

УВОД

Саобраћај представља дјелатност или активност од посебног друштвеног значаја и интереса у свакој држави, која обезбјеђује превоз материјалних и пренос нематеријалних вриједности, и која је организована на посебан начин којим се обезбјеђује рационално, економично и безбједно савлађивање простора с циљем задовољавања различитих општих и личних потреба.¹

Друмски саобраћај у овом вијеку карактерише изузетно динамичан развој, што је условило низ позитивних, али и негативних последица. Позитивне су, прије свега, у чињеници што је друмски саобраћај постао значајна привредна грана. Искуство показује да практично није било значајног развоја појединих области, градова или насеља, без изградње квалитетних путева. Оно што друмски саобраћај издваја од других видова саобраћаја, јесте могућност превозења робе и путника по принципу – „од врата до врата“, као и његова масовност - у смислу великог броја учесника (возача, возила, пјешака). Међутим управо то највећим дијелом доводи до низа негативних појава, као што је велики број саобраћајних незгода, прекршаја, затим загађивања околине издувним гасовима и буком итд.²

Противправна понашања у саобраћају су веома масовна и различита.

Чињеница је да ни у једној области друштвеног живота није тако масовно кршење друштвене дисциплине, односно општепознато је да се ни у једној области друштвеног живота не евидентира и не региструје толики број противправних понашања, физичких, правних или одговорних лица у правном лицу, као што је то случај са друмским саобраћајем.³

За уочавање, утврђивање и евидентирање прекршаја из области безбједности саобраћаја највећим дијелом задужени су припадници полиције, а у оквиру полиције, прије свих полицајци који раде на пословима и радним задацима контроле и регулисања саобраћаја. Припадници полиције који обављајући послове контроле и регулисања саобраћаја уоче и утврде саобраћајни прекршај, учиниоцу прекршаја, у зависности од тежине почињеног прекршаја, издају прекршајни налог, или против истога подносе захтјев за покретање прекршајног поступка. Подношењем захтјева за покретање прекршајног поступка надлежном суду, престаје посао у надлежности полиције, а почиње посао у надлежности суда.

Да би дошло до битнијег смањења укупног броја прекршаја из области безбједности саобраћаја, полиција у складу са својим овлашћењима може да дјелује превентивно и репресивно. У свим случајевима када је наступила последица, тј. конкретна или апстрактна опасност за безбједност саобраћаја, полиција дјелује репресивно.

Репресивне мјере и активности се углавном односе на издавање прекршајног налога или подношење захтјева за покретање прекршајног поступка. Међутим у досадашњој пракси се показало да је много важнија и значајнија превентивна улога полиције, гдје полиција заједно са другим

¹ Митровић Љ., 2009., *Прекршајно право - посебни дио*, Бања Лука, Висока школа унутрашњих послова, стр. 159.

² Липовац К., 2007, *Безбједност саобраћаја*, Бања Лука, Висока школа унутрашњих послова, стр. 21.

³ Митровић Љ., 2009., *Прекршајно право - посебни дио*, Бања Лука, Висока школа унутрашњих послова, стр 159.

заинтересованим субјектима, заједнички ради на предузимању одређених превентивних мјера и активности, чиме се директно утиче на спречавање вршења прекршаја, а самим тим и на спречавање посљедица које могу настати чињењем прекршаја.

Као најчешћи узроци саобраћајних незгода у континуитету се појављују одређени прекршаји који су углавном изазвани неприлагођеним брзинама кретања, конзумирањем алкохола, непажњом возача, техничком неисправношћу возила, неусловним путевима за нормално одвијање саобраћаја и др. Међутим, поред ових узрока који су најчешћи, појављују се и други узроци, који су посљедица савременог начина живота и савремених тенденција. У последње вријеме долази до повећања броја конзумента психоактивних супстанци од стране одређеног круга лица, а посебно лица млађе старосне доби, а што се такође негативно одражава, прије свега, на младе возаче који након употребе ових супстанци имају склоност ка чињењу прекршаја, а посебно оних тежих. Претходно наведене чињенице указују на озбиљност овог проблема, који је могуће ријешити изналажењем адекватнијих метода и средстава, а нарочито уколико се ова област подробније законски регулише. Уколико дође до усклађивања нормативно правне регулативе са постојећом ситуацијом, неопходно би било контролне органе, а прије свега полицију, материјално технички опремити и обучити, у циљу превентивног дјеловања како би се овај проблем изоловао из саобраћаја, јер као такав, у саобраћају представља опасност за све учеснике. Појавом мобилних телефона дошло је и до њихове употребе у саобраћају. Посебно је опасна употреба мобилног телефона у току вожње од стране возача, јер телефонирање у току вожње одвлачи пажњу возачу, а практично представља и потешкоћу приликом самог управљања возилом. У вези с тим било би неопходно боље нормативно уредити ову област. Потребно је нагласити да би се број прекршаја смањио усљед повећања квалитета обуке кандидата за полагање возачког испита, много веће превенције од стране полиције и других надлежних институција, као и квалитетније нормативно-правне регулативе, а нарочито њеног правилног спровођења у пракси.⁴ Нормирањем кривичних дјела и прекршаја законодавац жели да подигне свијест сваког учесника у саобраћају да са већом пажњом и одговорношћу поштује саобраћајне прописе и техничка правила у вожњи и коришћењу возила, односно прелажењу улица и кретању путевима којима се одвија јавни саобраћај и да на тај начин допринесе спречавању удеса и несрећа.⁵

Вршењем прекршаја из области безбједности саобраћаја стварају се услови за настајање најтежих деликата у саобраћају тј. кривичних дјела из области безбједности саобраћаја. Кривична дјела у саобраћају као саобраћајни деликти су много мање заступљена у односу на саобраћајне прекршаје. Када је ријеч о виности већи број прекршаја се врши из нехата, а мањи са умишљајем.

Прекршаји против безбједности саобраћаја на путевима јесу повреде одређених прописа, односно повреде јавног поретка или јавног реда које угрожавају нормално функционисање саобраћаја, код којих се као учиниоци јављају предузећа или друга правна лица, одговорна лица у предузећима и другим правним лицима, односно државним органима, физичка лица и физичка лица која самостално обављају дјелатност, које су утврђене законом, а за које су одређена обиљежја и прописане прекршајне санкције. То су дјела или

⁴ Јовановић Љ., Јелачић М., 1997., *Прекршаји и привредни преступи*, Београд, Полицијска академија, стр. 124.

⁵ Исто стр. 133.

деликти угрожавања, односно то су противправна понашања која наносе материјалну, али и друге облике штете физичким и правним лицима, али и држави.⁶

Прекршаји против безбједности саобраћаја имају двоструки објекат заштите, и то: општу сигурност или безбједност људи и имовине и јавни саобраћај, односно безбједност саобраћаја на путевима.⁷

Када је виност у питању, највећи број ових прекршаја врши се из нехата (тзв. нехатни деликти), а мањи број са умишљајем. Велики број ових прекршаја заснива се на императивним нормама код којих се радња извршења састоји у нечињењу, односно пропуштању прописом одређене дужне радње.⁸

Посљедице код ових прекршаја јесу конкретна и апстрактна опасност по безбједност саобраћаја, односно по живот физичких лица или имовину физичких или правних лица.⁹

Када су прекршајне санкције у питању, треба истаћи да се прекршајно одговорним учиниоцима саобраћајних прекршаја од стране суда могу изрицати све врсте прекршајних санкција, док овлашћено лице овлашћеног органа прекршајним налогом може изрицати новчану казну, одређивати казнене поене и изрицати заштитну мјеру забране управљања моторним возилом (подразумијева се ограничење овлашћеног лица на изрицање ове заштитне мјере у најкраћем трајању, односно у трајању од 30 дана).¹⁰

Надаље ћемо детаљније објаснити неке од тема које сматрамо битним како би разумјели суштину прекршаја у друмском саобраћају, ко их открива и утврђује, затим поступак утврђивања прекршајне одговорности и поступак санкционисања. Извршит ћемо кратко поређење наше позитивно правне регулативе која регулише ову област, са регулативом земаља у нашем непосредном окружењу, те ћемо указати на статистику прекршаја на подручју ЦЈБ Добој, са посебним акцентом на саобраћајне незгоде, као најтеже облике саобраћајних прекршаја, а укратко ћемо се осврнути и на поступак извршења заштитне мјере забране управљања моторним возилом.

⁶ Митровић Љ., 2009., *Прекршајно право – посебни дио*, Бања Лука, Висока школа унутрашњих послова, стр. 160.

⁷ Исто стр. 161.

⁸ Исто

⁹ Исто стр. 160.

¹⁰ Исто стр. 161.