

# ОДГОВОРНОСТ ПРЕДУЗЕЋА ЗА ПУТЕВЕ И ДРУГИХ СУБЈЕКАТА КОЈИ НИСУ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ У СВЕТЛУ „УЗРОКА“ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И „ГРЕШКЕ ПУТА“ НА ЊИХОВ НАСТАНАК

## RESPONSIBILITY OF THE COMPANY FOR ROADS AND OTHER ENTITIES THAT ARE NOT PARTICIPANTS IN TRAFFIC IN THE LIGHT OF ``CAUSES`` OF TRAFFIC ACCIDENTS AND ``MISTAKES ON THE ROAD`` TO THEIR OCCURENCE

Милан-Бане Стевовић<sup>1</sup>

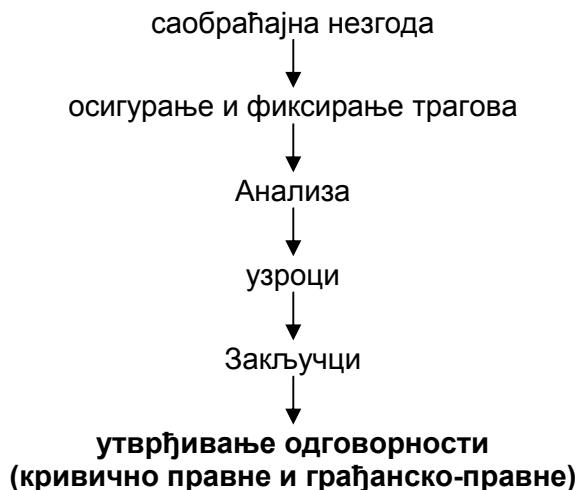
X Симпозијум  
"Анализа сложених саобраћајних незгода  
и преваре у осигурању"

**Резиме:** Пракса показује да је саобраћајна незгода често последица више фактора који се некад појављују и истовремено. Утврђивање, међусобни однос и градирање фактора односно узрока је задатак судског поступка, у коме огромна је битна улога судских вештака, али и обавеза вештака да не пређу границу својих надлежности. Када се при утврђивању узрока саобраћајне незгоде појави фактор „пут“ као узрок саобраћајне незгоде, то углавном упућује на одговорност предузећа за путеве („путара“). На том пољу би било препоручљиво изузетно опрезно поступање, селективан приступ али и постављање смерница у правцу формирања одређене методологије утврђивања тих одлучних чињеница.

<sup>1</sup> Адвокатска канцеларија Стевовић Пожега, [bobbyaleks@nadlanu.com](mailto:bobbyaleks@nadlanu.com)

## 1. УВОД

Етапно утврђивање чињеница код саобраћајних незгода могуће је приказати и шематским путем:



Све етапе су подједнако важне јер доприносе да се битне и одлучне појединости извiku из контекста целокупног догађања и определе као основа на коју се имају применити правне норме.

Са научног аспекта посматрано, целокупно чињенично стање код саобраћајних незгода у друмском саобраћају, могло би се разврстati у три групе података и то:

- **улазни (основни) подаци**, које утврђују полицијски и/или правосудни органи,
- **излазни подаци** – који су резултат обраде, верификације и прорачуна улазних података од стране стручног лица и
- **збирно оцењени подаци** – који су резултат оцене комплетног утврђеног чињеничног стања од стране претресног суда, на бази којих се доноси судска одлука о постојању кривичне одговорности, врсти и висини санкције и на бази којих се доноси одлука парничног суда о грађанско-правној одговорности уз најаду штете.

Више је него очигледна кохезија између узрока саобраћајне незгоде и одговорности (кривично правне и грађанско-правне).

Према статистичким подацима о узроцима саобраћајних незгода показује се - да у приближно 65% случајева, од укупног броја саобраћајних незгода, догађа се због „фактора-човек“, тј.

Због неправилног поступања возача и пешака, око 12% услед техничке неисправности возила („фактор-возило“), а да приближно 23% незгода настаје због неодговарајућег стања пута или елемената пута који нису усклађени са карактером саобраћаја („фактор-пут“).

Дакле, и код статистичких провера углавном је присутна трипатриција узрока који се могу исказати као: „човек – возило – пут“.

## 2. ПОЈМОВНА СХВАТАЊА ПУТА

Фактор „пут“ је битан носилац обавештења за утврђивање узрока саобраћајне незгоде и оба вида одговорности.

Пут, као „узрок“ саобраћајне незгоде, има своје уже и шире поимање, при чему се тада:

- под путем у ужем смислу подразумевају не усклађени саобраћајно-пројектни и технички елементи пута,
- док у ширем смислу он обухвата и сва остала не задовољавајућа стања коловоза:
  - непостављена или непрописно постављена сигнализација, одрони, одцеплине пута, улегнућа, ударне рупе, „пливајући асфалт“, камење, ризла, блато, уље на коловозу, отпали делови возила, терета, заборављене ствари и тсл.),
  - неправилно извођење радова и недовољно обезбеђени радови на поправци или санацији пута и путне инфраструктуре,
  - временске прилике и непогоде (изнад, поред и на путу),
  - препреке видљивости и прегледности,
  - као и све друге разне поремећаје који се појављују неочекивано при одвијању саобраћаја (пад изваљеног или одсеченог стабла, пад одбојног бранника, путоказне табле, тунелског вентилатора...)

## 3. ДЕФИНИСАЊЕ ПРОБЛЕМА

Пракса показује да је саобраћајна незгода, у великом броју случајева, последица више опасних фактора који се некада појављују и истовремено.

Њихово утврђивање, међусобни однос и градирање је превасходни задатак судског поступка, у ком поступку огромна улога судских вештака, али и обавеза да не пређу границу својих надлежности.

Ако се при утврђивању узрока саобраћајне незгоде појави фактор „пут“ он углавном упућује на одговорност предузећа за путеве („путара“).

Међутим, на том пољу би било препоручљиво изузетно опрезно поступање, селективан приступ али и постављање смерница у правцу формирања одређене методологије утврђивања тих одлучних чињеница.

**Као први корак**, било би од значаја утврдити да ли иза „фактора пут“ као могућег узрока саобраћајне незгоде стоји некаква радња чињења, нечињења, односно пропуштања физичког лица, које би се могле подвести под обележја кривичног дела **Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством** из чл. 290 КЗ или кривичног дела **Несавесно вршење надзоре над јавним саобраћајем** из чл. 295 став 1 и 3 КЗ.

Дакле, то су правни оквири кривичне одговорности физичког лица за недостатке који се могу посматрати у одређеном смислу као „фактор пут“ па их је неопходно цитирати:

### **Члан 290 К3 - Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством**

1. Ко уништењем, уклањањем или тежим оштећењем саобраћајних уређаја, средства, знакова или уређаја за сигнализацију или заштитних и одбојних ограда који служе безбедности јавног саобраћаја на путевима, давањем погрешних знакова или сигнала, постављањем препрека на саобраћајницама или други сличан начин тако угрози јавни саобраћај да тиме доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, казниће се затвором до три године
2. Ако је дело из става 1 овог члана учињено из нехата учинилац ће се казнити новчаном казном или затвором до једне године.

### **Члан 295 К3 – Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем**

1. Службено или одговорно лице којем је поверен надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и објекта на њима, превозним средствима или јавним саобраћајем или над испуњавањем прописаних услова рада возача, или којем је поверио руковођење вожњом, које несавесним вршењем своје дужности изазове опасност за живот или тело људи или за имовину већег обима, казниће се затвором од шест месеци до пет година.
2. Казном из става 1 овог члана казниће се и одговорно лице које изда налог за вожњу или допусти вожњу, иако зна да возач због умора, утицаја алкохола или других разлога није у стању да безбедно управља возилом или да возило није исправно и тиме изазове опасност за живот или тело људи или за имовину већег обима.
3. Ако је дело из става 1 овог члана учињено из нехата, учинилац ће се казнити затвором до три године.

Радња извршења кривичног дела Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством из члана 290. К3 постављена је алтернативно, при чему први облик радње извршења је могуће предузети само у области јавног саобраћаја на путевима, док остала три облика могу се извршити и у односу на друге врсте саобраћаја (изузимајући ваздушни саобраћај).

Прва три облика радње извршења су релативно прецизно одређени, а четврти облик је прописан генералном клаузулом која подразумева коришћење тумачења путем аналогије.

Наиме, радњу извршења представља било која радња којом се може угрозити јавни саобраћај, а која се не може подвести под прва три облика, нити преставља радњу извршења кривичног дела из члана 289. К3 (на пример, испуштање моторног уља на коловоз).

До угрожавања јавног саобраћаја може доћи и радњом одговорног или службеног лица коме је поверио вршење над одвијањем јавног саобраћаја што је инкриминисано кривичним делом Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем из члана 295. став 1. К3.

Радња извршења дела из става 1. састоји се у несавесном вршењу надзора над јавним саобраћајем. Надзор се односи на стање и одржавање саобраћајница, објекта на њима, на превозна средства, на јавни саобраћај у ужем смислу, или над испуња-

вањем прописаних услова рада возача. Радњу извршења такође представља и несавесно вршење дужности руковођења возњом. Дело је бланкетног карактера јер се дужност вршења надзора и садржина те дужности, као и одговорна и службена лица предвиђају одговарајућим прописима у области јавног саобраћаја. Тежи облик овог кривичног дела предвиђен је чланом 297. КЗ.

Све напред наведене радње потенцијално могу да буду у директној вези са наступањем саобраћајне незгоде па се тиме „фактор пут“ прелама кроз призму узрока, односно кривичне одговорности.

Кривична одговорност за такве аномалије на путу постоји искључиво на страни физичких лица.

**Како други корак** у методологији утврђивања чињеница, било би од значаја утврдити да ли иза „фактора пут“ као могућег узрока саобраћајне незгоде стоји некаква радња чињења, нечињења, односно пропуштања, која би се могла подвести под обележја из главе Кривичног законика против опште сигурности као што су кривична дела:

- Изазивање опште опасности из чл. 278 КЗ
- Уништење и оштећење јавних уређаја из чл. 279 КЗ,
- Изазивање опасности необезбеђивањем мера заштите на раду из чл. 280 КЗ
- Непрописно и неправилно извођење грађевинских радова из чл. 281 КЗ.

**Како трећи корак** у методологији утврђивања чињеница, било би од значаја утврдити да ли иза „фактора пут“ као могућег узрока саобраћајне незгоде стоји некаква радња чињења, нечињења, односно пропуштања, која би се могла подвести под обележја кривичног дела која нису у таксативном набрајању предвиђена Кривичним закоником, већ су прописана посебним законом, као што је **Закон о јавним путевима** (Сл. гласник РС бр. /05 који је ступио на снагу 1. јануара 2006. године).

По одредбама члана 95. **Закона о јавним путевима** предвиђена су посебна кривична дела у којима је инкриминисана кривична одговорност предузетника, одговорног лица у правном лицу и физичког лица које:

- привремено или трајно заузме јавни пут, изводи радове на јавном путу који нису у вези са изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута, испусти воду, отпадну воду и другу течност, подиже засаде, ограде и дрвеће, оставља предмете и материјале, поставља постројења и уређаје, гради објекте или врши друге радње које ометају прегледност јавног пута, изводи радове на јавном путу којима се оштећује пут или угрожава несметано одвијање саобраћаја, рачунајући ту као извршиоца и носиоца права службености и других права установљених на јавном путу.

Разлика између кривичне одговорности учиниоца по одредбама чл. 290. и чл. 295. Кривичног законика, са једне стране и кривичне одговорности учинилаца по одредбама чл. 95. Закона о јавним путевима, са друге стране, је у последици.

Тако је последица, по инкриминацијама чл. 290. и чл. 295. Кривичног законика, у наступању **конкретне опасности** по живот или тело људи или имовину већег обима, док је последица по одредбама чл. 95. Закона о јавним путевима, у наступању **апстрактне опасности**.

Поставља се питање, по којим одредбама се кривично одговара, ако из радњи описаных у чл. 95. Закона о јавним путевима (које саме по себи носе апстрактну опасност) наступи конкретна опасност, тј. додги се саобраћајна незгода и дође до угрожавања живота људи или имовине већег обима.

У таквим случајевима, све се подводи под инкриминације таксативно набројаних радњи из чл. 290. и 295. КЗ, или пак, подвођењем под најопштију формулацију из чл. 290. став 1. КЗ која гласи:

**„или на други сличан начин тако угрози јавни саобраћај да тиме доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима“.**

Дакле, по напред описаним основама, правно је могућа и кривична одговорност предузетника, одговорног лица у правном лицу и физичког лица у смислу одредби Кривичног законика, ако се додги саобраћајна незгода и наступи забрањена последица, при чему су доведени у опасност живот или тело људи или имовина већег обима а радње извршења су управо оно што предвиђају одредбе чл. 95. Закона о јавним путевима“.

**Као четврти корак** у методологији утврђивања чињеница, било би од значаја утврдити да ли иза „фактора пут“ као могућег узрока саобраћајне незгоде стоји некаква радња чињења, нечињења, односно пропуштања, која би се могла подвести под прекрајну одговорност или одговорност за привредне преступе.

Дакле, поред напред описаних радњи из којих произилазе кривичне одговорности, прописане су Законом о јавним путевима и радње из којих наступају прекрајне одговорности и то: правних лица по чл. 97. предузетника по чл. 98. и физичких лица по чл. 99. Закона о јавним путевима.

Уз све то, у односу на „фактор пут“ прописане су и радње које повлаче одговорност правног лица за привредни преступ по чл. 96. Закона о јавном путу.

То је правни миље који постоји у нашем позитивном праву, тј. „правни оквир“ за појединачне случајеве одговорности везане за „фактор пут“.

Са аспекта ове анализе, потребно је указати да све врсте и облици одговорности везане за „фактор пут“ имају своју основу у забранама које су прописане на јавном путу.

Тако је по члану 44. Закона о јавним путевима забрањено **нарочито**:

- привремено или трајно заузимање пута;
- извођење радова на јавном путу који нису у вези са изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом пута;
- извођење радова носилаца права службености и других права установљених на путу, којима се оштећује јавни пут или угрожава несметано и безбедно одвијање саобраћаја;
- испуштање вода, отпадних вода и других течности на пут;
- спречавање отицања вода са пута, а посебно из путног јарка и из пропуста кроз труп пута и спречавање даљег отицања вода ка њиховим реципијентима;
- просипање, остављање или бацање материјала, предмета и смећа на пут;
- замашћивање пута мазивима или другим сличним материјалима;

- постављање и коришћење светла или других светлосних уређаја на путу и поред пута, којима се омета одвијање саобраћаја по путу;
- орање и извођење других пољопривредних радова на банкинама, косинама и земљишном појасу;
- вучење предмета, материјала, оруђа и других врста терета по путу (греде, балвани, гране, камени блокови, плугови дрљаче;
- спуштање низ косине засека, усека и насипа пута, дрвене грађе, дрва за огрев, камења и другог материјала;
- падање траве и другог растинја на путу, као и отпадних предмета и материјала;
- наношење блата са прилазног пута на јавни пут;
- пуштање стоке на пут без надзора, напасање и напајање стоке на путу;
- окретање запреге, трактора, плуга и других пољопривредних машина и оруђа на путу,
- кочење запрежних возила спречавањем окретања точкова;
- укључивање возила на пут и искључивање са пута ван прикључка или укрштања и наношење блата на пут;
- заустављање или остављање возила којим се омета коришћење пута;
- свако чињење којим се оштећује или би се могао оштетити пут или ометати одвијање саобраћаја на путу.

Сасвим је очигледно да нису могле бити таксативно набројане све забране, па је на крају било неопходно оставити могућност њиховог уопштавања, тј. генерализовања. Појединачном анализом сваке од напред наведених забрана које се односе на јавни пут можемо уочити да су то одређења чињења, нечињења, односно пропуштања која се могу приписати некоме у кривицу, по ком основу постоје различити облици одговорности; кривичне, прекрајне или одговорности за привредни преступ.

**Као пети корак** у методологији утврђивања чињеница, било би од значаја утврдити да ли иза „фактора пут“, као могућег узрока саобраћајне незгоде, стоји некаква радња чињења, нечињења, односно пропуштања, везана за обавезу „одржавања јавних путева“ и по основу које би се идентификовао одговорни субјект и облик његове одговорности.

Под одржавањем јавног пута сматрају се радови којима се обезбеђује несметан и безбедан саобраћај и чува употребна вредност пута од стране управљача јавног пута. Одржавање јавног пута обухвата редовно, периодично и ургентно одржавање.

Радови на редовном одржавању путева јесу нарочито:

- преглед, утврђивање и оцена стања пута и путног објекта;
- местимично поправљање коловозне конструкције и осталих елемената трупа пута;
- чишћење коловоза и осталих елемената пута у границама земљишног појаса;
- уређење банкина;
- уређење и очување косина насипа, усека и засека;

- чишћење и уређење јаркова, ригола, пропуста и других система за одводњавање пута;
- поправка путних објеката;
- постављање, замењивање, допуњавање и обнављање саобраћајне сигнализације;
- чишћење саобраћајне сигнализације;
- постављање, замењивање, допуњавање и обнављање опреме пута и објекта и опреме за заштиту пута, саобраћаја и околине;
- чишћење опреме пута и објекта и опреме за заштиту пута, саобраћаја и околине;
- кошење траве и уређивање зелених површина на путу и земљишном појасу;
- чишћење снега и леда са коловоза јавног пута и саобраћајних површина стајалишта, паркиралишта, банкина и ригола.

Радови на ургентном одржавању јавних путева обухватају радове условљене елементарним непогодама и ванредним околностима, у циљу обезбеђивања проходности и безбедности одвијања саобраћаја.

Радови на периодичном одржавању јавног пута обухватају: ојачање коловозне конструкције, рехабилитацију и појачано одржавање, а ближе су описани у члану 59. Закона о јавним путевима.

На овом месту је целисходно да за тренутак напустимо узроке саобраћајне незгоде и кривичну одговорност, јер је веома битно напоменути да обавезе предузећа за путеве које произилазе по основу прописа о „одржавању јавних путева“ представљају базу грађанско-правне одговорности „путара“ за штету.

Према томе, ако управљачи јавних путева не ураде све што је наведено да су обавезни да раде на редовном, периодичном и ургентном одржавању путева, и то буде у директној вези са наступањем саобраћајне незгоде и штете, онда ће „путари“ морати да надокнаде насталу штету.

Код таквих пропуста у одржавању путева и настале саобраћајне незгоде кривична одговорност се „углавном тражи“ на страни учесника у саобраћају, и то у смислу, да они нису безбедно управљали возилима у тим проблематичним условима пута и саобраћаја. Најчешће се кривичне оптужбе односе на пропусте учесника у избегавању настале опасне ситуације узроковане проблематичним стајем пута.

Међутим, сведоци смо да се, не ретко, на путу дешавају и ситуације које излазе из напред наведених радњи и оквира одговорности, па се те ситуације по својим обележјима приближавају, у најширем смислу, „случају“, „вишој сили“ ...и тсл.

Примера ради, на основу чл. 58. став 1. тачка 13. Закона о јавним путевима, прописана је обавеза управљача путева (предузећа за путеве) да чисти снег и лед са коловоза јавног пута и саобраћајних површина стајалишта, паркиралишта, банкина и ригола.

Имајући то у виду може се догодити таква саобраћајна ситуација, да након уласка возила у неосветљен тунел, са врха тунела падне леденица, распросне возачево ветробранско стакло, услед чега то возило изазове судар са другим возилима, а да је предузеће за путеве чистило снег и лед са коловоза на деоници пута на којој се налази тунел.

Са једне стране, предузеће за путеве је испунило своју законску обавезу јер је заиста чистило снег и лед са коловоза, а са друге стране, возач није могао видети леденицу на врху тунела јер је сноп светала на његовом возилу осветљавао коловоз.

Сличан пример је и у случају кидања огромне табле са ознакама на стубу који се налази преко свих трaka ауто пута услед јаког олујног ветра, пада тунелског вентилатора услед пуцања његове везе са зидом тунела због усмерене олује у правцу улазног отвора тунела, или пад заштитне мреже са надвожњака и тсл.

Код оваквих фактора настанка опасних ситуација највећи проблем се јавља код утврђивања кривичне одговорности за саобраћајну незгоду, јер се преткривични и кривични поступак углавном усмерава према учесницима у саобраћајној незгоди. Након изведенih доказа, који у овом и сличним примерима, немају доволjan доказни квантитет за доношење осуђујуће пресуде, списи предмета се затварају и стављају „ад акта“. Ту се завршава кривични поступак и ставља тачка на кривичну одговорност учесника у конкретној саобраћајној незгоди.

Истине ради, по начелима који важе за поступање јавног тужилаштва, сво време док траје напред описани поступак и извођење расположивих доказа према учесницима у саобраћајној незгоди, засигурно постоји и једна паралелна мисаона опсервација о могућим кривцима који нису учесници у саобраћају.

По природи ствари, то су углавном одговорна лица у правном лицу које одржава и изводи радове на путевима, а оквири радње која му се може оптужбом ставити на терет су:

- његове обавезе у извођењу радова;
- у непостојању одговарајућег надзора или контроле одговорног лица над непосредним извршиоцем радова;
- у пропустима при набавци материјала за уградњу или нормативима који за њих важе и тсл.

За случај да деловање јавног тужилаштва крене у том правцу могуће је да дође до тзв. „надовезивања фактора у узрочном ланцу“. Ако се објашњење поједностави, то би се могло фигуративно објаснити као „качење фактора на фактор“. Међутим, тај „узрочни низ“ може кадкада бити прилично дуг, тако да се кривични поступак сасвим доведе у питање.

Ту се обично поставља питање – где је граница у екофицијалном поступању, а у одговарању се уврежило и неписано правило које гласи: што је граница даља, могућности за утврђивање кривичне одговорности и доношење осуђујуће пресуде су све мање.

Тако на пример, ако се саобраћајна незгода догодила при паду тунелског вентилатора, услед пуцања његове везе са зидом тунела због усмерене олује у правцу улазног отвора тунела, истрага може ићи за тим да утврди ко је одговорно лице и да ли има његових пропуста у надзору над извођењем радова, ко је непосредни извршилац радова, да ли има његових пропуста при угађивању, да ли су испуњени сви стандарди при угађивању, да ли су угађени адекватни материјали, да ли је постојао и какав је био поступак њихове контроле... итд.

Више је него очигледно да одговори на ова питања могу бити веома различити, али пракса показује да се неретко овакви поступци завршавају без осуђујуће кривичне пресуде, а све што се догађало у могућем узрочном ланцу попримило је карактер „више сила“ и „случаја“.

Ситуација се нарочито компликује уколико се у фази истраживања узрока и кривичне одговорности утврди да је постојала и нека додатна, недозвољена радња н.н. лица.

Примера ради, саобраћајна незгода се догодила тако што је велика путоказна табла спала са стуба на коловоз пута при не тако јаком ветру, након чега је дошло до судара возила, при чему је претходно покушана крађа те табле, видним сечењем тврде везе од стране н.н. извршиоца, с тим што скидање табле није довршено из непознатих разлога.

Анализом праксе у поступању тужилаштва и суда можемо утврдити да се и овакви поступци завршавају без осуђујуће кривичне пресуде.

Трагања за одговорним субјектом у таквим саобраћајним незгодама се преносе на подручје грађанско-правне одговорности и све се усмерава према предузећу за путеве.

За сада, по нашем позитивном праву, у конкретном примеру, можемо говорити само о грађанско-правној одговорности предузећа за путеве, односно управљача путева, ради накнаде штете.

Међутим, ту се јавља једна велика правно-филозофска дилема, поготову ако су последице саобраћајне незгоде тешке и ако има настрадалих лица.

Са једне стране, имамо ситуације које се по својим обележјима приближавају, у најширем смислу, „слушају“, „вишој сили“ ...и тсл., а са друге стране, постоје настрадала лица, тј. веома тешке последице у односу на које нико није кривично осуђен.

Посматрано са теоријског и практичног становишта у поступању судова, можемо тврдити да било каква накнада нематеријалне и материјалне штете не може бити компензација за не постојање кривичне одговорности неког лица. Стиче се општи утисак да у таквим трагедијама, поступак остаје недоречен а да правда није задовољена.

Правна теорија се све више суочава са правцем који води ка објективизацији кривичне одговорности. Шта више, наилазимо на теоретичаре који се отворено залажу за увођење објективне одговорности за нехатне деликте. Супротно од тога, друга група писаца истиче своја опредељења за субјективну одговорност али уз приметне уступке објективној одговорности.

По нашем схватању, напред наведено, извире из природе нехата. Како највећи број савремених теоретичара и знатан број савремених кривичних законика схвата нехат, а нарочито несвесни нехат, то указује да он садржи и неке објективне елементе. Уочљива је појава проширења тих објективних елемената несвесног нехата, што само по себи, води у правцу објективизације кривичне одговорности.

Са друге стране, постоје размишљања и теоретичара и практичара о перманентном пооштравању одговорности за саобраћајне деликте на путевима, што такође води ка објективизацији кривичне одговорности. Наиме, не може се ићи на проширивање кривичне одговорности за нехатне деликте ако се у исто време не праве уступци објективној одговорности, било у виду претпостављене виности, било у виду давања већег значаја објективним елементима несвесног нехата.

У односу на такве савремене тенденције ипак морамо дати адекватан одговор чији је смисао у томе – да напуштање субјективне одговорности, у садашњим условима живота, није прихватљиво. Као напомену треба нагласити да се субјективна одговорност заснива на односу учниоца према делу. Тада је учниоца према свом делу мора бити сазнат на начин који има примесе објективизације. Међутим, ту не сме би-

ти уопштавања и генерализовања, примера ради, да ако постоје одређене објективне чињенице има се узети да је учинилац имао одређени субјективни однос према делу. Залагања за објективну одговорност се огледају у више видова. Неки теоретичари је отворено предложу, залажући се за изједначавање кривичне и грађанске грешке, док се други залажу за проширење одговорности за нехат. Отворено заговарање објективне одговорности физичких лица у кривичном праву је потпуно неприхватљиво, јер би се тиме довела у питање једна од најзначајнијих тековина кривичног права, а тиме угрозила заштита човека од злоупотреба и самоволje државе.

Суочени са појавом наглог повећања нехатно проузрокованих последица, нарочито у саобраћају на путевима и све већим тешкоћама судова у практичном разграничењу нехатног и случајног проузроковања штетних последица, савремени теоретичари чине разне покушаје да открију и одреде нове правне основе кривичне одговорности за такав тип нехатних деликта. Међутим, ту још увек нема неких стварно нових решења.

Овај рад је имао за циљ да се и на том пољу учини помак.

Због тога, када су у питању саобраћајне незгоде у којима „фактор пут“ има доминантну чињеничну узрочно-последичну везу, стављам предлог - да се размишља у правцу кривичне одговорности не само физичких, већ и правних лица којима је повећано управљање, одржавање и надзор путева уз проширење објективне одговорности а за кривична дела поводом саобраћајних незгода на путевима.

Подсећања ради, наглашавамо да је у нашем позитивном праву већ донет Закон о одговорности правих лица за кривична дела („Сл. гласник РС“, бр. 97 од 27. октобра 2008. године). У питању су кривична дела која у оквиру својих послова, односно овлашћења учини одговорно лице у намери да за правно лице оствари корист или ако је због непостојања надзора или контроле од стране одговорног лица онемогућено извршење кривичног дела у корист правног лица од стране физичког лица које делује под надзором и контролом одговорног лица.

Само аргументована, стручна, теоријска, искуствена и крајње професионална полемика о питању које је отворено напред наведеним предлогом може довести до резултата. Аргументима „за“ и „против“ можемо доћи до крајњег резултата. При томе, заиста је неопходно расветлити следеће три поставке: услове, основе и границе евентуалне кривичне одговорности правног лица за деликте у саобраћају на путевима.

#### 4. ЗАКЉУЧАК

При утврђивању одговорности за наступање саобраћајних незгода на страни субјекта који нису учесници у саобраћају, било би пожељно утврдити одговарајућу методологију, као и опсег помоћи коју вештаци могу пружити судовима, са циљем да се применом проширене објективизације не девастира у потпуности субјективна одговорност, која би морала да остане правило, али које има оправдане изузетке.

#### ЛИТЕРАТУРА:

[1] Кривични законик Републике Србије

[2] Закон о јавним путевима

