprinos puta kao mogućeg uzročnika saobraćajne nezgode, skoro da нико не ukazuje. A jedna od novina koja je propisana odredbama novog Zakona o bezbednosti saobraćaja (dalje:ZBS) [1] je posebno poglavje posvećeno putevima gde se posebno ukazuje na obaveze upravljača puteva.

Međutim, osim u važećim propisima, o doprinosu puta odnosno o propustima upravljača puteva koji su od značaja za nastanak saobraćajne nezgode skoro da нико ne govori ni u sudskoj praksi. A ti propusti evidentno je da postoje, jer naši putevi nisu najbolji, najbezbedniji u svetu nego su na žalost prema kriterijumima Svetske banke na vrlo niskom nivou – na 134.mestu po kvalitetu i vrednosti na planeti [2]. Ali to nije ni čudo, da se o ovim propustima ne govori ili skoro da se ne govori kod činjenice da su skoro uvek vozači krivi za nastanak saobraćajne nezgode odnosno bolje rečeno prema vozačima se pokreće krivični postupak posle saobraćajne nezgode. Gde su ostali učesnici u saobraćaju i da li su oni uzročnici saobraćajne nezgode, o tome skoro da нико i ne misli. Samo su pojedinačni slučajevi zabeleženi do sada u domaćoj sudskoj praksi da je saobraćajnu nezgodu prouzrokovao pešak, protiv koga je zbog toga pokrenut krivični postupak i da je isti eventualno i osuđen. Ista je situacija i sa upravljačem puteva odnosno odgovornim licima upravljača puteva ili iz preduzeća nadležnog za održavanje puteva u našoj zemlji.

Ukazaćemo ukratko na zakonske odredbe koje se odnose na odgovornost upravljača puteva odnosno odgovornih lica upravljača puteva, pa ćemo akcenat ovog rada posvetiti analizi konkretnog slučaja i ukazati na propuste službenih lica u praksi koji dovode do propusta da se utvrdi odgovornost službenih lica upravljača puteva odnosno preduzeća nadležnih za održavanje puteva.

2. ZAKONSKE ODREDBE

Jedno od krivičnih dela u **Krivičnom zakoniku** (dalje:KZ) [3] u grupi koja se odnosi na krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja je i krivično delo nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem (čl.295.KZ). U ovom radu mi ćemo se ograničiti samo na onaj segment ovog krivičnog dela koji je od značaja za predmet rada. Ovo krivično delo odnosi se na sve vrste saobraćaja, osim na vazdušni, obzirom da su te radnje propisane u krivičnom delu ugrožavanje bezbednosti vazdušnog saobraćaja (čl. 291. KZ).

U krivično sudskoj praksi retki su primeri da se krivični postupak pokrene prema učiniocu zbog izvršenja krivičnog dela nesavesnog vršenja nadzora nad javnim saobraćajem, iako rezultati veštačenja uzroka saobraćajnih nezgoda (naročito u vezi sa krivičnim delom iz članom 289. i 297) svakodnevno upozoravaju na doprinoseći uticaj propusta drugih lica zaduženih da održavaju saobraćajnice, a ne samo vozača. Zbog toga je opravdano pretpostaviti da se krivično delo nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem odlikuje velikom tamnom brojkom, naročito u vezi sa radom na održavanju saobraćajnica. Više je razloga tome a osnovni razlog je nedostatak materijalnih sredstava što objektivno utiču na kvalitet održavanja saobraćajnica i objekata na njima, tako da su službe održavanja prinuđene da poslove održavanja obavljaju površno. Po pravilu, izostaje

utvrđivanje odgovornosti onog lica koje bi moglo da odgovara za nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem.

Bitna obeležja bića ovog krivičnog dela su: radnja izvršenja, posledica, naročito svojstvo izvršioca, a subjektivno obeležje je odgovarajući stepen krivice: umišljaj ili nehat, jer je u stavu 3. predviđen i nehatni oblik ali samo u odnosu na prvi oblik dela.

Izvršilac ovog krivičnog dela može biti samo službeno ili odgovorno lice kome je povereno vršenje nadzora. Pojam službenog i odgovornog lica procenjuje se prema članu 112 stav 3, odnosno stav 5. KZ. Službeno lice se pojavljuje kao jedan od zakonom propisanih izvršilaca osnovnog oblika ovog krivičnog dela odnedavno, od početka primene KZ. U sudskoj praksi kao izvršioci ovih krivičnih dela preovlađuju različite kategorije odgovornih lica. Kada je u pitanju odgovorno lice kao izvršilac razlika je samo u prirodi obaveza prema kojima odgovorno lice nesavesno postupa u ova dva oblika nesavesnog postupanja.

Ovo krivično delo ima dva oblika, pri čemu je samo prvi oblik od značaja za predmet ovog rada. Radnja izvršenja tog oblika dela (iz st.1) sastoji se u nesavesnom vršenju nadzora nad javnim saobraćajem u različitim pojavnim oblicima: u odnosu na stanje i održavanje saobraćajnica i objekata na njima. Radnja izvršenja je blanketnog karaktera jer se dužnost vršenja nadzora i sadržina te dužnosti kao i odgovorna i službena lica predviđaju odgovarajućim propisima javnog saobraćaja (podzakonski i interni propisi). Stoga će se svojstva službenog i odgovornog lica, njihova ovlašćenja u pogledu nadzora i propusti da ih vrše utvrđivati u svakom konkretnom slučaju. Ovo krivično delo može se učiniti na oba načina: nečinjenjem ili činjenjem.

Posledica krivičnog dela se sastoji u nastupanju konkretnе opasnosti po život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima [4], a isto se može izvršiti sa umišljajem ili iz nehata.

Novi **ZBS** u glavi VIII – Putevi (član 156.) propisuje pored ostalog da:

- Putevi moraju biti izgrađeni, rekonstruisani i održavani tako da se saobraćaj na njima može odvijati nesmetano i bezbedno i moraju ispunjavati propisane uslove.
- Redovnu kontrolu javnog puta u eksploataciji sa aspekta bezbednosti saobraćaja na putu vrši organ nadležan za poslove saobraćaja - inspektor za javne puteve. Upravljač javnog puta mora obezbediti da se, na osnovu nalaza inspektora za javne puteve, sačini projekat kojim se utvrđuju mere za bezbedno odvijanje saobraćaja na putu.
- Upravljač puta dužan je da prati stanje bezbednosti saobraćaja na putu, obezbedi nezavisne projekte u cilju identifikacije opasnih mesta najmanje jedanput godišnje i nezavisne projekte mapiranja rizika na deonicama i identifikacija najopasnijih deonica, obavlja stručne analize visoko rizičnih deonica puta (crne tačke), sačini pojedinačan projekat za saniranje rizičnih deonica i opasnih mesta i preduzme mere za saniranje visoko rizičnih deonica puta i opasnih mesta u skladu sa tim projektom.
- U slučaju saobraćajne nezgode sa najmanje jednim poginulim licem, upravljač javnog puta dužan je da na osnovu nezavisne ocene, u roku od mesec dana, utvrdi uzrok, odnosno doprinos javnog puta nastanku, odnosno posledicama saobraćajne nezgode i preduzme mere u cilju unapređenja bezbednosti puta.

Ove odredbe koje se odnose na obaveze upravljača puta za sada su na žalost samo mrtvo slovo na papiru, jer do sada pomenute odredbe nisu našle svoju primenu u praksi ni posle skoro četiri godine od početka primene novog ZBS. Razlog za to, prema izjavama predstavnika upravljača puteva je nepostojanje odgovarajućih podzakonskih propisa za

primenu ovih i ostalih odredaba iz člana 156.ZKP.

3. ANALIZA SLUČAJA

Zvanični podaci pokazuju da je na godišnjem nivou broj osuda za krivična dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja već duže od 10 godina na drugom mestu u odnosu na sve grupe krivičnih dela u KZ. Međutim, u okviru te grupe dominantna su krivična dela ugrožavanja javnog sobraćaja – u osnovnom ili kvalifikovanom obliku kao i krivično delo ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom [5]. Osude za ostala krivična dela iz ove grupe su zanemarljive, na jednocifrenom nivou godišnje. To se odnosi i na osude za krivična dela nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem.

U konkretnom slučaju optuženom vozaču je stavljen na teret da je 13.decembra 2004.godine u jutarnjim časovima upravljaо na autoputu Niš – Beograd putničkim vozilom neprilagođenom brzinom uslovima i stanju puta za režim saobraćaja preko mosta na kome je kolovoz bio vlažan, prekriven tankim slojem leda na delu puta gde je brzina kretanja vozila saobraćajnim znakom ograničena na 100 km/h a gde postoji saobraćajni znak opasnosti - upozorenje na nailazak na krivinu udesno, pa je vozač bez smanjivanja brzine u fazi savladavanja krivine udesno izgubio kontrolu nad vozilom, prešao na levu stranu i levim delom vozila naleteo na zaštitni metalni branik sa leve strane kolovozne trake i potom grebao levom stranom vozila zaštitnu ogradu i klizio po istoj u dužini od 38 metara do jednog kilometra stuba gde je kroz načinjeni otvor u ogradi koji je nastao u saobraćajnoj nezgodi prouzrokovanoj neposredno pre toga, sleteo sa mosta i vozilom propao između dve kolovozne trake, tako da je usled pada vozila sa visine od 15 metara jedno lice iz vozila zadobilo smrtonosne povrede a tri lica su zadobila teške telesne povrede (**podaci iz spisa Opštinskog suda u Aleksincu K.br.278/08**).

Ova saobraćajna nezgoda, po našem mišljenju, predstavlja tipičan primer razmišljanja službenih lica – policije i javnog tužilaštva da je vozač uvek odgovoran odnosno da mora da bude odgovoran.

To se ogleda u više aspekata:

- Rad službenih lica kritičnom prilikom,
- Saslušanje službenih lica policije tokom postupka i njihovo postupanje povodom ovog događaja,
- Prouzrokovanje dodatnih troškova sudu insistiranjem na drugom veštačenju od strane veštaka saobraćajne struke – komisije veštaka, posle prvog veštačenja sačinjenog od strane veštaka pojedinca, pri čemu su oba nalaza identična,
- Namera i predlog nadležnog javnog tužioca da se u istom predmetu obavi i treće veštačenje od strane Saobraćajnog fakulteta, koji predlog je od strane suda odbijen.

Analiziraćemo pojedine aspekte ovog predmeta na koje smo ukazali:

- Kada je u pitanju rad službenih lica kritičnom prilikom isti se odnosi na radnike „Srbija puta“ zadužene za održavanje autoputa, a konkretno za posipanje pojedinih deonica autoputa solju zbog postojanja leda odnosno poledice.

Svi saslušani svedoci – radnici pomenutog preduzeća su posvedočili da tokom te, kritične noći nije bilo padavina, ali da je kolovoz autoputa bio vlažan na deonici koju su oni obezbeđivali i na kojoj su trebali da dejstvuju u slučaju pojave leda. Iz njihovih iskaza

nedvosmisleno proizilazi da je kamion za nasipanje soli počeo svoje dejstvo tek posle prve saobraćajne nezgode koja se desila na istom mestu na kome je došlo i do saobraćajne nezgode koja je predmet sudskog postupka.

- Pripadnici policije koji su izašli na lice mesta povodom obe saobraćajne nezgode posvedočili su da na kolovozu autoputa nije bilo ni snega ni leda na celoj deonici autoputa od Niša do samog nadvožnjaka u blizini Ražnja, da je na kolovozu led počinjao na oko 150 metara pre nadvožnjaka a na samom nadvožnjaku odnosno mostu je bilo leda u potpunosti tako da je da na tom delu kolovoz bio zaleden i klizav. Njihov iskaz potvrđio je u delu koji se odnosi na stanje kolovoza u momentu vršenja uviđaja i istražni sudija koji je obavio uviđaj, a koji je saslušan u svojstvu svedoka tokom ovog postupka.

Šta su povodom ove saobraćajne nezgode preduzeli pripadnici policije posle obavljenog uviđaja?

Samo ono što u takvim situacijama po pravilu i preduzimaju – podneli su odgovarajući krivičnu prijavu nadležnom javnom tužiocu zbog krivičnog dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja samo protiv vozača putničkog vozila koji je izgubio kontrolu nad vozilom i u čijem vozilu su nastradali pojedini putnici. Ali ne i protiv odgovornih lica iz preduzeća „Srbija put“ koji su bili zaduženi za održavanje autoputa, konkretno za posipanje pojedinih deonica autoputa solju zbog postojanja leda odnosno poledice.

A šta je povodom ove saobraćajne nezgode preduzelo nadležno javno tužilaštvo?

Samo ono što u takvim situacijama po pravilu i preduzima – pokrenulo je odgovarajući krivični postupak samo protiv vozača putničkog vozila, ali ne i protiv odgovornih lica iz preduzeća „Srbija put“ koji su bili zaduženi za održavanje autoputa iako su u tom pogledu imali odgovarajuće podatke – zapisnik o uviđaju istražnog sudske nadležnosti suda koji je obavio uviđaj na licu mesta povodom ove saobraćajne nezgode, podatke koje su prikupili pripadnici policije na licu mesta. A u tom momentu su postojali bar osnovi sumnje da se uđe u takav krivični postupak zbog krivičnog dela nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem.

- U toku krivičnog postupka, u istrazi obavljeno je prvo veštačenje od strane veštaka saobraćajno tehničke struke – pojedinca koji se u svom pismenom nalazu i mišljenju izjasnio da: „...imajući u vidu mesto na kome je došlo do saobraćajne nezgode, odnosno da se radi o nadvožnjaku, ispod kolovozne konstrukcije se ne nalazi zemljana podloga već slobodan prostor i da se na takvim mestima upravo pojavljuje klizavost kolovoza jer postoji odgovarajuće strujanje vazduha ispod kolovozne konstrukcije...“. Po mišljenju veštaka: „...do izletanja vozila sa kolovoza i prethodnog nekontrolisanog kretanja je moglo doći pri pojavi zaledenog kolovoza, odnosno drugačije podloge od one koja je bila na prethodnom delu puta, a ovo tim pre jer je do nezgode došlo na delu puta koji je na mostu, odnosno nadvožnjaku gde se zaledivanje kolovoza događa pre nego na drugim mestima na kolovozu, odnosno gde postoji zemlja ispod kolovozne konstrukcije ... u vožnji ovde okrivljene nema propusta koji se mogu definisati, niti ima elemenata na osnovu kojih je bilo moguće definisati eventualne propuste na strani vozača putničkog vozila...“.

U svom dopunskom nalazu i mišljenju veštak je naveo: „...eventualno zaledeni deo kolovoza samo na delu nadvožnjaka, odnosno mosta ili na delu koji se nalazi na relativno kraćem odstojanju od mesta izletanja vozila sa kolovoza, moglo je da predstavlja iznenađujuću pojavu za sve vozače a posebno u situaciji kakva je u konkretnom slučaju bila...“.

Posle završene istrage i podizanja optužnice protiv okrivljenog u toku glavnog pretresa određeno je novo veštačenje od strane komisije veštaka saobraćajno tehničke struke na osnovu kog nalaza i mišljenja je utvrđeno: „... da se brzina putničkog vozila Golf kojim je upravljala okrivljena ne može precizno utvrditi, ali prema raspoloživim podacima realno je da je ... u trenutku ispoljavanja prve opasne situacije do oko 90 km/h i da brzina nije bila faktor nastanka saobraćajne nezgode. ...“

Uzrok nezgode prvog reda koji proizilazi iz raspoloživih polaznih podataka i veštačenjem utvrđenih saobraćajnih obeležja, nezavisno od ostvarene varijante, trebalo bi tražiti u prisustvu leda na kolovozu koji je destabilizovao kretanje Golfa i za vozača predstavljao iznenadnu i neočekivanu pojavu...“.

Na osnovu svih izvedenih dokaza prvostepeni sud je utvrdio da se okrivljena kretala dozvoljenom brzinom koja je bila manja od ograničenja na toj deonici puta, te da brzina nije uzrok saobraćajne nezgode niti je faktor nastanka saobraćajne nezgode.

Takođe, prvostepeni sud je došao do zaključka na osnovu svih izvedenih dokaza da je nesorna činjenica da je kolovoz auto puta bio SUV u momentu saobraćajne nezgode sem na nadvožnjaku – mostu, pa okrivljena nije imala objektivnu mogućnost da na bezbednoj udaljenosti uoči led na nadvožnjaku, niti je mogla predvideti da će kolovoz jedino na tom nadvožnjaku biti zaleden. Prvostepeni sud je prihvatio izjašnjenje komisije veštaka da se radilo o sloju leda na mostu, odnosno nadvožnjaku i da je očigledno bila obaveza Preduzeća „Srbija-put“ da deonicu puta posipaju solju zbog leda koji je bio na kolovozu preko nadvožnjaka, što u konkretnom slučaju nije urađeno. A sa druge strane nesumnjivo je utvrđeno da su radnici „Srbija-put“ posipali tu deonicu autoputa solju, nakon saobraćajne nezgode, što takođe nije sporna činjenica.

- Kakvo je dalje ponašanje nadležnog javnog tužioca u ovom krivičnom postupku?

Usudili bi se da kažemo, tipično !

Posle dva veštačenja predložili su i treće veštačenje od strane Instituta saobraćajnog fakulteta u Beogradu, na iste okolnosti na koje su se prethodni veštaci već izjasnili.

Pri tome, imajući u vidu vreme izvršenje krivičnog dela – 2004. godinu, a da je završetak glavnog pretresa kada je iznet navedeni predlog bio krajem 2008. godine, nadležni javni tužilac i dalje ne razmišlja da treba da pokrene postupak protiv odgovornih lica iz preduzeća „Srbija-put“, nego i dalje uporno kao izvršioca krivičnog dela vidi samo vozača putničkog vozila.

Ovaj predlog je prvostepeni sud odbio i doneo jedinu moguću, oslobađajuću presudu.

U postupku po žalbi Apelacioni sud u Nišu je odbio žalbu OJT u Aleksincu i potvrdio prvostepenu presudu (**presuda Apelacionog suda u Nišu Kž.1.br.1478/10 od 27.12.2011.**) prihvatajući skoro u svemu zaključke prvostepenog suda.

Jedna od posledica konačne odluke po ovom predmetu u krivičnom postupku je i to da su u međuvremenu od dana izvršenja krivičnog dela do dana donošenja pravnosnažne presude – posle 7 (sedam) godina protekli svi rokovi za pokretanje krivičnog postupka protiv bilo kog odgovornog lica za krivično delo nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem zbog nastupanja zastarelosti krivičnog gonjenja i da će oštećeni neku vrstu pravde u vezi sa ovim kritičnim događajem morati da još čekaju, ali i da sami traže u odgovarajućem – parničnom postupku, za naknadu štete.

ŠTA TREBA RADITI U NAREDNOM PERIODU

Obzirom da je od 1.10.2013.godine počela primena novog Zakonika o krivičnom postupku [6] u narednom periodu neophodno je u što kraćem roku uskladiti rad nadležnih javnih tužilaca – pre svega osnovnih javnih tužilaca i policije kada je u pitanju vršenje uviđaja kod saobraćajnih nezgoda.

To je potrebno zbog potpuno nove concepcije krivičnog postupka gde su javni tužiocu ti koji vode istragu i predistražni postupak, daju naloge – uputstva policiji šta treba da radi i pored ostalog počinju da sami izlaze na lice mesta i vrše uviđaje saobraćajnih nezgoda umesto istražnih sudija.

Pored osnovnih i najčešćih podataka koje treba prikupiti kada su u pitanju uviđaji saobraćajnih nezgoda, a koji su poznati kako policiji tako i javnim tužiocima – podatci o izgledu lica mesta, tragovi, oštećenja na vozilima koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi i učesnicima nezgode, smatramo da je neophodno da u narednom periodu nadležni osnovni javni tužiocu znatno veću pažnju nego do sada posvete i propustima na strani upravljača puta, a koji imaju svoj krivično pravni aspekt – odgovarajuće krivično delo koje smo ovde pomenuli.

U tom pogledu od naročitog je značaja da prilikom vršenja uviđaja obrate pažnju na:

- podatke o izgledu lica mesta - puta, tj. precizne lokacije mesta saobraćajne nezgode i karakteristika puta na tom mestu (pravac pružanja, da li je u krivini, da li je kolovoz puta pod nagibom - usponom i kolikim, da li postoje oštećenja kolovoza - kolika i kakva, kakva je preglednost puta (razlozi smanjene preglednosti i eventualno merenje kompletne preglednosti) [7], postojanje horizontalne i vertikalne signalizacije (uključujući i režim rada semafora u momentu saobraćajne nezgode).
- Često se u zapisniku o uviđaju nedovoljno precizno opisuju nanosi na kolovozu peska, šljunka, šodera, zemlje, ulja isigurelog iz vozila, tragovi prosute nafte, površine kolovoza pod ledom. Na te propuste koji su nekada bili vidljivi i u fotodokumentaciji uviđaja, ali ne uvek i ne potpuno, učesnici u saobraćajnoj nezgodi ukazuju često pred sudom kada iznose svoje odbrane.

Ti podaci od značaja su utvrđivanje postojanja krivice ne samo vozača nego i ostalih lica koja su doprineli svojim propustima nastanku saobraćajne nezgode. Pod tim se podrazumeva i odgovornost na strani upravljača puteva odnosno preduzeća nadležnih za održavanje puteva, koja je za sada sankcionisana faktički na nivou statističke greške. A kolika je tamna brojka u tom pogledu, odnosno koliko saobraćajnih nezgoda se dogodilo kao posledica propusta na strani upravljača puta odnosno preduzeća nadležnih za održavanje puteva samo može da se prepostavi.

ZAKLJUČAK

U ovom radu ukazali smo kroz konkretan primer na doprinos puta kao mogućeg uzročnika saobraćajne nezgode.

U pitanju je problem sa kojim se krivično sudska praksa izuzetno retko do sada susretala.

Posle početka primene novog Zakonika o krivičnom postupku na nadležnim osnovnim javnim tužiocima pre svega, je izuzetno velika odgovornost da prepozna ovaj problem i

da shvate da nisu samo vozači ti koji su krivi za nastanak saobraćajne nezgode nego da krivca u pojedinim situacijama treba tražiti i na strani upravljača puteva odnosno na strani preduzeća nadležnih za održavanje puteva odnosno pojedinih njihovih odgovornih lica.

Zbog toga, od osnovnih javnih tužilaca se sa pravom očekuje da se aktivno uključe u vršenje uviđaja povodom saobraćajnih nezgoda na licu mesta, a ne da samo tu odgovornost prepuste pripadnicima policije.

U tom cilju smatramo da je neophodno organizovati praktičnu obuku osnovnih javnih tužilaca u pogledu vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda u saradnji sa veštacima saobraćajnotehničke struke koji bi im kroz analizu konkretnih predmeta ukazali na to kako pravilno postupati na licu mesta i koje tragove treba obezbediti.

LITERATURA

- [1] "Službeni glasnik RS", br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013, *Zakon o bezbednosti saobraćaja*, (Odluka Ustavnog suda), Beograd
- [2] <http://www.blic.rs/Vesti/Drustvo/258112>, preuzeto 6.6.2011. – Naši putevi najgori u regionu
- [3] Krivični zakonik, „Službeni glasnik RS“, br. 85/05, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, Beograd
- [4] Prema pravnom shvatanju Krivičnog odeljenja Vrhovnog suda Srbije od 17. aprila 2006. godine pod imovinom većeg obima smatra se imovina čija vrednost prelazi iznos od 1.200.000. dinara. Ovo pravno shvatanje je još uvek na snazi.
- [5] Saopštenje Republičkog zavoda za statistiku broj 199 od 15.7.2013. – Statistika pravosuđa : Punoletni učinioci krivičnih dela u Republici Srbiji, 2012.
- [6] Zakonik o krivičnom postupku („Sl.glasnik RS”, br.72/11)
- [7] Vujanić,M., „Značaj i način prikupljanja podataka za saobraćajno-tehničko vještačenje“, Vještak, god.III, 67-72, br.5. Banja Luka, 2002.