

# DOPRINOS PEŠAKA ZA NASTANAK SAOBRAĆAJNE NEZGODE KROZ PRIMERE IZ SUDSKE PRAKSE

## CONTRIBUTION FOR PEDESTRIANS THROUGH THE EMERGENCE OF TRAFFIC ACCIDENT CASES OF COURT PRACTICE

Vesna Stevanović<sup>1</sup>

XV Simpozijum  
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda  
i prevare u osiguranju"

**Rezime:** Svako od ljudi širom sveta učestvuje u saobraćaju na najrazličitije načine. Neki kao vozači najrazličitijih prevoznih sredstava, drugi kao saputnici u ili na tim prevoznim sredstvima, ali svi mi učestvujemo u saobraćaju kao pešaci. Kako se pešaci ponašaju u saobraćaju, da li su odgovorni za nastanak saobraćajnih nezgoda, da li postoji njihov doprinos za nastanak saobraćajnih nezgoda jedno je od pitanja od značaja za krivično sudske praksu, ali i šire – za postupke naknade štete koji, po pravilu, slede posle pravnosnažnog okončanja krivičnog postupka. U ovom radu pokušali smo kroz prikaz pojedinih primera iz sudske prakse Apelacionog suda u Nišu da pokažemo kako se ponašaju pešaci kao učesnici u saobraćaju na području juga Srbije, da li postoji njihova odgovornost ili doprinos za nastanak saobraćajne nezgode.

**KLJUČNE REČI:** PEŠAK, SAOBRAĆAJNA NEZGODA, DOPRINOS PEŠAKA, ODGOVORNOST PEŠAKA, SUDSKA PRAKSA

**Abstract:** Each of people around the world are participating in traffic in various ways. Some as drivers of various vehicles, as well as other travelers in or on these means of transport, but we all participate in traffic as well as pedestrians. How to pedestrians behave in traffic, whether they are responsible for the occurrence of accidents, whether there is their contribution to the occurrence of traffic accidents is one of the issues of importance for the criminal court practice, and beyond - for the actions of compensation, as a rule, following after the final completion of the criminal proceedings. In this paper, we tried to show the individual case law of the Appellate Court in Nis to show how pedestrians behave as participants in traffic for southern Serbia, if there is their responsibility and contribute to the occurrence of traffic accidents.

**KEY WORDS:** PEDESTRIAN, TRAFFIC ACCIDENT, THE CONTRIBUTION OF PEDESTRIANS, PEDESTRIANS RESPONSIBILITY, COURT PRACTICE

## 1. UVOD

Širom sveta, svaka osoba, na najrazličitije načine učestvuje ili je tokom svog života učestvovala u saobraćaju, različitim oblicima saobraćaja. Međutim, svaka osoba na planeti na kojoj živimo učestvuje u saobraćaju kao pešak. U tom svojstvu može da bude učesnik saobraćajne nezgode. Uglavnom kao žrtva, ali ponekad i kao uzročnik saobraćajne nezgode. Shodno tome može se pojaviti u sudskom postupku i kao krivac – optužen da je svojim propustom prouzrokovao saobraćajnu nezgodu.

## 2. ODREDBE O PEŠACIMA U ZAKONU O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

U osnovnim načelima bezbednosti saobraćaja na putevima propisano je : „Svaki učesnik u saobraćaju dužan je da se ponaša na način kojim neće ometati, ugroziti ili povrediti druge učesnike, kao i da preduzme sve potrebne mere radi izbegavanja ili otklanjanja opasnih situacija nastalih ponašanjem drugih učesnika u saobraćaju, ako sebe ili drugog time ne dovodi u opasnost (čl.3.st.1.ZBS)“. Ta odredba odnosi sa i na pešake, kao učesnike u saobraćaju.

U opštim odredbama ovog Zakona propisano je: „Učesnici u saobraćaju dužni su da postupaju u skladu sa propisima o pravilima saobraćaja, saobraćajnoj signalizaciji i znacima i naredbama koje daje ovlašćeno službeno lice nadležnog organa (čl.20.st.1.ZBS)“. Ta odredba takođe, odnosi sa i na pešake, kao najbrojniju kategoriju učesnika u saobraćaju.

Pešacima je direktno posvećeno nekoliko članova u ovom Zakonu u delu koji se odnosi na pravila saobraćaja – „Kretanje pešaka“(čl.93.-98.ZBS). Nije nam namera da u ovom radu citiramo tekst ovog člana, ali smo smatrali da je neophodno da ga bar u najkraćem pomenemo. Ovim odredbama se propisuju pravila kretanja pešaka kao učesnika u saobraćaju u različitim situacijama u naselju, van naselja- po kolovozu, van kolovoza, u invalidskim kolicima,... u kolonima, prelazak pešaka preko kolovoza, na pešačkom prelazu ...

## 3. STATISTIČKI PODACI

Zvanični podaci objavljeni od strane ovlašćenih institucija pokazuju da su u Srbiji u periodu od 2010.-2014. godine pešaci činili jednu četvrtinu svih poginulih učesnika u saobraćaju<sup>2</sup>. Takav pojedinačan trend stradanja pešaka nastavio se i tokom 2014.godine, kada je poginuo 128 pešaka (23,9%) u svojstvu učesnika u saobraćaju<sup>3</sup>.

Na osnovu ovih podataka utvrdili smo da je jedna polovina ovih smrtno nastradalih pešaka poginula na licu mesta, da je njih 18 umrlo prilikom transporta do zdravstvene ustanove a da je 46 pešaka umrlo u roku od 30 dana od posledica zadobijenih povreda u saobraćajnim nezgodama.

Takođe, na osnovu prikupljenih podataka utvrđeno je da jednu polovinu svih poginulih pešaka čine osobe starije dobi – 65 godina života i stariji, a takođe da je izuzetno veliki broj smrtno nastradalih pešaka kao učesnika u saobraćaju u starosnim kategorijama od 46-55 godina života - 14,8% odnosno od 56-64 godine – 11,7%<sup>4</sup>. Dakle, kada se posmatraju svi nastradali pešaci u uzrastu od najmlađih do najstarijih jasno se uočava da više od tri četvrtine pešaka koji su smrtno nastradali kao učesnici u saobraćaju na putevima u Republici Srbiji tokom 2014.godine su bili stariji od 45 godina – ukupno 76,5%. To predstavlja više nego alarmantan podatak jer je u toj grupi znatan broj još uvek zaposlenih – radno sposobnih osoba muškog i ženskog pola. Kolika je to šteta za državu, smatramo da nije potrebno posebno pominjati.

2 Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014.godini, str.17\_

3 Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014.godini, str.25\_

4 Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014.godini, str.44\_

Na području grada Niša u periodu od 2001-2013.godine nije bilo godine bez poginulih pešaka u saobraćaju. Prema zvaničnim podacima, u pomenutom periodu najviše učesnika u saobraćaju u svojstvu pešaka poginulo je 2001.godine – 17, najmanje 2007.godine – 1, a 2013.godine za koju su objavljeni poslednji zvanični podaci poginulo je 7 pešaka<sup>5</sup>. Podaci PU Niš pokazuju takođe, da prekršaji pešaka kao učesnika u saobraćaju čine 1,77% svih prekršaja koje načine sve kategorije učesnika u saobraćaju.

#### 4. PRIMERI IZ PRAKSE

Imajući u vidu napred navedene podatke, smatrali smo da je značajno pogledati kroz analizu pojedinih odluka iz prakse Apelacionog suda u Nišu kakvo je ponašanje pešaka kao učesnika u saobraćaju kada su u pitanju saobraćajne nezgode u kojima su oni učestvovali. Da li su oni samo žrtve, koje nisu na bilo koji način svojim ponašanjem kao učesnici u saobraćaju doprineli da dođe do nastanka saobraćajne nezgode ili pak postoji i njihov doprinos. Da ne isključimo i varijantu da su oni mogući uzročnici saobraćajnih nezgoda.

Pri tome, ne očekujemo da u jednom radu ograničenog obima možemo analizirati brojne propuste pojedinih učesnika u saobraćaju nezavisno od toga da li su učesnici u saobraćajnoj nezgodi osim pešaka različiti po tipu vozila kojim su upravljali, te izvoditi neke opštije zaključke. Cilj nam je da ukažemo na neke, po našem mišljenju karakteristične situacije koje smo u praksi uočili.

U sudskoj praksi, koja nam je bila na raspolaganju u Apelacionom sudu u Nišu, pregledom brojnih predmeta uočili smo **situacije kada nema propusta na strani pešaka i da je isključivi propust na strani pojedinih kategorija vozača.**

Tako u jednoj drugostepenoj odluci navodi se:

„U suštini, žalbom se prvostepena presuda pobija zbog pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja isticanjem da je sud utvrdio da se je u momentu saobraćajne nezgode okrivljeni mopedom kretao brzinom od 20 km/h iako se je veštak izjasnio da je u pitanju brzina od oko 20 km/h, te da brzina nije precizno izračunata, pa se žalbom smatra da se iz nalaza veštaka ne može izvući zaključak o neprilagođenoj i nebezbednoj brzini kretanja mopeda, tim pre što svedok M.S. navodi da je okrivljeni zaustavio moped da je oštećena podigla ruku, udarila okrivljenog u predelu nosa i pala.

Suprotno iznetim žalbenim navodima, po nalaženju ovog suda, činjenično stanje je u prvostepenom postupku potpuno i pravilno utvrđeno na osnovu ocene odbrane okrivljenog, iskaza oštećene i saslušanih svedoka, a posebno nalaza i mišljenja veštaka medicinske i saobraćajne struke.

Naime, pravilno je prvostepeni sud utvrdio da je na pešačkom prelazu došlo do obaranja pešaka i to u situaciji kada je oštećena V.C. kolovoz počela da prelazi na pešačkom prelazu, nakon što joj je to saobraćajna signalizacija dozvolila, tj nakon što se je na semaforu upalilo zeleno svetlo za pešake, što je okrivljeni, koji je u toj raskrsnici vršio radnju skretanja udesno, mogao blagovremeno da uoči jer mu je preglednost puta to dozvoljavala, te da je do saobraćajne nezgode došlo usled nebezbedne brzine kretanja mopeda, jer okrivljeni njegovu brzinu nije prilagodio saobraćajnim uslovima i gustini saobraćaja u zoni raskrsnice, što je propust koji je uzročno vezan sa stvaranjem opasnosti i nastankom ove saobraćajne nezgode, te da okrivljeni nije obratio dovoljno pažnje na pešake u zoni raskrsnice.

Pravilnost utvrđenog činjeničnog stanja se žalbom pobija i navođenjem da je po nalazu veštaka udaljenost mopeda od trenutka nastanka opasnosti do mesta kontakta 6,81 metar, a zaustavni put mopeda pri brzini od 20 km/h bi bio 9,4 metra, sa tvrdnjom da je okrivljeni uspeo da zaustavi moped, što znači da mu je zaustavni put bio manji i brzina manja te da se time dovodi u pitanje pravilnost zaključivanja o neprilagođenoj brzini kretanja mopeda.

Iznetim žalbenim navodima se ne dovodi u pitanje pravilnost utvrđenog činjeničnog stanja jer iz pravilne ocene izvedenih dokaza prvostepeni sud nije utvrdio da je okrivljeni uspeo da

5 Agencija za bezbednost saobraćaja, Osnovni pokazatelji stanja bezbednosti saobraćaja - Grad Niš, str.4\_

zaustavi moped pre kontakta sa oštećenom, već naprotiv, da to nije uspeo da učini zbog neprikladne brzine kretanja koja je u direktnoj uzročnoj vezi sa nastankom saobraćajne nezgode. Nalaz i mišljenje veštaka saobraćajne struke u saglasnosti je sa utvrđenim činjeničnim stanjem da je do nezgode došlo tako što je okrivljeni mopedom udario u oštećenu kada je na zelenom svetlu na semaforu prelazila pešački prelaz, što je potvrdio i očevidac događaja". (**Presuda Apelacionog suda u Nišu, Kž1. 1567/12 od 19. 2. 2013.**)

Takođe, uočili smo i saobraćajnu situaciju kada je propust na strani pešaka isključivi uzrok saobraćajne nezgode, pa je pokrenut i pravnosnažnom osudom pešaka okončan krivični postupak – što je retkost u domaćoj sudskoj praksi. U tom slučaju nije bilo propusta na strani vozača.

Tako u jednoj drugostepenoj odluci navodi se:

„Naime, pravilno je prvostepeni sud utvrdio da je optužena postupila suprotno odredbi čl.107. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima jer je, prema pravilnom utvrđenju prvostepenog suda, u konkretnoj situaciji započela prelaženje kolovoza ulice Bulevar dr Zorana Đinđića, ukupne širine dva puta po 7.00 metara plus 1.5 metar razdelnog ostrva, na mestu gde nema pešačkog prelaza, dakle van obeleženog pešačkog prelaza, sa desne na levu stranu gledano iz pravca naselja „Trošarina“ u pravcu centra grada, a da se prethodno nije uverila da to može da učini na bezbedan način i bez opasnosti po druge učesnike u saobraćaju, pa je naletela na bicikl sa pomoćnim motorom marke „Jamaha“ kojim je upravljao maloletni Nikola Jončić koji se kretao takođe u pravcu centra grada levom saobraćajnom trakom, te je posle kontakta izgubio kontrolu kada je došlo do posledica saobraćajne nezgode. Pravilan je zaključak prvostepenog suda da optužena nije smela da stupi na kolovoz, tim pre što je nailazeći bicikl sa motorom nesumnjivo imao prvenstvo prolaza i da je nepažnja i nepoštovanje navedenih saobraćajnih propisa na strani optužene uzrok saobraćajne nezgode.

Suprotno žalbenim navodima, prvostepeni sud je pravilno utvrdio okolnosti pod kojima je došlo do saobraćajne nezgode i pravilno i potpuno utvrdio činjenično stanje iz kojeg nesumnjivo proizilazi da je optužena postupila suprotno odredbi čl.107. ZOBS-a, što je uzrokovalo saobraćajnu nezgodu.

Na potpuno i pravilno utvrđeno činjenično stanje prvostepeni sud je pravilno primenio zakon kada je radnje optužene pravno kvalifikovao kao krivično delo teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz čl.297. st.4. u vezi čl.289. st.3. u vezi st.1. Krivičnog zakonika, jer se u radnjama optužene stiču sva bitna obeležja navedenog krivičnog dela izvršenog u vreme, na mestu i na način kako je to utvrđeno prvostepenom presudom“. (**Presuda Apelacionog suda u Nišu Kž.1.br.2553/11 od 07.02.2012.**)

Međutim, **znatno češće situacije u praksi su da je pešak svojim propustom doprineo da dođe do nastanka saobraćajne nezgode, pa i sa najtežim posledicama – smrtna posledica gde su pešaci najčešće žrtve.**

U takvoj situaciji prvostepeni sudovi utvrđuju da li postoji propust na strani vozača i ukoliko postoji u čemu se isti sastoji. Ukoliko nema propusta, na strani vozača dolazi po pravilu do oslobađajućih presuda. Tako u jednoj drugostepenoj odluci navodi se:

„Žalbom se ističe, takođe, da je optuženi profesionalni taksi vozač, da je znao da je u blizini bolnica i da je velika frekvencija pešaka kao i da je sud prihvatio nalaz veštaka da se je optuženi kretao brzinom od 18,7 km/h i da mu je zaustavni put bio 7,4 metara i da u situaciji ubrzanog hoda oštećene, imajući u vidu njen pol i starosnu dob nije imao tehničke mogućnosti da izbegne nezgodu, pri čemu je kod takvog utvrđenja prihvatio i odbranu optuženog i iskaz saslušanog svedoka, iako se je svedok izjasnio da se oštećena kretalo brzo, a ne da se je kretala ubrzanim hodom.

Izneti navodi žalbe neosnovano dovode u pitanje pravilnost činjeničnog pravnih zaključivanja prvostepenog suda koji su rezultat pravilne ocene svih izvedenih dokaza.

Naime, optuženi je objasnio da se je kretao u pravcu bolnice brzinom od oko 20 km/h, pravilno svojom desnom kolovoznom trakom, da je zbog crvenog svetla na semaforu u suprotnoj kolovoznoj traci i to bliže središnjoj liniji bilo zaustavljeno više putničkih vozila i jedno teretno,



na bočnom odstojanju od oko 1 metar od njegovog vozila, da nije bilo pešaka ali da je iznenada video sada pokojnu oštećenu kako brzim korakom i pravolinijski u odnosu na osu puta, iza zaustavljenog kamiona, van pešačkog prelaza, prelazi kolovoz za leve na desnu stranu u smeru njegovog kretanja, da je odmah kočenjem pokušao da izbegne kontakt sa njom, da je udarila u prednji levi bočni deo vozila i pala, kao i da mu je kao taksisti koji često prolazi tom ulicom, bilo poznato da se u neposrednoj blizini lica mesta nalaze dva pešačka prelaza zbog čega nije ni mogao da očekuje da pešaci prelaze kolovoz na navedenom mestu i između zaustavljenih vozila.

Prema pravilnom utvrđenju prvostepenog suda, koji je prihvatio takvu odbranu optuženog, utvrđeno činjenično stanje proizilazi i iz iskaza svedoka I.Đ., jedinog očevidca kritičnog događaja, koji je potvrdio iznetu odbranu optuženog svedočeći da je video da je jedna žena počela da prelazi predmetnu ulicu, da je bila sa suprotne strane u odnosu na onu gde je on stajao, da je prošla između vozila koja su bila zaustavljena na raskrsnici, onda prešla na suprotnu traku i to onu kojom se je kretalo taksi vozilo i da je video kada je došlo do kontakta prednjeg levog krila vozila u visini fara i te žene koja je pala na leđa i udarila glavom u asfalt.

Ovako utvrđeno činjenično stanje proizilazi i iz ostalih izvedenih dokaza i to materijalnih dokaza, zapisnika o uviđaju sa izveštajem o postupanju na licu mesta, fototehničke dokumentacije i obavljene rekonstrukcije sa pratećom dokumentacijom, a posebno nalaza i mišljenja veštaka saobraćajne struke iz kojeg je utvrđeno da je optuženi upravljao brzinom od 18,7 km/h, koja brzina mu je i optužnim aktom stavljena na teret, te da u konkretnoj situaciji optuženi nije imao tehničkih mogućnosti da izbegne kontakt svog vozila sa oštećenom koja je za njega predstavljala iznenadnu prepreku, iako je reagovao kočenjem.

Pravilan je zaključak da u konkretnoj situaciji optuženi nije bio dužan da predvidi da će oštećena izaći iza zaustavljenog teretnog vozila i da nije imao tehničkih mogućnosti da vozilo zaustavi od momenta kada ju je ugledao, a da bi nezgodu mogao da izbegne, kako i veštak navodi u svom nalazu, da je oštećenu mogao da uoči u momentu kada je ista stupila na kolovoz, što ovde nije slučaj. ...

Naprotiv, pravilno je prvostepeni sud utvrdio da nije pouzdano dokazano da je optuženi S. N. izvršio krivično delo koje mu je stavljeno na teret postupajući suprotno odredbama čl. 42. st. 1. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, kojom je propisano da je vozač dužan da brzinu kretanja svog vozila prilagodi osobinama i stanju puta, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta, gustini saobraćaja i drugim saobraćajnim uslovima, tako da vozilo može blagovremeno da zaustavi pred svakom preprekom koju pod datim okolnostima može da vidi ili ima razloga da predvidi, odnosno da vozilom upravlja na način kojim ne ugrožava bezbednost saobraćaja.

Pravilno je zaključivanje prvostepenog suda da u konkretnom slučaju optuženi nije imao razloga da predvidi da će iza zadnje strane zaustavljenog teretnog vozila izaći oštećena prelazeći kolovoz prolaženjem između vozila koja su zaustavljena zbog crvenog svetla na semaforu, posebno imajući u vidu da se u blizini lica mesta nalaze dva pešačka prelaza, pa i bez obzira na činjenicu da je brzina kretanja na tom delu puta, na kojem se je kretao optuženi postavljenim saobraćajnim znakom bila ograničena na 60 km/h isti je upravljao brzinom od 18,7 km/h, koja se u datim uslovima ne može smatrati neprilagođenom u smislu navedene zakonske odredbe".  
**(Presuda Apelacionog suda u Nišu KŽ1 br.301/15 od 21.5.2015.)**

Analizirajući pojedine presude u vezi sa saobraćajnim nezgodama u kojima su jedni od učesnika u nezgodi i pešaci, uočili smo i neke propuste u radu veštaka saobraćajne struke zbog kojih je drugostepeni sud morao da ukine prvostepenu presudu. Tako, u jednoj drugostepenoj odluci navodi se:

„Okrivljenom je stavljeno na teret da je protivno odredbama čl.23. st.1. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, upravljajući vozilom marke „Ford eskort“ i ne obraćajući pažnju na pešaka – oštećenog S.S., koji stupa na kolovoz, prednjim čeonim delom vozila udario u levu stranu dok je oštećeni prelazio kolovoz sa desne na levu stranu gledano u pravcu kretanja vozila okrivljenog, od kog udarca je oštećeni pao na poklopac motora navedenog vozila, glavom

udario u prednje vetrobransko staklo i pao na kolovoz, usled čega je zadobio tešku telesnu povredu opisanu i izreci prvostepene presude.

Oslobađajuću presudu sud je zasnovao na uverenju da nije dokazano da je okrivljeni izvršio navedeno krivično delo, prihvatajući odbranu okrivljenog da je oštećenog upozorio zvučnim signalom kada je video da je oštećeni, nakon što je prešao kolovoznu traku kojom se zbog izvođenja radova saobraćaj nije odvijao, stao na razdelno ostrvo i gledao samo u desnu stranu, a ne i u levu, odakle je okrivljeni dolazio, te da je okrivljeni postupao savesno i nije imao razloga da predvidi da će pešak nastaviti kretanje bez da se prethodno uveri da je to bezbedno, te da okrivljeni nije mogao da izbegne kontakt sa pešakom.

U obrazloženju presude navedeno je da je sud odluku zasnovao na nalazu i mišljenju veštaka saobraćajne struke koji je u pogledu analize mogućnosti nastanka ove saobraćajne nezgode dao dve varijante u zavisnosti od režima kretanja oštećenog preko kolovoza. Jedna se tiče njegovog normalnog hoda, a druga pretrčavanja preko kolovoza, pa iz nalaza i mišljenja tog veštaka proizilazi da se veštak bavio time kakvo ponašanje pešaka je okrivljeni kao vozač mogao da očekuje, što i nije zadatak veštaka, već suda, podvođenjem konkretne saobraćajne situacije i ponašanja učesnika u saobraćaju pod odgovarajuće odredbe zakona.

Iz utvrđenja prvostepenog suda, ne proizilazi da je oštećeni, nakon što je sa razdelnog ostrva nastavio prelaženje kolovoza, kolovoz pretrčavao, već da je kretanje nastavio normalnim hodom i u toj situaciji je došlo do kontakta između njegovog tela i vozila okrivljenog.

Odredbom čl.23. st.1. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, propisano je da je vozač dužan da obrati pažnju na pešake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz ili iskazuju nameru da će stupiti na kolovoz.

Imajući u vidu da je i okrivljeni objasnio da je pešak nakon zaustavljanja na razdelnom ostrvu nastavio kretanje normalnih hodom, što je potvrdio i oštećeni, kao i da iz odbrane okrivljenog proizilazi da je oštećenog uočio puno pre kontakta njegovog vozila sa telom oštećenog, da je istog video još dok je prelazio deo kolovoza koji nije korišćen za saobraćaj zbog radova na putu, da je video kad je isti stupio na razdelno ostrvo, čak opisao da je oštećeni poskočio i stao na razdelno ostrvo, te da je video i to da je oštećeni gledao samo u svoju desnu stranu, proizilazi da isti, znajući da ga oštećeni nije uočio, nije imao opravdanih razloga da očekuje da će oštećeni sačekati da vozilom prođe, a suprotan zaključak prvostepenog suda ne prate na zakonu zasnovani razlozi.

Dakle, nejasni su razlozi pobijane presude za zaključivanje da okrivljeni nije imao mogućnosti da predvidi kretanje oštećenog koji je u takvoj situaciji i nesmanjenom brzinom nastavio kretanje, posebno imajući u vidu i postojanje vertikalne saobraćajne signalizacije, u vidu znaka koji obaveštava da se u blizini mesta saobraćajne nezgode nalazi pešački prelaz, te da je i okrivljeni izjavio da je neposredno pre saobraćajne nezgode propustio pešake na pešačkom prelazu, zbog čega su potpuno nejasni razlozi pobijane presude za zaključivanje da nije dokazano da je okrivljeni postupio suprotno odredbi čl.23. st.1. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, te da je to postupanje dovelo do nastupanja teške telesne povrede kod oštećenog". **(Rešenje Apelacionog suda u Nišu KŽ1 1939/13 od 5.8.2013.)**

U drugoj odluci drugostepenog suda navodi se:

„Okrivljeni N. N. je usled nedostatka dokaza da je izvršio krivično delo oslobođen od optužbe da je dana 30.11.2007. godine oko 12,50 časova, u Nišu, kod Učiteljskog doma, upravljao autobusom krećući se iz pravca raskrsnice sa ulicom Voždovom u pravcu mosta Mladosti desnom saobraćajnom trakom, suprotno odredbi čl.38. st.1. ZOOPS-a, jer je prilikom pomeranja vozila udesno i zaustavljanja na autobuskom stajalištu odpočeo tu radnju a da se prethodno nije uverio da to može da učini bez opasnosti za druge učesnike u saobraćaju pa je prednjim desnim delom autobusa udario u levu bočnu stranu tela pešaka oštećenog D. I., koji se kretao kolovozom uz ivičnjak, u pravcu kretanja autobusa, pa je od udara i odbacio oštećenog na trotoar, koji je pri padu udario u levu potkolenicu pešaka oštećene S. M., usled čega je oštećeni D. I. zadobio teške telesne povrede a oštećena S. M. lake telesne povrede.

U prvostepenom postupku je provedeno veštačenje od strane veštaka B.S., diplomiranog inženjera saobraćaja koji se je izjašnjavao o uzroku ove saobraćajne nezgode.

Iz pobijane presude proizilazi da je prvostepeni sud zaključio da na strani okrivljenog nema propusta koji su u direktnoj uzročnoj vezi sa nastalom saobraćajnom nezgodom, zbog čega je i doneta oslobađajuća presuda, a pri čemu prvostepeni sud svoju odluku zasniva između ostalog i na nalazu i mišljenju navedenog veštaka.

Iz same pobijane presude proizilazi da je veštak dao tri moguće verzije događaja i stim u vezi tri zaključka u pogledu učinjenih propusta. U ovakvom izjašnjenju veštaka propusti bi proizilazili imajući u vidu kako kretanje oštećenog tako i ponašanje okrivljenog i brzinu kretanja autobusa.

Prvostepeni sud je, imajući u vidu različita izjašnjenja saslušanih lica u pogledu kretanja oštećenog, propustio da pouzdano utvrdi režim kretanja oštećenog u momentu saobraćajne nezgode.

Iz prvostepene presude se ne može utvrditi ni da li je okrivljeni oštećenog mogao na vreme da uoči i da time spreči nastanak saobraćajne nezgode, niti pak tačno mesto kontakta između autobusa i oštećenog niti brzina kretanja autobusa neposredno pre, odnosno u momentu saobraćajne nezgode.

Kako se izjašnjenje veštaka saobraćajne struke uzročno vezuje i za brzinu kretanja autobusa, prvostepeni sud je bio u obavezi da utvrdi kolika je mogla biti brzina kretanja autobusa u datim uslovima da bi okrivljeni mogao blagovremeno da uoči oštećenog, odnosno kakav režim kretanja oštećenog bi u datim uslovima predstavljao faktor iznenađenja za okrivljenog, a kakvo kretanje oštećenog ne bi predstavljalo faktor iznenađenja, kao i da li se je okrivljeni pridržavao odredaba čl.30. i 45. ZOOBS-a u smislu kojih je vozač dužan da obrati pažnju na pešake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz i da brzinu kretanja prilagodi uslovima puta i saobraćaja.

Sve ovo ostalo je nerazjašnjeno u prvostepenom postupku, pa se zaključivanje prvostepenog suda da nije dokazano da je okrivljeni izvršio krivično delo, uz prihvatanje jedne od mogućih varijanti iz nalaza i mišljenja veštaka saobraćajne struke, a bez uverljivih razloga odnosno materijalnih dokaza koji bi dozvolili da se sud opredeli za jednu od datih varijanti, ne može se za sada prihvatiti kao pravilno. Zbog navedenih nedostataka osnovano se žalbom javnog tužioca pobija i pravilnost utvrđenog činjeničnog stanja.

U ponovnom postupku prvostepeni sud će izvesti sve relevantne dokaze, veštačenje ove saobraćajne nezgode poveriće saobraćajnom institutu koji će detaljno izvršiti uvid u sve raspoložive dokaze u spisima predmeta i kojim će veštačenjem, ocenom pre svega materijalnih dokaza a zatim i kazivanja saslušanih lica, na nesumnjiv način utvrditi brzinu kretanja autobusa, mesto kontakta između autobusa i oštećenog, režim kretanja oštećenog obzirom na zadobijene povrede, pri čemu pravna pitanja koja se tiču postojanja uzročne veze između radnje učesnika u saobraćaju i nastale saobraćajne nezgode, kao i pitanje prilagođenosti brzine kretanja ne može rešavati veštak već sud, a pravilnom ocenom izvedenih dokaza, između ostalog i činjenice da li je u datoj situaciji oštećeni bio faktor iznenađenja za okrivljenog ili nije i da li je okrivljeni bio u obavezi da sa povećanom oprežnošću izvrši zaustavljanje autobusa, sud će biti u mogućnosti da pravilno zaključi da li u radnjama okrivljenog stoje propusti koji su u direktnoj uzročnoj vezi sa nastalom saobraćajnom nezgodom, ili takvih propusta nema". **(Rešenje Apelacionog suda u Nišu KŽ.1.br.1008/11 od 31.3.2011.)**

## 5. ZAKLJUČAK

Najnoviji zvanični podaci o broju smrtno nastradalih pešaka u saobraćajnim nezgodama ukazuju na veliki problem kada je u pitanju ova kategorija učesnika u saobraćaju.

Kroz pojedine primere iz sudske prakse Apelacionog suda u Nišu ukazali smo koje vrste propusta se najčešće dešavaju u saobraćaju kada je jedan od učesnika saobraćajne nezgode pešak. Posebno, ukazali smo i na neke situacije u kojima su i veštaci saobraćajno tehničke struke u svojim nalazima prešli granicu svoje struke i ušli u oblast pravnih pitanja.

Imajući u vidu zvanične podatke o broju nastradlih pešaka starijih od 45 godina, smatramo da je u narednom periodu neophodno posvetiti dodatnu pažnju ovoj kategoriji učesnika u sa-

obraćaju kako bi se smanjo broj nastradlih pešaka. U tom pogledu neophodna je koordinirana akcija od strane policije, Agencije za bezbednost saobraćaja ali i tužilaštva. Ta akcija bi se odvijala pre svega kroz preventivne aktivnosti u kojima bi se pešacima ukazivalo na njihovo nepropisno ponašanje u saobraćaju. Ta akcija bi se istovremeno odvijala i kroz odgovarajuće sudske postupke – pokretanjem krivičnog postupka i sankcionisanjem nepropisnog ponašanja pešaka koji su svojim propustima suštinski doveli odnosno prouzrokovali nastanak saobraćajne nezgode sa različitim posledicama.

## 6. LITERATURA

- [1] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (2009), Službeni glasnik Republike Srbije br. 41/09, 53/10, 101/11,32/2013 (Odluka Ustavnog suda), 55/2014
- [2] Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014.godini
- [3] Agencija za bezbednost saobraćaja, Osnovni pokazatelji stanja bezbednosti saobraćaja - Grad Niš