

DA LI JE SVAKI PEŠAK UČESNIK U SAOBRAĆAJU? IS EACH PARTICIPANT PEDESTRIANS IN TRAFFIC?

Dragan Obradović¹

Rezime: Odredbe Zakona o bezbednosti saobraćaja koji se primenjuje od kraja 2009. godine donose brojne novine. Jedna od tih novina, na koju se mnogo ne obraća pažnja u sudskoj praksi je nova definicija pešaka, kao učesnika u saobraćaju. Ta novina je izuzetno značajna obzirom da od toga da li je pešak učesnik u saobraćaju ili ne, zavisi i pitanje postojanja odnosno nepostojanja krivice (odgovornosti) na strani vozača koji je sa svojim vozilom ostvario kontakt odnosno učestvovao u saobraćajnoj nezgodi u kojoj je drugi učesnik pešak. To dalje povlači pitanje eventualnog propusta na strani vozača za nastanak saobraćajne nezgode, a u krajnjem slučaju i pitanje njegove osude u krivičnom postupku u kome je drugi učesnik pešak. Ili možda taj pešak ipak nije bio učesnik u saobraćaju?

KLJUČNE REČI: PEŠAK, UČESNIK U SAOBRAĆAJU, SAOBRAĆAJNA NEZGODA, PROPUST, DRUGI UČESNIK

Abstract: The provisions of the Law on Traffic Safety, which is active from the end of 2009 bring many novelties. One of these papers, to which many do not pay attention in case law, the new definition of pedestrians as traffic participants. This novelty is very important considering that whether the pedestrian traffic participant or not, depends on the question of the existence or non-existence of guilt (responsibility) on the driver who with his car made contact or involved in a traffic accident in which another participant pawn. This still leaves the question of a possible failure of the driver for the development of a traffic accident, but ultimately the question of his conviction in criminal proceedings in which another participant pawn. Or maybe that was not the pedestrian traffic participant?

KEY WORDS: PEDESTRIAN, TRAFFIC PARTICIPANT, TRAFFIC ACCIDENT, OMISSION, ANOTHER PARTICIPANT

1. UVOD

Poslednjih godina saobraćajne nezgode postaju jedan od najvećih svetskih zdravstvenih problema, u pogledu smrtnog stradanja i povređivanja ljudi. Prema istraživanju „World Health Organisation“, približno 1,3 miliona ljudi pogine svake godine na putevima širom sveta. Istovremeno, između 20-50 miliona ljudi pretrpi lakše i teže povrede². Rezultati „Global status report on road safety“ prikazuju povrede nastale u saobraćajnim nezgodama kao veliki zdravstveni problem kako lokalnih zajednica tako i sveta, a pogotovu u slabo i srednje razvijenim zemljama³. Pešaci, biciklisti i motociklisti spadaju u najranjivije kategorije korisnika puteva u saobraćaju. Te tri kategorije zajedno čine polovinu od ukupnog broja poginulih na putevima. Prema podacima (WHO,2013) broj smrtno stradalih u saobraćajnim nezgodama u svetu ima tendenciju dajeg povećanja, tako da se procenjuje da bi smrtno stradanje u saobraćaju u 2030.godini postao peti uzrok smrtnosti u svetu.

Prema studiji Centra za transport Univerziteta u Londonu, prosečno na 100 miliona km pešačenja (lica starijih od 5 godina) nastrada 411 pešaka ili na 100 miliona prelazaka preko puta nastrada 66 pešaka⁴. Ponašanje učesnika u saobraćaju kada su na kolovozu spada u visokorizične situacije koje zahtevaju adekvatnu pažnju prostoru, gustini saobraćaja i vremenu kada su u pokretu. To se posebno odnosi na pešake koji su izuzetno ranjiva kategorija učesnika u saobraćaju i to posebno osobe starije životne dobi – 65 godina i više, mlađi od 18 godina i invalidi. Osim ovih kategorija pešaka, još jedna grupa pešaka kao učesnika u saobraćaju bez obzira na svoju životnu dob i da li je u prethodno pomenutim grupama pešaka spada u izuzetno ranjivu kategoriju učesnika u saobraćaju na putevima. To su pešaci – lica koja se po kolovozu kreću pod uticajem alkohola, odnosno nalaze se u najneverovatnijim položajima na kolovozu – leže, sede, bauljaju, spavaju na kolovozu.

Kakva je situacija u tom pogledu u Republici Srbiji pokušali smo da ukažemo kroz analizu pojedinih odredaba Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje:ZBS⁵) koje se odnose na definiciju pešaka odnosno učesnika u saobraćaju u poređenju sa odredbama prethodno važećeg Zakona o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZOBS⁶).

2. UČESNIK U SAOBRAĆAJU I PEŠAK U ODREDBAMA ZBS

Lično svojstvo, tj. svojstvo izričoca je kod krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja bitno objektivno obeležje bića dela, jer radnju izvršenja može preduzeti samo učesnik u saobraćaju na putevima. Na taj način ovo krivično delo, kao i neka druga u glavi dvadesetšestoj (iz članova 294, 295 i 296 Krivičnog zakonika⁷) spada u tzv. posebna krivična dela (*delicta propria*), koja može izvršiti samo subjekt sa naročitim svojstvom. Novi ZBS u odredbama koje se odnose na značenje izraza daje delimično drugačiju definiciju učesnika u saobraćaju na putevima u odnosu na definiciju iz ZOBS.

Tako ZBS u članu 7. tačka 67 definiše učesnika u saobraćaju najopštije, kao lice koje bilo na koji način učestvuje u saobraćaju. U poređenju sa tom definicijom, ranija iz člana 10 tačka 47 ZOBS-a je bila detaljnija. Po toj odredbi, učesnik u saobraćaju je lice koje u saobraćaju na

2 Veselinović et al,2013:48

3 <http://www.who.int>,21.1.2015.

4 <http://www.cege.ucl.ac.uk>,21.1.2015.

5 Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (2009), Službeni glasnik Republike Srbije br. 41/09, ...

6 Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima (1988) "Službeni list SFRJ", br. 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91, "Službeni list SRJ", br. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/2002,"Službeni glasnik RS", br. 101/2005,

7 Krivični zakonik (2005), Službeni glasnik Republike Srbije br. 85/05, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013

putu upravlja vozilom ili se nalazi u vozilu ili na vozilu, koje tera, vodi ili jaše životinju koja se kreće po putu, kao i pešak ili lice koje svoje radne poslove i zadatke obavlja po putu i lice koje na putu klizi klizaljka, skijama, sankama ili se vozi sa koturaljkama. Kroz praksu primene zakona pokazalo da ni takvom definicijom nisu obuhvaćene sve situacije pod kojima neko lice može učestvovati u saobraćaju, što je i bio razlog da se u novom zakonu zameni uopštenom definicijom.

Novi ZBS u odredbi člana 7. tačka 69 definiše pešaka na sledeći način: pešak je lice koje se kreće po putu, odnosno koje po putu sopstvenom snagom vuče ili gura vozilo, ručna kolica, dečje prevozno sredstvo, kolica za nemoćna lica ili lice u dečjem prevoznom sredstvu ili lice u kolicima za nemoćna lica koje pokreće sopstvenom snagom ili snagom motora ili lice koje klizi klizaljka, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama, skejtbordu i slično. Ta definicija je nešto drugačija, preciznija i osavremenjena ako se poredi sa odredbom člana 10 tačka 49 ZOBSP-a slične sadržine po kojoj se pešakom smatra lice koje učestvuje u saobraćaju a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, lice koje sopstvenom snagom gura ili vuče ručna kolica, zaprežno vozilo ili vozilo na motorni pogon, dečje prevozno sredstvo, bicikl, bicikl sa motorom ili pokretna kolica za nemoćna lica, lice u pokretnoj stolici za nemoćna lica koja pokreće sopstvenom snagom ili snagom motora ako se pri tom kreće brzinom čovečijeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljka, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama. Međutim, suštinski značaj različitog definisanja pešaka je mnogo veći nego što bi se moglo zaključiti na prvi pogled poređenjem definicija i na to ćemo posebno ukazati.

3. ZVANIČNI STATISTIČKI PODACI

Prema podacima Republičkog zavoda za statistiku⁸ u pogledu podnetih krivičnih prijava, optuženja i osuda zbog izvršenih krivičnih dela iz pojedinih grupa krivičnih dela prema sistematici Krivičnog zakonika, krivična dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja učinjena od strane punoletnih učinilaca su po svim ovim parametrima u ukupnom broju na drugom mestu u periodu 2010. - 2014. godina. Takva situacija je nepromenjena već 15 godina, tačnije od 2000. godine prema zvaničnim podacima.

Kod takve situacije, ne čudi podatak da su pešaci jedna od najranjivijih kategorija učesnika saobraćaja u Republici Srbiji. Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja to potvrđuju⁹. Pri tome, najranjivija kategorija su pešaci starosti preko 65 godina – čine jednu polovinu svih poginulih pešaka.

Znatan broj nastradlih pešaka su u uzrastu radno sposobnih osoba. Ša to znači za jednu državu, ne treba posebno objašnjavati. Procenjuje se da jedna saobraćajna nezgoda u zavisnosti od nastalih posledica može predstavljati trošak od najmanje 3.082,00 eura (nezgoda sa lako povređenim) do 309.753,00 eura, (Antić, et al 2012) (nezgoda sa poginulim licem, dok prema drugim autorima gornja vrednost troškova saobraćajne nezgode sa poginulima može dostići 356.962,00 eura (PIARC, 2011), 317.317,00 eura (Ross, 2012), pa do čak 2.299.016,00 eura (Ministarstvo transporta Velike Britanije, 2013)¹⁰.

4. UČEŠĆE PEŠAKA U SAOBRAĆAJU I POJEDINE NEDOUVICE

Prethodno načelno pitanje je da li pešak kao učesnik u saobraćaju može biti i izvršilac krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja, jer je u poređenju sa vozačima motornih i drugih vozila slabija strana. U tom pogledu i teorija i praksa imaju saglasne stavove da i pešak nepri-

8 Saopštenje Republički zavod za statistiku br. 191 god LXV, 15.7.2015 Statistika pravosuđa

9 Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014. godini, str.17: u periodu od 2010.-2014. godine pešaci su činili jednu četvrtinu svih poginulih učesnika u saobraćaju na putevima u Republici Srbiji

10 Marković, N., Pešić, D., Macura, D., Šelmić, M., Nezavisne ocene saobraćajnih nezgoda sa poginulim na javnim putevima. Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, knjiga 1, 254

državanjem saobraćajnih propisa može ostvariti objektivni uslov kažnjivosti i posledicu ovog krivičnog dela¹¹. Naime, i pešak je obavezan na poštovanje saobraćajnih propisa i može njihovim kršenjem izazvati opasnost po druge učesnike u saobraćaju. Osoben je samo način na koji to pešak čini, jer svojim nepropisnim kretanjem po kolovozu stvara iznenadnu prepreku za druge učesnike u saobraćaju. Međutim, uprkos principijelne mogućnosti da pešak odgovara kao učesnik u saobraćaju za radnju krivičnog dela, pojedini autori navode da u dugogodišnjoj sudskoj praksi od kada je uvedena i mogućnost odgovornosti pešaka nemaju saznanja o nekom takvom slučaju.¹²

Ni iz lične dugogodišnje domaće sudske prakse do skora takav slučaj nije nam poznat. Tek nedavno, pojavio se i prvi takav slučaj u sudskoj praksi, bar koliko je nama poznato¹³.

U praksi su česte situacije da je do saobraćajne nezgode došlo krivicom oba učesnika – vozača (koji je optužen za izvršenje krivičnog dela) i pešaka koji je povređen (a nije optužen) koji se nepropisno kretao po kolovozu. U nekim od takvih slučajeva se dešavalo da i sam vozač, ili njegov saputnik pretrpe telesne povrede. Ipak, u sudskoj praksi se sve svodi na ispitivanje da li postoji nepropisna vožnja, pa će se postupak protiv vozača najčešće završiti osuđujućom presudom, s tim što kao olakšavajuća okolnost pri odmeravanju kazne vozaču navodi doprinos pešaka. Krajnja posledica je parnični postupak za naknadu štete gde se procentualno tačnije utvrđuje doprinos oba učesnika u saobraćajnoj nezgodi. Posle tog postupka po pravilu vozač, sada u ulozi tuženog ima obavezu da nadoknadi određeni iznos tužiocu - oštećenom pešaku, koji je suštinski takođe odgovoran za nastanak saobraćajne nezgode ali je izbegao krivično gonjenje, nije okrivljen, optužen i osuđen (pa kao takav nije uveden ni u kaznenu evidenciju MUP RS kao izvršilac krivičnog dela), iako su i vozač ili putnici u vozilu zbog njegovog nepropisnog ponašanja kao učesnika u saobraćaju pretrpeli štetu odnosno bili povređeni.

Međutim, ključno pitanje ovog rada je da li svaki pešak može da se smatra učesnikom u saobraćaju ?

U sudskoj praksi se javilo kao sporno da li svaki pešak može da se smatra učesnikom u saobraćaju samom činjenicom što se nalazi na putu kojim se odvija saobraćaj, bez obzira na to da li se kreće po putu ili ne. Brojni su problemi iskrslili u dosadašnjoj sudskoj praksi u vezi sa tim kako tretirati pešaka koji se ne kreće na putu, već na putu leži, ne pomera se ili spava. Ovo pitanje je možda na prvi pogled suvišno, ali je važno razjasniti ga zbog novog zakonskog rešenja iz člana 7. tačka 69 ZBS po kome nije više svaki pešak učesnik u saobraćaju, već samo onaj koji se na putu nalazi, a u pokretu je: kreće se po putu, vuče ili gura neko od prevoznih sredstava ili po putu klizi.

Ispravno je i u skladu sa ZBS pešaka koji leži ili se ne pomera na putu smatrati preprekom na putu, pogotovu u noćnim uslovima. Razjašnjenje ovog pitanja je od suštinskog značaja pre svega za vozače koji su do skoro u svim takvim situacijama bili izloženi krivičnom gonjenju i bili prinuđeni da dokazuju, u zavisnosti od načina upravljanja vozilom, da li su mogli da predvide i izbegnu prepreku koju je za njih predstavljao pešak koji leži, spava ili se ne pomera na putu. U tom pogledu još nije bilo sudskih odluka donetih posle početka primene novog ZBS niti je Vrhovni kasacioni sud zauzeo određeni pravni stav.

Smatramo da ovo sporno pitanje treba rešiti na jedini mogući način: pešak koji leži, ne pomera se ili spava na putu nije učesnik u saobraćaju nego prepreka na putu. Odgovornost vozača mora se ceniti u zavisnosti od načina upravljanja vozilom, tj. da li je vozač mogao da predvidi takvu prepreku i da je izbegne ili ne, u skladu sa odredbom čl. 42. st.1. ZBS.

11 Stojanović, Z., Коментар Кривичног закона, „Службени гласник“, Београд, 2006: 646, Simić, I., Кривични закон Републике Србије, Практична примена, „Пословна политика“, Београд, 2006:367, videti i stav sednice Krivičnog sudske odeljenja od 9. 2. 1965., Bilten Vrhovnog suda Srbije, 2008:4.

12 Nešković, B., Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja – Neka zapažanja i neka sporna pitanja, *Sudska praksa*, 1996, br.3, str.58.

13 Presuda Apelacionog suda u Nišu KŽ.1.br.2553/11 od 07.02.2012: „Time što je pretrčavala kolovoz van pešačkog prelaza, sa željom da pređe obe saobraćajne trake, bez zastajkivanja na kolovozu da se uveri da to može bezbedno da uradi a da ne ugrozi druge učesnike u saobraćaju, u situaciji kada vozač bicikl sa pomoćnim motorom, i pored preduzetog kočenja i skretanja ulevo nije uspeo da izbegne kontakt sa nojm - okrivljena je u svojstvu pešaka prouzrokovala saobraćajnu nezgodu u kojoj je došlo do bočnog udara pešakinje u bicikl sa motorom“

Prilikom procene mogućnosti da vozač izbegne prepreku na putu koju svojim telom i položajem predstavlja pešak koji se ne pomera, biće potrebno da se uzmu u obzir brojne okolnosti koje se odnose na vreme, mesto nastanka saobraćajne nezgode, brzinu kretanja vozila, tehničku ispravnost vozila, ponašanje ostalih učesnika u saobraćaju, iskustvo vozača i poznavanje deonice puta kojom se kreće i druge okolnosti. Naročito su važne okolnosti koje se odnose na vremenske i klimatske uslove, posebno ako je do nezgode došlo noću, kada je od značaja da li je lice mesta bilo osvetljeno, na koji način, pod kojim svetlima se kretalo vozilo kojim je upravljao učesnik saobraćajne nezgode, da li je imao vozila koja su dolazila u susret i pod kojim svetlima su vozila da bi se ispitalo da li su mu svetlima smanjili domet vidnog polja i slično. U pogledu mesta saobraćajne nezgode značajno je da li do saobraćajne nezgode dolazi u naselju odnosno naseljenom mestu ili na otvorenom putu van naselja, da li je vozaču poznata deonica puta na kojoj je došlo do nezgode ili ne. Posebno se ispituju okolnosti koje ukazuju na to da li se vozač kretao dozvoljenom i brzinom prilagođenom uslovima na putu: brzina kretanja vozila kojim je upravljao učesnik saobraćajne nezgode u momentu ostvarenog kontakta sa pešakom koji leži, da li je na toj deonici puta postojalo ograničenje brzine i da li je brzina kretanja vozila kojim je upravljao bila u okviru dozvoljene brzine na toj deonici puta. Od značaja su i druge okolnosti, na primer, ispravnost svetala na vozilu učesnika saobraćajne nezgode, boja odeće u kojoj je bio nastradali pešak koji leži, što je od značaja za mogućnost da bude uočen i slično. Sve ovo ukazuje na potrebu da se kvalitetno obavi uviđaj posle saobraćajne nezgode.

Treba dodati da ovakav stav da se oštećeni koji je spavao na putu u vreme nastanka saobraćajne nezgode ne može smatrati pešakom, pa ni učesnikom u saobraćaju, već samo preprekom na putu potkrepljuje sudska praksa, kako domaća, tako i sudova iz Bosne i Hercegovine, koja ima slično zakonodavstvo.

Primer 1.

Vozač nije prilagodio brzinu kretanja svog vozila pri nailasku na prepreku na putu, već je prešao preko tela oštećene koja je pijana ležala na kolovozu, naneo je teške telesne povrede i ostavljajući je bez pomoći napustio lice mesta čime je izvršio krivično delo nepružanja licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi¹⁴.

Primer 2.

Oštećeni koji je u vrijeme nastanka prometne nezgode spavao na putu kada je došlo do njegovog pregaženja i vučenja vozilom po putu ne može se smatrati pješakom, s obzirom da u odredbi člana 9. tačka 42. Zakona o osnovama sigurnosti prometa na putevima u Bosni i Hercegovini kao pješak nije navedena osoba koja spava (leži) na putu. Samim tim oštećeni ne može tretirati ni kao učesnik u prometu, već kao prepreka na putu, pa se jedino sa tog saobraćajno – pravnog aspekta može ispitati da li je optuženi u vožnji napravio propuste koji su u uzročnoj vezi sa nastankom prometne nezgode¹⁵.

5. ZAKLJUČAK

Pešaci kao učesnici u saobraćaju najčešće imaju status oštećenog – žrtve u saobraćajnoj nezgodi.

I kada postoji njihov doprinos za nastanak saobraćajne nezgode nadležni organi za pokretanje i vođenje krivičnog postupka policija i nadležni javni tužilac, tretiraju ih kao oštećene a propusti na njihovoj strani koji su doprineli nastanku saobraćajne nezgode su od značaja kao olakšavajuća okolnost na strani drugog učesnika – najčešće vozača prilikom odmeravanja kazne u sudskom postupku.

14 Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž 903/06 i presuda Opštinskog suda u Mladenovcu K 287/04, *Bilten Okružnog suda u Beogradu*, 2006, br.73, Intermeks baza sudske prakse.

15 Presuda Vrhovnog suda Federacije Bosne i Hercegovine broj:070-0-Kžk-09-000005 od 28.5.2009. dostupno 10.6.2012.god. na http://www.pravobih.com/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=57

Pokretanje krivičnih postupak protiv pešaka kao učesnika saobraćajne nezgode koji je svojim propustom prouzrokovao nastanak saobraćajne nezgode je skoro nepoznata kategorija u srpskom pravosuđu, na nivou statističke greške.

Razlog za to je što se pešaci, po pravilu, uvek smatraju učesnicima u saobraćaju.

Postoje situacije kada to nisu, na koje smo ukazali u ovom radu i bar malo pokušali da sa druge strane ukažemo koliko je kompleksna situacija i kako treba tretirati pešake u pojedinim situacijama u saobraćaju.

6. LITERATURA

- [1] Veselinović, M., Popović, V., Bogićević, D., Stanković, M., (2013) Savetovanje sa međunarodnim učešćem, Saobraćajne nezgode, 46(4), 48-58.
- [2] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni glasnik Republike Srbije br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/2013 (Odluka Ustavnog suda), 55/2014
- [3] Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, "Službeni list SFRJ", br. 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91, "Službeni list SRJ", br. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/2002, "Službeni glasnik RS", br. 101/2005
- [4] Krivični zakonik, Službeni glasnik Republike Srbije br. 85/05, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013
- [5] Marković, N., Pešić, D., Macura, D., Šelmić, M., Nezavisne ocene saobraćajnih nezgoda sa poginulim na javnim putevima, 10 Međunarodna konferencija "Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici", Kriminalističko policijska akademija, Zbornik radova, knjiga 1, 253- 264
- [6] Stojanović, Z., Коментар Кривичног законика, „Службени гласник“, Београд, 2006
- [7] Simić, I., Кривични закон Републике Србије, Практична примена, „Пословна политика“, Београд, 2006
- [8] Nešković, B., Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja – Neka zapažanja i neka sporna pitanja, *Sudska praksa*, 1996, br.3, 57-62