

## NAČELO POVERENJA SA OSVRTOM NA SADRŽAJ U NACRTU ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

### THE PRINCIPLE OF TRUST WITH RETROSPECTIVE VIEW ON THE CONTENT OF THE DRAFT OF THE NEW LAW FOR TRAFFIC SAFETY ON THE ROADS

Milan Vujanić<sup>1</sup>, dipl.inž; Damir Okanović M.Sc<sup>2</sup>, Milica Perić M.Sc<sup>3</sup>

**Rezime:** Prilikom procesiranja saobraćajnih nezgoda iz kojih proističu obeležja prekršaja ili krivičnih dela, u znatnom broju slučajeva dolazi do potrebe za tumačenjem saobraćajnih propisa. Jedno od najvažnijih načela koja se prilikom spornih situacija koriste jesu načelo poverenja i načelo nepovernja. U sadašnjim propisima ni jedno ni drugo načelo nije izričito prihvaćeno, pa usled toga postoje problemi i razmimoilaženja u shvatanjima i postupanju sudova, javnih tužilaca i policije kao inicijatora krivičnih tj. prekršajnih postupaka. Zbog toga Nacrt ZBS koji je izradilo Ministarstvo za kapitalne investicije izričito propisuje načelo poverenja, i konkretizuje to načelo u mnogim pojedinačnim odredbama. Rad predstavlja sažetak i osvt na najvažnije razlike između postojećeg i budućeg ZBS.

**KLJUČNE REČI:** NAČELO POVERENJA, OČEKIVANJA, TUMAČENJE PRAVA

**Abstract:** During processing of traffic accidents from which parameters for delict or felony come from, in many cases there is a need for interpreting traffic regulations. The most important principles, which are used during disputable situations, are the principle of trust and the principle of distrust. In nowday regulations, none of these principles is explicitly accepted, and therefore there are problems and disagreements in the way of thinking and acting of the Court, public prosecutors and the Police as the initiators of the felony or delict process. Therefore the draft of the Law for Traffic Safety which was written by the Ministry for Capital Investments, explicitly emphasizes the principle of trust, and makes this principle more concrete in many single clauses.

---

<sup>1</sup> Saobraćajni fakultet u Beogradu, Katedra za bezbednost saobraćaja i motorna vozila, m.vujanic@sf.bg.ac.rs

<sup>2</sup> Advokat

<sup>3</sup> Okružni sud u Beogradu

*This paper represents summary and retrospective view on the most important differences between present and future Law of Traffic Safety.*

**KEY WORDS:** THE PRINCIPLE OF TRUST, EXPECTATIONS, INTERPRETATION OF THE LAW

## 1. UVOD

Prilikom procesiranja saobraćajnih nezgoda, sud na ovaj ili onaj način često zahteva od saobraćajnih veštaka da „odrede krivca“ (opravdanost i dozvoljenost toga jeste značajna tema, ali je nećemo obrađivati u ovom radu). Tako se pred veštakve postavlja veoma odgovoran i zahtevan zadatak, koji pored poznavanja tehničkih nauka zahteva i vrsno poznavanje i primenu saobraćajih propisa.

Međutim, saobraćajni propisi, kao i svi propisi uopšte, često nisu precizni i dovoljno obuhvatni kada je reč o uređenju pojedinih oblasti, radnji, odnosa i sl. U tom slučaju, rešenje se može naći u preciziranju postojećih ili dodavanju novih normi što je dužnost zakonodavnih organa države, ili pak tumačenjem postojećih propisa što je zadatak onoga ko tumači propis u konkretnom postupku (Narodna skupština, nadležno ministarstvo, sudija, veštak, advokat i sl.)

Jedno od najspornijih pitanja koje se postavlja tokom procesiranja saobraćajnih nezgoda, jeste pitanje međusobnog poverenja učesnika u saobraćaju. Zbog toga što postojeći saobraćajni propisi generalno ne uređuju to pitanje, sudska praksa, u čijem stvaranju su ucestovali i saobraćajni veštaci, podeljena je pa se tako u određenim procesima od učesnika u saobraćaju tražilo ponašanje koje priliči nepoverenju u ostale učesnike i subjekte saobraćaja, dok se u određenim procesima tražilo ponašanje koje priliči tome da se ostali učesnici u saobraćaju propisno ponašaju.

## 2. OČEKIVANJE KAO USLOV LJUDSKOG PONAŠANJA

Ponašanje čoveka u određenom vremenu tj na određenom prostoru, umnogome je uslovljeno očekivanjima koje pojedinac ima uvezši u obzir sve bitne okolnosti vezane za konkretno vreme i konkretni prostor. Tako npr. u mirnodopsko vreme, ljudi koji se kreću gradskom ulicom kretaju se normalnim hodom, bez naglih promena pravca kretanja, koristeći „otvoren prostor“, jer ne očekuju da će biti izloženi vatri iz automatskog oružja.

## 2.1. Mogućnost očekivanja

Ako bismo uzeli u obzir pređašnja dva primera, mogli bismo doći do zaključka da je ipak, uprkos mirnodopskom stanju, moguće naići na vatru automatskog oružja. Naime, sasvim je moguće da neko lice pod uticajem psihičkog poremećaja dođe do automatske puške i otvoriti vatru na prolaznike (slučaj Aleksandar Hadži Hristos - pijaca u Pančevu 5. marta 2006. godine) Dakle, moguće je očekivati i rafalnu vatru usred mirnodopskog stanja.

## 2.2. Razumnost očekivanja

Ako bismo razmatrali mogućnost da psihički poremećena osoba u mirnodopskom uređenom društvu nabavi automatsku pušku i otvoriti vatru na prolaznike, morali bismo u obzir da uzemo sledeće:

- nabavljanje, držanje i nošenje automatskog oružja zabranjeno je zakonom, a država preduzima mere kako bi onemogućila da se takvo oružje nađe u nelegalnom posedu (sprečavanje trgovine, pretres lica i objekata, oduzimanje i sl.)
- sloboda kretanja psihički poremećenim osobama koje mogu da ugroze sebe ili okolinu je ograničena, i država preduzima mere kako takva osoba ne bi ugrožavala sebe i okolinu (prinudna hospitalizacija, ograničavanje slobode kretanja, lečenje i sl.)

U državi u kojoj funkcionišu pomenuti mehanizmi zaštite društva, nije razumno očekivati pomenutu pojavu, te bismo čoveka koji bi u mirnodopskim uslovima trčao ulicom u „cik-cak“ i zaklanjajući se iza automobila, svakako smatrali preterano opreznim, strašljivim, ili nerazumno opreznim.

## 2.3. Predviđanje mogućnosti nastupanja opasnosti i očekivanje

Uobičajna šetnja ulicom, bez primećivanja neobičnih pojava, ne daje nam osnov da očekujemo psihički poremećenu osobu kako puca po prolaznicima iz automatske puške, odnosno ne daje nam osnovan razlog predviđanja. Ali, ako u neposrednoj blizini uočimo osobu u civilu kako izlazi iz kuće držeći automatsku pušku, stavlja metak u cev i diže cev ka prolaznicima, tada možemo da predvidimo da sledi otvaranje vatre i razumno očekujemo da se to i dogodi.

## 2.4. Očekivanje kao uslov ponašanja u saobraćaju

Učesnik u saobraćaju preduzima određene radnje u skladu sa određenim očekivanjima vezanim za određen prostor i određeno vreme, tj u skladu sa određenom saobraćajnom situacijom. Kao što prolaznik očekuje ili neočekuje nepropisno ponašanje ostalih prolaznika koji stvaraju opasnu situaciju koja se kroz pomenuti primer manifestuje u vidu nedozvoljene upotrebe vatrene oružja na javnom mestu i izazivanja opšte opanosti, tako i učesnik u saobraćaju očekuje ili ne očekuje nepropisno ponašanje ostalih učesnika ili subjekata u saobraćaju koje stvara opasnu situaciju. Stepen očekivanja u saobraćaju manifestuje se kroz načela uzajamnog nepoverenja i uzajamnog poverenja.

## 3. NAČELA UZAJAMNOG POVERENJA

### 3.1. Načelo nepoverenja

Načelo nepoverenja je zasnovano na očekivanju da će se drugi učesnik u saobraćaju ponašati nepravilno i nepromišljeno. Poštujući to načelo, učesnik u saobraćaju bi morao neprekidno da očekuje nastajanje opasnosti koje se ne mogu svrstati u redovne okolnosti, odnosno ne bi smeo da se osloni na prepostavku da se ostali učesnici u saobraćaju (i ostali subjekti bezbednosti saobraćaja) pridržavaju bezbednosnih pravila.

To načelo je karakteristično za period kada su propisi o bezbednosti saobraćaja bili oskudni i neprecizni, a stepen poznavanja propisa među građanima na veoma niskom nivou. U takvom sistemu bilo je razumno očekivati da se učesnici u saobraćaju, a naročito pešaci, ponašaju mimo propisa i da zato mogu svakog časa izazvati opasnu situaciju. Sa pravom se od tadašnjih "šofera", kao najobrazovanijih učesnika u saobraćaju, tada zahtevalo da stalno budu spremni da „oprose grešku“ ostalim učesnicima u saobraćaju.

U nas je ovo načelo na žalost još uvek prisutno (ne mislimo na ograničenje načela poverenja koje je sasvim prihvatljivo) iako je stepen poznavanja saobraćajnih propisa na visokom nivou. Tako se u praksi često može sresti da policija inicira, tužilaštvo goni, a sudovi osuđuju učesnike u saobraćaju, naročito vozače, zbog toga što nisu izbegli opasnu situaciju koju je stvorio drugi učesnik u saobraćaju ili subjekat u bezbednosti saobraćaja, bez obzira što su se oni pridržavali propisa u konkretnom slučaju.

Karakterističan primer za to jeste naletanje vozila noću koje se kreće dozvoljenom brzinom na vozilo koje nema uključenu propisanu svetlosnu signalizaciju, ili naletanja na prepreku na putu koja je posledica nepropisnog postupanja upravljača puta (blato na kolovozu).

Sпровођење овог наčела у нас сигурно јесте и последица периода општег материјалног сиромаштва кроз које је наше друштво скоро прошло,jer је оскудница била оправданje за неисправна возила, непрописно одрžавање путева и сл.

Ovakvo начело има низ негативних ефеката. Како је скоро сваки грађанин свакодневно учесник у саобраћају, примена и спровођење tog начела доводи до опште несигурности грађана, jer уводи обавезу да свако „страхије“ од сваког и да свако у сваком čасу треба да очекује грешку или непоштовање прописа које може изазвати опасну ситуацију.

Takođe, сваки грађанин има право од државе захтева сигурност у свим аспектима свакодневног живота. Зато је на држави да обезбеди поштовање прописа, како preventivним, тако и represivnim aktivnostima. На крају, применом овог начела ефикасност саобраћаја је знатно смањена, jer учесници у саобраћају губе време и енергију zbog povećanog opreza prema potencijalnim prekršiocima саобраћајних прописа.

### **3.2. Načelo poverenja**

Sa развојем друштва тј. са povećanjem броја грађана који познaju правила безбедног понашања, постало је разумно очекивати од учесника у саобраћају да се у redovnim situacijama понашају у складу са tim правилима. Начело poverenja zato određuje da учесници у саобраћају имају право да u redovnim okolnostima очекују од осталих учесника у саобраћају да ће se takođe pridržavati прописа. Samim tim учесник у саобраћају nije dužan da своје понашање прilagođava mogućim опасним situacijama koje bi nastale kršenjem саобраћајних прописа od strane осталих учесника, ako se on sam tih прописа pridržava.

Da bi jedan учесник у саобраћају могao da računa na поштовање прописа od strane осталих, он сам takođe mora da se pridržava прописа. Tako se vozač kome на возилу nisu uključena ni oborena ni duga светла, ne može па наleti на traktor kome ne rade задња poziciona светла, pozivati на начело poverenja tvrdeći da nije kriv jer nije очекivao neosvetljeno возило на putu. Međutim, ne bi svako nepoштовање прописа bio uslov za neprimenjivanje начела poverenja.

Ukoliko на navedenom возилу jesu била uključena прописана светла napred, i ako bi se возило kretao прописаном brzinom, ali ako nebi била uključena задња poziciona светла, то ne bi bilo nepoштовање прописа које bi vozaču uzelo право да se poziva na то да nije очекivao neosvetljen traktor на putu.

Dakle, potrebno je da se učesnik u saobraćaju pridržava saobraćajnih propisa tako da u konkretnom slučaju nije doprineo nastanku opasne situacije i saobraćajne nezgode.

### 3.2.1. *Ograničenje načela poverenja*

Izključiva primena načela poverenja konkretizovala bi se kroz tzv. ofanzivnu vožnju, što znači da učesnik u saobraćaju treba da ima tzv. „nerazumno poverenje“ u ostale učesnike i u maksimalnoj meri koristi mogućnosti koje mu propisi dozvoljavaju, iako opaža da drugi učesnik u saobraćaju neće postupiti po propisima. Takav bi slučaj bio npr. ako bi se vozač vozila A koje ima prednost na raskrsnici, nesmanjenom brzinom približavao raskrsnici iako vidi vozilo B koje se kreće sporednim putem i raskrsnici približava brzinom pri kojoj neće uspeti da se zaustavi, tada vozač vozila A ima razlog da predviđa da se vozilo B ispred raskrsnice neće zaustaviti. Zbog toga se načelo poverenja najčešće primenjuje uz izvesna načelna ograničenja.

Od učesnika u saobraćaju se tako traži da u situacijama kada opaze ponašanje drugog učesnika koje sa većom verovatnoćom može da uzrokuje opasnu situaciju, ili je to već uzrokovao, predvide opasnu situaciju i preduzmu radnje kojima će sprečiti nastanak nezgode, u okviru svojih mogućnosti. To će npr. biti slučaj kada vozač primeti vozilo ispred sebe koje često bez vidljivog razloga menja način kretanja. Od tog trenutka vozač je dužan da primenjuje tzv. defanzivnu vožnju.

U konkretnim slučajevima se načelo poverenja može ograničiti samim propisom. Od pojedinih kategorija učesnika u saobraćaju ne možemo očekivati da će se u redovnim okolnostima pridržavati propisa koji se tiču bezbednosti saobraćaja. Razlog za to jeste uzrast u kome još nije dostignut potreban nivo saobraćajnog obrazovanja kao što je to slučaj sa mlađom decom, ili razlog leži u psihofizičkim osobenostima kao što je to slučaj sa starijim ljudima, pojedinim kategorijama hendikepiranih osoba i takođe sa decom. Zbog toga je načelo poverenja zakonom ograničeno i ne primenjuje se kada se kao samostalni učesnici u saobraćaju pojavljuju ovakve osobe.

## 4. PRIMENA NAČELA U NACRTU ZBS

### 4.1. *Načelna primena*

Već na samom početku teksta, Nacrt ZBS je izričito proklamovao načelo poverenja. Tako se u članu 3. navodi da „učesnik u saobraćaju koji poštuje propise o bezbednosti saobraćaja, ima pravo da očekuje da će svi učesnici u saobraćaju i oni koji se staraju o putevima, poštovati propise o bezbednosti saobraćaja i propise koji se odnose na puteve i vozila.“ Kao što se vidi, učesniku u saobraćaju dozvoljava se poverenje i prema subjektima koji se staraju da faktor put i faktor vozilo ne stvaraju opasnu situaciju u saobraćaju.

Već u drugom stavu istog člana određeno je da „ na pravo iz stava 1. ovog člana može se pozvati i učesnik u saobraćajnoj nezgodi koji nije poštovao propise o bezbednosti saobraćaja, ako to nepoštovanje nije doprinelo ili izazvalo saobraćajnu nezgodu.“ Bez takve odredbe, krivicu za saobraćajnu nezgodu snosio bi npr. vozač koji je prolazeći kroz raskrsnicu na zeleno svetlo naleteo na vozilo koje je prolazilo kroz crveno svetlo, ukoliko mu nije bilo ispravno zadnje svetlo za osvetljavanje registrarskih tablica iako je ušao u raskrsnicu na "zeleno svetlo".

Ograničenje načela poverenja sadržano je u članu 2. Nacrtu koji propisuje da je „učesnik u saobraćaju dužan da se ponaša na način kojim neće ometati, ugroziti ili povrediti drugog učesnika, kao i da preduzme sve što je u mogućnosti radi izbegavanja opasne situacije nastale ponašanjem drugog učesnika u saobraćaju.“ Ovom takođe načelnom odredbom učesnici su obavezani da uskrate poverenje prema ostalim učesnicima u saobraćaju u situaciji kada je izvesno da se ti učesnici ne pridržavaju tj da se neće pridržavati saobraćajnih propisa što povećava verovatnoću nastanka opasne situacije i saobraćajne nezgode. Kada su vozači u pitanju, oni su obvezni da u takvim situacijama primene tzv „defanzivnu vožnju“ što jeste svojevrsna manifestacija načela nepoverenja.

ZOBS iz 1988. godine i ZBS iz 1982. godine ne sadrže nijednu odredbu kojom se proklamuje bilo koje načelo uzajamnog poverenja.

## **4.2. Primena u posebnim odredbama**

### *4.2.1. Nepoverenje prema pešacima koji koriste vozilo za javni prevoz putnika*

„Vozač vozila koje obilazi vozilo za javni prevoz putnika odnosno autobus kojim se obavlja prevoz putnika za sopstvene potrebe, zaustavljeno na stajalištu, mora da upravlja vozilom tako da ne ugrožava lice koje u to vozilo ulazi ili izlazi.“ Ovom odredbom od vozača se zahteva da imaju u vidu ponašanje pešaka koji često, ne razmišljajući o mogućim opasnostima, žure da uđu u vozilo javnog prevoza, kao i ponašanje pešaka koji nepromišljeno žele da predū kolovoz ispred vozila javnog prevoza iz koga su upravo izašli. Tim ograničenjem načela poverenja ne dozvoljava se pešacima da krše odredbe koje se tiču njihovog kretanja, što je izričito određeno u sledećem stavu istog člana.

„Vozač vozila koji za kretanje koristi saobraćajnu traku neposredno do saobraćajne trake na kojoj se zaustavilo vozilo za organizovani prevoz dece, dužan je da se zaustavi za vreme ulaska odnosno izlaska dece iz vozila“. Isto kao u prethodnom slučaju, Zakon zahteva izvesno nepoverenje prema osobama koje koriste vozilo javnog prevoza, ali pošto se radi o deci, zahteva se od vozača da se potpuno zaustave.

Ovakve odredbe sadržana je i u čl. 32. ZOBS iz 1988. godine

#### *4.2.2. Prilagođavanje brzine*

Veoma čest slučaj u praksi jeste da se vozač koji se kretao propisanom brzinom, tereti za saobraćajnu nezgodu zato što nije brzinu prilagodio nekoj prepreći na putu. Razlog za to jeste član 45. postojećeg ZOBS koji određuje da je „vozač dužan da prilagodi brzinu... tako da vozilo može blagovremeno da zaustavi pred svakom preprekom koju, pod datim uslovima, **može da predviđi**.“ Ovakvo određivanje dovelo je do najčešće primene načela nepoverenja u našoj praksi, jer se od vozača nisu tražila razumna očekivanja, već prosta mogućnost predviđanja. Tako je neosvetljen traktor na putu prepreka koja se **može** predvideti, bez obzira što za tako nešto, primenom načela poverenja, nema razložnog osnova.

Zbog toga su autori teksta novog ZBS precizirali tu odredbu koja glasi „Vozač je dužan da brzinu prilagodi... tako da vozilo može blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju pod datim okolnostima **može da vidi ili ima razloga da očekuje**.“ Na taj način načelo poverenja je konkretnizovano što se tiče prilagođavanja brzine kretanja vozila, jer će se ona prilagođavati u skladu sa očekivanim propisanim ponašanjem kako učesnika u saobraćaju, tako i onih koji se staraju o putevima.

#### *4.2.3. Upotreba zvučnih i svetlosnih signala pri defanzivnoj vožnji*

„Vozač je dužan da upotrebi zvučni odnosno svetlosni znak upozorenja: ako se pored kolovoza nalazi dete koje ne obraća pažnju na vozilo; radi upozorenja drugom učesniku u saobraćaju ako bi postojala opasnost od saobraćajne nezgode, ako taj znak ne bi bio dat; na putu van naselja pre ulaska u nepreglednu i uzanu krivinu ili pre dolaska na prevoj, na kojima je teško mimoilaženje.“ Na ovaj način, novi ZBS je slično kao i postojeći ZOBS obavezao vozača da ispolji jedan od vidova defanzine vožnje u situacijama koje sa većim stepenom verovatnoće mogu prerasti u opasnu situaciju. Bitna razlika je što novi ZBS obavezuje vozača da upotrebi signal prilikom svake opasnosti od saobraćajne nezgode, a ne samo kada ta opasnost postoji prilikom preticanja ili obilaženja, što je svakako bolje rešenje.

#### *4.2.4. Kretanje pešaka*

„Pre nego što stupi na kolovoz, pešak je dužan da se uveri da to može da izvrši na bezbedan način, odnosno ne sme da stупи na kolovoz ako time izaziva intezivne radnje vozača vozila za izbegavanje saobraćajne nezgode sa pešakom.“ Ovako je novi ZBS precizirao postojeći čl. 107. ZOBS koji obavezuje pešaka da se pre stupanja na kolovoz uveri da to može da učini na bezbedan način. Pošto je novim zakonom za razliku od postojećeg izričito data prednost pešacima na pešačkom prelazu, to predstavlja obavezu za pešake na „defanzivno ponašanje“ prilikom korišćenja svog prvenstva.

#### *4.2.5. Odstojanje između vozila*

„Vozač mora da drži bezbedno odstojanje od vozila koje se kreće ispred njega, tako da može blagovremeno da uspori ili se zaustavi, ako vozilo ispred njega uspori ili se zaustavi.“ I u ovom slučaju novi ZBS je precizirao odrebu postojećeg ZOBS koji zahteva od vozača da drži odstojanje „tako da ne ugrožava bezbednost saobraćaja. Time se vozaču ne dozvoljava poverenje u vozilo ispred, već se zahteva kretanje kojim će se izbeći naletanje čak i u slučaju iznenadnog tj nepredviđenog zaustavljanja vozila ispred.

#### *4.2.6. Saobraćaj vozila sa pravom prvenstva prolaza*

Pošto se na vozila sa pravom prvenstva prolaza ne primenjuju odredbe o ograničenju brzine, tekst novog ZBS obavezuje vozača takvog vozila da pored posebnih svetlosnih signala u slučajevima kada prekoračuje dozvoljenu brzinu na tom delu puta koristi i posebne zvučne signale. Svrha takve odredbe jeste da se ostalim učesnicima u saobraćaju, i vozačima i pešacima, skrene pažnja na vozilo koje se kreće na takav način da moraju da obrate posebnu pažnju odnosno da očekuju mnogo brži i iznenadniji nailazak nego što bi to bio slučaj sa ostalim vozilima.

Primer za to jeste uključivanje vozača sa sporednog puta na nepreglednoj (odnosno preglednoj u slučaju da se vozila na glavnom putu kreću propisanom brzinom) raskrsnici, gde on ne može videti ni vozilo ni rotaciona svetla, ali može čuti zvučne signale i time imati razlog da predviđi nailazak vozila koje može da propusti.

#### *4.2.7. Učestovanje dece u saobraćaju*

Kako su deca učesnici u saobraćaju od kojih se zbog psihofizičkih osobina i nedovoljnog poznавanja saobraćajnih propisa sa osnovanim razlogom može očekivati ponašanje koje može izazvati opasnu situaciju, i novi ZBS usvaja ograničenje načela poverenja s tim u vezi. Za razliku od ZOBS iz 1988. godine koji nalaže vozaču da vozi oprezno kada vidi decu pored puta ili posebni saobraćajni znak, novi ZBS nalaže generalno da su svi učesnici u saobraćaju dužni da obrate naročitu pažnju na dete u saobraćaju. Time je krug pored vozača proširen i na pešake, što podrazumeva i osobe koje se staraju o deci (roditelji, nastavnici, vođe organizovanih kolona dece i sl.) Postoji obaveza na naročitu pažnju ne samo kada su deca pešaci, već kada i na drugi način učestvuju u saobraćaju (vozači bicikla, putnici u otvorenoj prikolici, jahači životinja i sl.).

Novi ZBS uvodi i „zonu škole“ u kojoj je dozvoljena brzina kretanja 30 km/č ako je zona u naseljenom mestu, i 50 km/č ako je van naseljenog mesta, kao i rigorozne kazne i za najmanje prekoračenje brzine u takvoj zoni. Time je jasno nametnuta veoma defanzivna vožnja na mastu i u vreme kada se osnovano može očekivati učestvovanje dece u saobraćaju.

#### *4.2.8. Obeležavanje vozača početnika*

Pošto se od vozača koji je tek stekao privilegiju da na javnim putevima samostalno upravlja motornim vozilom, sa razlogom može očekivati da napravi grešku koju iskusni vozač ne bi učinio, novi ZBS predviđa poseban način obeležavanja vozača početnika.

Svrha takve odredbe jeste da u izvesnoj meri ograniči poverenje ostalih učesnika u saobraćaju prema njima, radi „opraštanja“ eventualnih grešaka. Motorno vozilo, kojim upravlja vozač koji ima probnu vozačku dozvolu (dve godine od sticanja privilegije) zato mora biti označeno posebnom oznakama „P“, koja mora biti na vidljivom mestu sa prednje i zadnje strane vozila.

### **5. ZAKLJUČAK**

U svakodnevnom životu, čovek se često susreće sa raznim potencijalnim opasnostima, jer smo u 21. veku okruženi mnogobrojnim predmetima, okolnostima i sl. koji su podobni da čoveka teško povrede ili ga usmrte. Međutim, stepen organizacije društva u savremenoj civilizaciji doveo je do toga da su mnoge potencijalne opasnosti svedene na najmanju meru, pre svega zahvaljujući mnogobrojnim propisima i pravilima koja se direktno ili indirektno odnose na bezbednost.

Drumski saobraćaj je takođe pun potencijalnih opasnosti koje potiču od ljudi, puteva, vozila i okoline. Pitanje koje se zato nameće jeste koliko su te potencijalne opasnosti ostvarljive u redovnim uslovima saobraćaja, tj. da li učesnici u saobraćaju treba da se ponašaju očekujući nastupanje neke moguće opasnosti, ili u redovnim uslovima ne treba da se ponašaju tako. Odgovor na to pitanje dobija se primenom načela koje uređuje stepen poverenja koje učesnik u saobraćaju treba da ima prema ostalim učesnicima i subjektima saobraćaja.

Nacrt Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima koji je 2005. godine izradilo Ministarstvo za kapitalne investicije, a koji se očekuje da će tokom 2009. godine stupiti na snagu, konačno će stavljati tačku na različita tumačenja i nedoumice u primeni saobraćajnih propisa. Kroz opšte i posebne odredbe Zakon propisuje načelo poverenja, koje se u određenim slučajevima ograničava. Na taj način se štite savesni učesnici u saobraćaju, ali i oni koji iz određenih razloga ne postupaju u skladu sa saobraćajnim propisima. Uspostavljanjem načela poverenja uspostavlja se pre svega pravna sigurnost među građanima, ali i efikasan saobraćajni sistem. Time je učinjen značajan napredak u odnosu na Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima iz 1988. godine.

## LITERATURA

1. Vujanić, M., Okanović, D.: Načelo poverenja u Nacrtu zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, Unapređenje policijske prakse u bezbednosti saobraćaja - zbornik radova, Kladovo 2007.
2. Dragač, R. Vujanić M.: Bezbednost saobraćaja deo 2, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2002.
3. Radivojević, M.: Pedagoške osnove ocenjivanja na vozačkom ispit u saobraćajni propisi, AMSS, Beograd, 1998.
4. Stojanović, Z.: Krivično pravo opšti deo, osmo izdanje, Pravni fakultet BU, Beograd, 2003.
5. Kurir, dnevni list, tekst „Rafali na pijaci“, Beograd, 6.3.2006.
6. [http://en.wikipedia.org/wiki/Defensive\\_driving](http://en.wikipedia.org/wiki/Defensive_driving)