

Međunarodni naučni tematski skup
International scientific thematic conference

SAOBRAĆAJ, KRIMINALITET I URBANA BEZBEDNOST

TRAFFIC, CRIMINALITY AND URBAN SAFETY

TEMATSKI ZBORNIK RADOVA MEĐUNARODNOG ZNAČAJA

THEMATIC CONFERENCE PROCEEDINGS
OF INTERNATIONAL SIGNIFICANCE

Palić, 14-15 jun 2023.
Palic, 14-15 June 2023.

Institut za kriminološka i sociološka istraživanja
Beograd, Srbija, 2023
Institute of Criminological and Sociological Research
Belgrade, Serbia, 2023

Izdavač
Institut za kriminološka i sociološka istraživanja
Beograd, Gračanička 18

Za izdavača
Dr Ivana Stevanović
Direktorka Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja

Urednici
Dr Ana Batrićević
Dr Dragan Obradović

Recenzenti
Prof. dr Gál István László
Prof. dr Mario Caterini
Prof. dr Stanko Bejatović

Kompjuterska obrada teksta
Slavica Miličić

Dizajn korica
Dr Ana Batrićević

Tehničko uređenje
Milka Raković

ISBN: 978-86-80756-55-4
DOI: 10.47152/Palić2023

Štampa
Pekograf d.o.o., Beograd

Tiraž
300

Održavanje međunarodnog naučnog tematskog skupa podržali su:

MINISTARSTVO NAUKE, TEHNOLOŠKOG RAZVOJA I INOVACIJA REPUBLIKE SRBIJE

Publisher
Institute of Criminological and Sociological Research
Belgrade, Gračanička 18

For Publisher
Ivana Stevanović, PhD
Director of the Institute of Criminological and Sociological Research

Editors
Ana Batrićević, PhD
Dragan Obradović, PhD

Reviewers
Prof. Gál István László, PhD
Prof. Mario Caterini, PhD
Prof. Stanko Bejatović, PhD

Prepress
Slavica Miličić

Cover design
Ana Batrićević, PhD

Technical Editor
Milka Raković

ISBN: 978-86-80756-55-4
DOI: 10.47152/Palić2023

Print
Pekograf d.o.o., Belgrade

Impression
300 copies

International scientific thematic conference was supported by
MINISTRY OF SCIENCE, TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT AND INNOVATION
OF THE REPUBLIC OF SERBIA

MEĐUNARODNI NAUČNI TEMATSKI SKUP
Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost

PROGRAMSKI ODBOR

Prof. dr Claus Roxin, Pravni fakultet Univerziteta u Minhenu, Nemačka
Akademik prof. dr Igor Leonidovič Trunov, Ruska akademija prirodnih nauka u Moskvi, Rusija
Prof. dr Vid Jakulin, Pravni fakultet Univerziteta u Ljubljani, Slovenija
Prof. dr Milan Škulić, sudija Ustavnog suda Republike Srbije, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Srbija
Akademik prof. dr Miodrag Simović, Pravni fakultet Univerziteta u Banja Luci, Bosna i Hercegovina
Akademik prof. dr Stanko Bejatović, Pravni fakultet Univerziteta u Kragujevcu, Srbija
Prof. dr Božidar Banović, Fakultet bezbednosti Univerziteta u Beogradu, Srbija
Dr Ivana Stevanović, direktor Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Prof. dr Elena Tilovska- Kechegi, Pravni fakultet Univerziteta Sv. Kliment Ohridski, Bitola, Makedonija
Dr Valentina Ranaldi, Pravni fakultet Univerziteta „Niccolo Cusano“ u Rimu, Italija
Prof. dr Zoran Pavlović, Pravni fakultet za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu, Srbija
Dr Milica Kolaković Bojović, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Prof. dr Slađana Jovanović, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu, Srbija
Prof. dr Flaviu Ciopec, Pravni fakultet Univerziteta u zapadnom Temišvaru, Rumunija
Dr Ana Batrićević, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija

ORGANIZACIONI ODBOR

Dr Ivana Stevanović, direktor Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Nenad Vujić, direktor Pravosudne akademije u Beogradu, Srbija
Dr Ana Batrićević, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
Milka Raković, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija
MA Ana Paraušić Marinković, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu, Srbija

INTERNATIONAL SCIENTIFIC THEMATIC CONFERENCE
Traffic, Criminality and Urban Safety

PROGRAMME COMMITTEE

Prof. Claus Roxin, PhD, University of Munich, Faculty of Law, Germany
Academician Prof. Igor Leonidovič Trunov, PhD, Russian Academy of Natural Sciences, Moscow, Russia
Prof. Vid Jakulin, PhD Faculty of Law, University of Ljubljana, Slovenia
Prof. Milan Škulić, PhD, Judge of Constitutional Court of the Republic of Serbia, Faculty of Law, University of Belgrade, Serbia
Academician Prof. Miodrag Simović, PhD, Faculty of Law, University of Banja Luka, Bosnia and Herzegovina
Academician Prof. Stanko Bejatović, PhD, Faculty of Law, University of Kragujevac, Serbia
Prof. Božidar Banović, PhD, Faculty of Security Studies University of Belgrade, Serbia
Ivana Stevanović, PhD, Director of the Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Prof. Elena Tilovska- Kechegi, PhD, Faculty of Law, University St. Kliment Ohridski, Bitola, Macedonia
Valentina Ranaldi, PhD, Faculty of Law, University „Niccolo Cusano“, Rome, Italy
Prof. Zoran Pavlović, PhD, Faculty of Law for Commerce and Judiciary, University Business Academy in Novi Sad, Serbia
Milica Kolaković Bojović, PhD, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Prof. Slađana Jovanović, PhD, Union University, Law School Belgrade, Serbia
Prof. Flaviu Ciopec, PhD, Faculty of Law, West University of Timișoara, Romania
Ana Batrićević, PhD, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia

ORGANIZING COMMITTEE

Ivana Stevanović, PhD, Director of the Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Nenad Vujić, Director of Judicial Academy in Belgrade, Serbia
Ana Batrićević, PhD, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Milka Raković, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia
Ana Paraušić Marinković, Institute of Criminological and Sociological Research in Belgrade, Serbia

VIKTIMIZACIJA KROZ SAOBRAĆAJNE DELIKTE

Prof. dr Zoran PAVLOVIĆ*

Krivičnopravno regulisanje saobraćajne delinkvencije bez obzira na mesto u kaznenom pravu prisutno je nepuni vek u našem pravu, bez obzira na mišljenja gde i kako treba da budu inkriminisana ponašanja i posledice vezane za bezbednost javnog saobraćaja. Autor u svom radu iznosi određene specifičnosti ove grupe zabranjenih ponašanja, prihvatajući tradicionalne podele odgovornosti i pitanja krivice, ali naglašava potrebu određivanja položaja i statusa žrtve u svim fazama postupka, i davanja zaštite i podrške žrtvama krivičnih dela ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja, kao i svim drugim žrtvama. Reforme propisa o bezbednosti javnog saobraćaja su pravi trenutak da se preispitaju osnovne postavke o mestu i položaju žrtve ovih krivičnih dela, ali i specifičnim zahtevima koji se kod saobraćajnih delikata pojavljuju. Problemska pitanja koja se u zaštiti prava svih učesnika u postupku moraju potvrditi nalaze se i u sferi ličnih prava i sloboda, određivanja pritvora, institucionalne odgovornosti i kažnjivosti izvršilaca iz ove grupe krivičnih dela.

KLJUČNE REČI: žrtve saobraćajnih delikata / zaštita i podrška / određivanje pritvora / kažnjivost

UVODNE NAPOMENE

U poslednjih nekoliko decenija se u Republici Srbiji vodi skoro kontinuirana stručna, naučna i opšta rasprava o pitanjima vezanim za bezbednost javnog saobraćaja i donošenje nove zakonske regulative u toj oblasti života ljudi. To pitanje je toliko sveobuhvatno da se ne odnosi samo na propise vezane za upravljanje motornim vozilima ili vazduhoplovima npr., već i izmene čitavog niza drugih zakonskih tekstova koji imaju vezu sa bezbednošću i javnim saobraćajem. To podrazumeva čak i propise iz oblasti kulture, izgradnje ili ekologije.

* Pravni fakultet, Univerzitet Privredna akademija Novi Sad. professor et dr h.c. Pravnog fakulteta Univerziteta u Pečuju, zoran.pav@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9625-1298>

Bavljenje žrtvama krivičnih dela u našem pravosudnom sistemu i društvu za to vreme, gledajući od početka 21.veka angažuje sve veći broj ljudskih i materijalnih resursa, što je prateći deo razvoja ljudske civilizacije i jedinstven proces. On uzima sve veći zamah, dajući više prostora i viktimologiji kao nauci (Pavlović, 2019:9), koja i na taj način dobija svoje mesto u sistemu nauka. Pa iako krivično zakonodavstvo (kako materijalno tako i procesno) još uvek nije odmaklo u zadovoljavajućoj meri u odnosu na neko ranije vreme u pružanju zaštite i podrške žrtvama krivičnih dela (zaboravljajući da je žrtva jedan od subjekata krivičnog postupka), ovo naročito važi za žrtve saobraćajnih delikata.

To dalje često rezultira negativnim reakcijama od strane opšte javnosti kada nedozvoljena ponašanja učesnika u saobraćaju dovedu do teških posledica ponekad i sa letalnim ishodom. Javnost tada reaguje vrlo spontano što je notorna činjenica, kojom prilikom se izgovaraju zahtevi koji u skladu sa utvrđenim procesnim standardima nisu mogući ili su vrlo teško ostvarljivi, od zahteva za obaveznim određivanjem pritvora do reakcija na (ne)pravosnažno izrečene kazne za kažnjiva dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.

Reagovanja javnosti kod saobraćajnih delikata imaju i svoje druge manifestacije, koje mogu da se odnose i na kulturu sećanja na žrtve saobraćajnih delikata. Tako se u našoj zemlji neposredno nakon završetka balkanskih i Velikog rata nastavilo kao i pre toga, doduše neravnomerno teritorijalno raspoređeno, sa održavanjem kulture sećanja i to izgradnjom tzv. kamena krajputaša. Oni su prema navodima Despotovića pomen dušama poginulih da mogu da se vrate mestu odakle su krenuli ili gde su se zaputili. Bez obzira gde se nalazi grobno mesto nastradalog, krajputaš je predstavljao živu kamenu dušu (Despotović, 2022:6).¹ I danas, posle više od veka od tog vremena se, sa mnogo manje intenziteta, ali jednako emotivno postavljaju obeležja koja se nalaze kraj puta, koja podsećaju na žrtve. Na žrtve nastradale u saobraćajnim nezgodama. Posmatrajući samo deonicu međunarodnog puta E 75 u smeru od Novog Sada ka Beogradu registrovali smo brojanjem desetak savremenih krajputaša koji podsećaju i opominju na povećani oprez svih učesnika u saobraćaju. Slično je i na mnogim drugim putevima tog ili nekog drugog ranga, gde se kultura sećanja na žrtve najtežih oblika saobraćajnih kaznenih delikata iskazuje na isti ili sličan način, od kamenih obeležja do zasađenog stabla ili cveća.

Ne ulazeći u dalju analizu ovih spomen obeležja, očigledno je da postoji određena neravnoteža između nastupelih posledica iz delikata protiv bezbednosti javnog saobraćaja i reakcija nadležnih organa po njima. Ta reakcija zahteva ne samo delovanje *post festum*, već i preventivni rad svih odgovornih u vezi sa bezbednim učešćem građana u javnom saobraćaju, uključujući tu i kulturu sećanja.

Tehnološko tehnički razvoj doveo je do toga da se uz sve snažnije i brže mašine, učešće vozila na električni, takoreći nečujni pogon, uz stalnu upotrebu elektronskih

¹ <https://www.politika.rs/scc/clanak/497221/Krajputasi-su-zive-kamene-duse>

sredstava, broj žrtava krivičnih dela, prekršaja i prestupa ne smanjuje. Kazneno pravo treba da dođe na kraju, kao poslednja mera u reagovanju države i društva, dok bi se pojačanim preventivnim radnjama, uključujući i smanjenje sekundarne viktimizacije dala puna podrška svim učesnicima u saobraćaju, a u ovom slučaju, i žrtvama saobraćajnih delikata koje zaslužuju adekvatan tretman.

Cilj ovog rada je da ukaže ne samo na instrumente krivičnog prava i njegove odredbe, već i na činjenicu da se u izgradnji sistema bezbednosti saobraćaja (drumskog, rečnog, jezerskog, vazdušnog), mora povesti više računa i o pravima žrtava i njihovoj zaštiti i pružanju adekvatne podrške, uvažavajući i pravo na kulturu sećanja u prihvatljivom obliku. Specifičnosti ove vrste kažnjivih ponašanja i problemi koji se pojavljuju u vezi sa bezbednosti javnog saobraćaja, mogle bi otvoriti pro futuro i temu o mogućnosti stvaranja posebnog saobraćajnog zakonika, koji bi na celovit način uredio sav saobraćaj u njegovoj ukupnosti, sa rešenjima u odnosu i na uzroke i posledice. Ali, krenimo redom.

1. JEDAN PRIMER I NEKOLIKO PITANJA

Početak decembra 2022.godine u Kragujevcu došlo je do saobraćajne nezgode u kojoj je kao pešak, na obeleženom pešačkom prelazu učestvovala i N. J. (12). Tom prilikom N. J. je zadobila teške telesne povrede opasne po život, sa smrtnim ishodom. Kod pešačkog prelaza su nakon protesta građana ubrzo nakon saobraćajne nezgode postavljene dve platforme koje fizički usporavaju vozila koja se kreću tom deonicom puta. Prateći pisanja elektronskih izdanja dnevnih listova Večernje novosti, Blic, Telegraf i Danas u periodu od dana ovog događaja pa do kraja januara 2023. uočili smo više od 50 tekstova u pomenutim listovima u različitim rubrikama, koji su izveštavali o samoj saobraćajnoj nezgodi. Napisi su se kretali od detaljnih opisa ove i saobraćajnih nezgoda u tom periodu u kom su žrtve bile deca, do reakcija javnosti na ova krivična dela.²

Građani okupljeni oko porodice žrtve N.J. svojim potpisima podržali su inicijativu i peticiju prema nadležnim državnim organima i zakonodavcu Republike Srbije da se za saobraćajne nezgode u kojima se kao žrtve javljaju deca ili slabovide osobe, vozačima na teret stavlja, slično kao kod nasilničke vožnje, postupanje sa eventualnim umišljajem. Istovremeno, predatom peticijom se zahteva upravo za krivična dela protiv ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja sa posledicom kvalifikovanom kao teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja, da se izvršiocima ovih krivičnih dela ako su žrtve deca, a delo se izvrši na obeleženom pešačkom prelazu, izriču strožije zatvorske kazne, što je u skladu i sa nekim komparativnim zakonskim rešenjima, kao na primer u Saveznoj Republici Nemačkoj, gde se predviđa kazna zatvora u trajanju od 15 do 30 godina kod ovakvih krivičnih dela.

² <https://www.telegraf.rs/vesti/srbija/3626122-u-kragujevcu-protest-pravda-za-nikolinu-roditelji-stra-dale-dece-traze-vece-kazne-za-ubice-na-drumovima>

Konkretnom peticijom se zahtevalo da se u skupštinskoj proceduri, u zakone uvede obaveza nadležnog državnog organa da se kod ovakvih nezgoda određuje mera obaveznog pritvora do pravosnažnog okončanja krivičnog postupka.

Bez obzira na svu opravdanost ovakvih zahteva, jasno je da se do njihove realizacije ne može doći tek jednostavnom izmenom Zakona o bezbednosti javnog saobraćaja, već i intervencijama u krivičnom materijalnom i procesnom zakonodavstvu, što je zaista veliki iskorak u odnosu na postavljene standarde i postojeća normativna rešenja.³ Potpisnici peticije su zahtev formulisali tako da je bezbednost dece prioritetna za sve učesnike u saobraćaju na putevima. Od trenutka donošenja Krivičnog zakonika u Republici Srbiji septembra 2005.godine, krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja nisu doživela suštinske izmene normativnog okvira saobraćajne delinkvencije, što vodi ka zaključku da je zakonodavcu postojeće rešenje iz KZ-a zadovoljavajuće ili bar najmanje loše. Ovakav odnos prema toj problematici ne znači da se zakonodavac odlučio za dekriminalizaciju određenih krivičnih dela u kvalitativnom i kvantitativnom smislu, već da u jednom delu stručne javnosti postoji shvatanje da su i ovako postavljene kazne previše stroge. Zanimljivo je činjenica, da u odnosu na druga krivična dela, kao što su krivična dela protiv imovine, ova krivična dela zaslužuju ipak posebnu pažnju od onih koji stvaraju pravo – od strane suda, ali i od strane tužilaštva, koje treba da prati kretanje stanja kriminaliteta u društvu, i od strane nadležnih državnih agencija i komiteta.

Očigledno je da sudska praksa ide smerom ublažavanja zaprečenih kazni, jer se izriču kazne koje su približne donjem minimumu. Iz godine u godinu, sudska praksa pokazuje da se smerom ublažavanja kazne ide ispod predviđenog zakonskog minimuma. Signal zakonodavcu bi trebao biti sve veći raskorak kod kažnjavanja, kod ove grupe krivičnih dela, u odnosu na neka druga zaštićena dobra, pa se vrlo često za povređeno ili ugroženo dobro - ljudski život ili telesni integritet izriču manje kazne nego kada se radi o zaštiti imovine.

Ovako iznet stav zahtevao bi dublju analizu, ali i oprez jer je teško i skoro nemoguće izvršiti kvantifikaciju tako dobijenih rezultata. Iz analiziranih tekstova upravo provejava ovakva komparacija, što je još jedan signal kako žrtve ovih krivičnih dela doživljavaju odmeravanje kazne kod ove grupe krivičnih dela. U navedenom periodu nismo pronašli niti jedan tekst koji bi izražavao nezadovoljstvo građana zbog odluka donetih u prekršajnom ili privrednoprestupnom postupku, već isključivo zbog posledica krivičnih dela.

Ono što možda nedostaje u ovom trenutku jeste i javna, stručna i akademska rasprava o iznetim predlozima i diskusija o njima, ali i otvaranje procesa dijaloga kako i gde i ko da pruža psihološku i drugu podršku žrtvi iz ove grupe krivičnih dela, i to bez

³ <https://www.novosti.rs/drustvo/vesti/1206086/drzava-podrzala-stroze-kazne-ubice-dece-zebri-peti-ciju-pravda-nikolinu-potpisalo-oko-17-500-gradjana>

obzira da li se radi o zaštiti ili podršci. Jer, radi se o zaštiti i unapređenju prava žrtava iz specifičnog oblika nasilja, nasilja u javnom saobraćaju.

Od početka reforme krivičnog procesnog zakonodavstva iz 2000-ih, pritvor više nije obavezna kategorija, već je reč o jednoj od mera koja treba da se koristi izuzetno, i pitanje svakog pritvaranja dok god se možda odredbe ZKPa o pritvoru ne izmene, treba vrlo pažljivo primenjivati. Ovo naročito uz uvažavanje procesnih ograničenja kod određivanja pritvora, ali i poštovanja da je i žrtva nezaobilazni deo postupka, kao onaj koji je imao koliziju sa okrivljenim, pa se pitanje određivanja pritvora kod ovih krivičnih dela mora dodatno analizirati..

Sve izneto u vezi sa ovim primerom skreće pažnju i akademskoj zajednici, da se nagomilani problemi u ovoj oblasti neće rešiti tek jednostavnim izmenama zakonske regulative vezane za bezbednost javnog saobraćaja i blanketne norme o obavezama učesnika u saobraćaju, već bi značile i korekcije u krivičnom materijalnom i procesnom zakonodavstvu, ali i organizaciji nadležnih državnih organa. Opravdano se postavlja pitanje, ko je taj ko se brine o zaštiti prava žrtava saobraćajnih delikata dok god to eksplicitno ne bude navedeno u posebnom zakonu. Gledajući teleološki cilj pravnih normi u oblasti krivičnog prava, u ovom trenutku to je institucija javnog tužilaštva, bez obzira koliko su oni (ne)spremni da prihvate i taj deo nadležnosti, a još više i odgovornosti u okviru svoje institucije.

Podneta peticija roditelja čija su deca smrtno stradala na pešačkim prelazima i trotoarima za izmene krivičnog zakonodavstva podrazumeva strože kažnjavanje, što je od strane nadležnog ministarstva pravde dobilo podršku. Ideja je da se kroz pooštavanje kaznene politike, deluje preventivno na ponašanje svih učesnika u saobraćaju. Izmenama postojećih zakona i ujednačenijom sudskom praksom može se uticati na savest i odgovornost vozača, kako bi se sačuvali životi pešaka, a posebno životi najmlađih, što je prvi korak koji je neophodno uraditi da bi se dolovalo preventivno u stvarnom životu.⁴

2. GRANICE STRADANJA I POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH DELIKATA

Prema podacima Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije, broj žrtava sa letalnim ishodom u prethodnim godinama kretao se oko 500 po godini, dok se u prethodnoj 2022. godini radi o 554 izgubljena života u 33.225 saobraćajnih nezgoda, gde je konstatovano preko 3000 teških telesnih povreda.⁵ U prvih 6 nedelja ove godine prosečno je najmanje jedno lice dnevno izgubilo život, a više od 1300 je zadobilo teže i

⁴ <https://www.pravniportal.com/poostravanje-kazni-za-krivica-dela-protiv-bezbednosti-javnog-saobracaja/>

⁵ <https://pink.rs/hronika/478229/crna-statistika-45-poginulih-u-srbiji-od-pocetka-2023-godine-povredjene-1334-osobe-neko-strada-svaki-dan>

Iako se broj saobraćajnih nezgoda i broj krivičnih predmeta razlikuje, u neodstatku jedinstvene evidencije (po prijavljenima, i po nezgodama, kada se uz podatke Javnog tužilaštva oni uporede, dolazi se do zaključka da su dati podaci tačni.

lakše telesne povrede. U poslednjih četvrt veka od posledica iz ove grupe krivičnih dela izgubili smo stanovništva koliko broji jedna opština, veličine Požege. Ove brojke nam ukazuju na veliki broj ličnih tragedija koje se dešavaju, ali i gubitke društva zbog saobraćajnih delikata. U tom kontekstu mora se jasno zaključiti, da bezbednost u saobraćaju nije zagarantovana kategorija, već svaki pojedinac i društvo moraju da daju svoj doprinos u poštovanju saobraćajnih propisa i odgovornosti prema trećima, a bezbednost u saobraćaju zavisi najviše od nas samih. Iako izrečena u drugom kontekstu, izreka F. M. Dostojevskog da smo svi mi odgovorni jedni za postupke drugih je izuzetno aktuelna u ovoj oblasti.

Globalne procene koje se iznose svakog novembra na Dan sećanja na žrtve nastradalih u saobraćaju ukazuju da saobraćajne nezgode godišnje u svetu odnesu više od milion žrtava, uz štetu koja se meri stotinama miliona dolara. Mnogi od učesnika u saobraćajnim nezgodama često postaju osobe sa invaliditetom. Prateći procene Svetske zdravstvene organizacije (WHO) koje objavljuju na njihovim web stranicama, prema aktuelnim trendovima do 2030.godine će smrt u saobraćaju postati peti uzročnik smrtnosti u svetu, sa mnogo većim brojem žrtava nego što se iskazuje.

S obzirom na veliki broj nastradalih ovde bi izvukli zaključak da srpsko društvo, ali i brojne žrtve podcenjuju opasnosti od ovih krivičnih dela i svih rizika u saobraćaju. Jedan od osnovnih postulata, načelo poverenja u saobraćaju, često se ne poštuje. Jer, represivno delovanje države neće doprineti smanjenju broja žrtava u ovoj kriminalnoj sferi, ukoiko se ne deluje preventivno. Uzlazna linija broja žrtava može da se prekine podizanjem svesti svih učesnika u saobraćaju, od najranijeg doba.

Sveprisutno nasilje među adolescentima, ali i drugim članovima društva reflektuje se i kao javno nasilje nasilnika u saobraćaju. Nasilnička ili bezobzirna vožnja, kao i druga nepoštovanja saobraćajnih pravila, označavaju se kao nasilje u saobraćaju, kao deo socijalnog nasilja. Prema navodima Pavlovića, ovde se radi o jasnom nasilju nad decom, osobama sa invaliditetom, posebno marginalizovanim grupama, starijima, trudnicama i dr. (Pavlović, 2019:4).

Prema neobjavljenom istraživanju studenata Pravnog fakulteta Univerziteta Privredna akademija, od oko 120 pregledanih krivičnih predmeta u 2018., 2019. i 2020.godini na teritoriji Osnovnog suda u Novom Sadu, većina od 66% odnosi se na saobraćajna nezgode, kojima su bili ugroženi život i telesni integritet čoveka i imovina. Ono što je zabrinjavajuće, prema procenama koje je uradila (WHO) Svetska zdravstvena organizacija 2022., jeste da će bez obzira na nedavna iskustva sa pandemijom COVID-19 i njegovim posledicama, posledice od saobraćajnih nezgoda biti veće i od posledica bolesti ovih razmera.

3. KRIVIČNOPRAVNO REGULISANJE SAOBRAĆAJNIH KRIVIČNIH DELA

Kod krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja objekt krivičnogpravnog zaštite predstavlja bezbednost javnog saobraćaja. Iako je stanje bezbednosti u ovoj

oblasti izuzetno teško i sa velikim brojem žrtava (ljudskih života), ciljevi zaštite se primarno ostvaruju preventivnim aktivnostima, dok se norme krivičnog prava smatraju nužnim sredstvom u suzbijanju saobraćajne delinkvencije. Kazneno pravo u ovoj oblasti, bez obzira radi li se o krivičnim delima, prekršajima ili privrednim prestupima, ipak do kraja nema efikasne preventivne rezultate. Ali to ne znači da je reakcija države na ugrožavanje javnog saobraćaja novijeg doba i da se o tome ranije nije vodilo računa.

Zakonodavno uređenje saobraćajnih krivičnih dela u savremenom smislu te reči prvi put se pojavljuje kod nas u Krivičnom zakonu Kraljevine Jugoslavije 1929.godine, sa idejom da su to klasična krivična dela ugrožavanja. Posebnim paragrafom bilo je uređeno ugrožavanje bezbednosti drumskog saobraćaja (204), a posebnim (206) ugrožavanje sigurnosti ostalih vrsta saobraćaja (železnički, tramvajski, vazdušni i brodski), što je bilo vrlo slično i na primer francuskom krivičnom zakonodavstvu. Delo je bilo moguće izvršiti i sa umišljajem, i nehatno. Svi kasnije donošeni krivični zakoni su na sličan način regulisali ovu problematiku, a razlike su bile u objedinjavanju ili ne, ugrožavanja svih vrsta saobraćaja u jedan član zakona, sa naglašavanjem specifičnosti. Razlikovalo se ugrožavanje opasnom radnjom ili sredstvom, da je delo izvršeno usled omamljenosti, nesavesnim nadzorom i slično, u odnosu na druge oblike ugrožavanja. U nekim periodima ova krivična dela bila su (na primer u KZ FNJR iz 1951.) zajedno sa inkriminacijama izazivanja opšte opasnosti odnosno ugrožavanja bezbednosti uopšte, a u nekim trenucima bila su predviđena posebna krivična dela izdvojeno od drugih.

Imajući u vidu činjenicu da krivično delo nepružanja pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi, počevši od 1977.godine ovo krivično delo pridodato je toj, sada već zasebnoj glavi u krivičnom zakonu krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Ovakav koncept se zadržao i danas, bez obzira što od početka tog doba (od 1977. i donošenja tadašnjih krivičnih zakona) se povećao i broj saobraćajnih nezgoda, ali se povećao broj i pristalica, ali i kritičara ovakvih zakonodavnih rešenja, uključujući i još uvek ne previše glasne predloge o pravljenju posebnog, sistemskog zakona o bezbednosti javnog saobraćaja, koji bi u sebi obuhvatao i materijalne i procesne odredbe primerene ovoj grupi krivičnih dela.

Možemo konstatovati da se skoro sve norme kojima se u našem kaznenom pravu propisuju pravila ponašanja u saobraćaju nalaze u zakonskim odredbama u zoni prekršajnog kažnjavanja. Imajući u vidu blanketni karakter tih normi, kada su ispunjeni zakonski uslovi, odgovornost izvršilaca se iz oblasti prekršajnog prava prenose u područje krivičnog prava, dakle tek onda kada izvršilac kršenjem odredbi propisa o bezbednosti javnog saobraćaja tako ugrozi saobraćaj da je izazvao nezgodu u kojoj je neko drugi telesno povređen, ili je drugom prouzrokovana imovinska šteta ili je prouzrokovana smrt jedne ili više osoba. Drugim rečima, radnja se kroz izvršeni prekršaj sa posledicom prebacuje u krivičnopravnu sferu za određeno krivično delo.

Na ovoj ideji se zasniva i koncept današnjeg Krivičnog zakonika u RS i diskretan trend dekriminalizacije u kvalitativnom i kvantitativnom značenju i napomenu da se zahvaljujući novim tehničko tehnološkim rešenjima u odnosu na vozila (uključujući i

plovila) u upotrebi trenutno radi i na izmenama blanketnih odredbi propisa iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, od upravljanja vozilima i drugim sredstvima za prevoz, do sticanja prava na upravljanje.

Kod saobraćajnih delikata radi se o različitim tipovima prekršaja, krivičnih dela i prestupa, kojima se ugrožavaju različita društvena dobra. Kada se radi o krivičnim delima, ona imaju svoje i objektivne i subjektivne elemente. Nastaju i umišljajnim i nehatnim ponašanjima vozača, a svih drugih učesnika u saobraćaju. Često je vrlo teško u konkretnim predmetima utvrditi granicu između nehata, objektivne odgovornosti učesnika u saobraćaju (npr. na putevima), umišljaja (i bezobzirne vožnje) i prava građana da imaju potpunu zaštitu od viktimizacije i kod ovih krivičnih dela, kao i kod svih drugih. To otvara pitanje gde se odgovor ne nalazi samo u krivičnom pravu, koje po prirodi stvari dolazi kao poslednja mera, jer se pitanje slobodne volje u saobraćaju može postaviti i kao vrste prinude. Ovo podrazumeva da se u pojedinim zemljama zabranjuje upotreba vozila koja po svojim karakteristikama i starosti ne mogu da budu upotrebljavana u redovnom saobraćaju (jer kolokvijalna razlika između starih vozila i starudija ima svoje značajno bezbednosno značenje).

Još jedan oblik ugrožavanja bezbednosti saobraćaja na putevima tiče se krivične odgovornosti, koja je po svojoj prirodi individualna i u odnosu na krivicu i u odnosu na nastupelu štetu. No sem u privrednoprestupnoj oblasti, u sudskoj praksi do sada nismo sreli pitanje odgovornosti pravnih subjekata drugim rečima države za stanje puteva i onih kojima je povereno gazdovanje javnim putevima, što takođe izaziva velike negativne društvene posledice, i ova vrsta odgovornosti se uglavnom i kada se pokrene završava na građanskopravnoj odgovornosti. Koliko bi to trebalo da bude uređeno i krivičnim zakonodavstvom trebalo bi da pokaže neka buduća javna rasprava o toj temi.

Danas se u Glavi XXVI Krivičnog zakonika (2005.) nalazi 9 krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. I, prema Stojanoviću ovom grupom krivičnih dela štiti se bezbednost saobraćaja bez obzira na njegovu vrstu, tj. pored ugrožavanja saobraćaja na putevima, predviđene su i druge inkriminacije, kojima se štiti bezbednost vazdušnog, železničkog, broskog, tramvajskog, trolebujskog, autobusnog saobraćaja i saobraćaja žičarom (Stojanović, 2019:912). Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja propisana su odredbama člana 289-297 Krivičnog zakonika ("Sl. glasnik RS", br. 85/2005, 88/2005 – ispr., 107/2005 – ispr., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019), prema kojim odredbama zakon poznaje sledeća krivična dela: Ugrožavanje javnog saobraćaja član 289., Ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom, član 290., Ugrožavanje bezbednosti vazdušnog saobraćaja član 291., Ugrožavanje bezbednosti vazdušnog ili pomorskog saobraćaja ili nepokretne platforme član 292., Otmica vazduhoplova, broda i drugog prevoznog sredstva član 293., Piratstvo član 294., Nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem član 295., Nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi član 296., Teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja član 297.

4. VIKTIMOLOŠKA DIMENZIJA SAOBRAĆAJNIH DELIKATA I MOGUĆA REŠENJA

Imajući u vidu činjenicu da je ovaj rad rezultat i ličnih iskustava, kao i iskustava drugih koji su kao učesnici u saobraćaju bili žrtve viktimizacije, odnosno trpeli neki vid nasilja/diskriminacije u vezi sa saobraćajnim deliktima, ovako postavljen koncept rada ima još jednu dimenziju. Naime, zalaganjem za utvrđivanje drugačijeg koncepta prava žrtve saobraćajnog delikta u krivičnom postupku ne znači i da se zalažemo za to da prava jedne strane ovde žrtve, narušavaju prava druge strane, dakle okrivljenog. Ideja je da se upravo u formi budućeg otvorenog dijaloga sagledaju argumenti svih učesnika u saobraćaju, bez nasilništva, diskriminacije ili mržnje. Rizikujući da se otvori pitanje na koje ne može da se brzo i lako da odgovor, sigurno je da iz pijeteta prema mnogobrojnim žrtvama iz saobraćajnih delikata ovo treba razmatrati i to bez pravnih predrasuda (da je nešto uspostavljeno kao standard i da nije moguće da se menja), sa puno tolerancije dakle i nenasilnosti, koja nedostaje u našoj saobraćajnoj (ne)kulturi. Pitanja odgovornosti „jačeg“ u saobraćaju ne provociraju negiranje moguće odgovornosti i „slabijeg“, koji često mogu da značajno doprinesu samoj posledici. Premda viktimološka dimenzija saobraćajnih delikata nema tradicionalni krivičnopravni pristup, to ne znači da se neka od rešenja upravo ne nalaze u materijalnom i procesnom krivičnom zakonodavstvu.

Saobraćajni delikti pokazuju danas povezanost kriminala i društvenog razvoja, kako god da to može zvučati, jer povećana društvena pokretljivost, novi standardi kvaliteta života, drugačije zadovoljavanje ljudskih potreba nego pre i urbanost u kontekstu sve veće koncentracije broja stanovnika ka velikim gradovima i sredinama predstavljaju obavezne premise za razumevanje promena koje postoje u dinamici, strukturi i rasprostranjenosti pojava oblika ovih zabranjenih ponašanja. Etiološki gledano, saobraćajni delikti danas imaju sve više povezanosti na relaciji uzroka i posledica sa zloupotrebom alkohola, psihoaktivnih supstanci i upotrebe elektronskih sredstava, nego ikada pre. Sa poremećajima ponašanja kao što su depresija, anksioznost ili niska kontrola impulsa, uz druge oblike društveno neprihvatljivih ponašanja, broj posledica prouzrokovanih saobraćajnim deliktima sigurno raste.

Posebno ranjive grupe, koje su i više izložene riziku da postanu žrtve saobraćajnih nezgoda jesu i putnici, i vozači u npr.putničkim vozilima, a naročito pešaci, vozači električnih trotineta, biciklisti, deca, stariji, osobe sa invaliditetom i dr. No, da bi bili dovoljno fer u viktimološkom smislu, kako smo to i napomenuli, mora se imati u vidu i doprinos žrtve nastanku saobraćajne nezgode, naročito kod povređivanja i smrtnih posledica kada se ti drugi učesnici u saobraćaju, na primer pešaci, ne pridržavaju ni osnovnih pravila o bezbednosti javnog saobraćaja, pa prelaze ulicu na nedozvoljenom mestu, ili put pretrčavaju, ili koriste nedozvoljena elektronska sredstva kao što su mobilni telefoni prilikom prelaska obeleženog ili neobeleženog pešačkog prelaza i dr.

Ovako postavljen saobraćaj, kao društveni fenomen koji karakteriše izuzetno brz razvoj i upotreba u njemu potpuno novih, pa do sada i neprepoznatih vozila i uređaja, je izuzetno velika odgovornost za sve nas. To istovremeno znači i da je bezbednosni izazov koji se sa posledicama približava drugim izazovima, rizicima i pretnjama po život, zdravlje i bezbednost ljudi, imovine i životne sredine. U tom kontekstu razlikujemo tri stepena bezbednosnih izazova, rizika i pretnji: prvi, koji se odnose na psihofizičke povrede svih učesnika u saobraćaju, bez obzira na njihov položaj u konkretnoj saobraćajnoj situaciji (da li su pešak, vozač ili treće lice), drugi nivo rizika koji se tiče ugroženosti materijalnih dobara i poslednji ali danas izuzetno aktuelan stepen bezbednosnih rizika, odnosno uvažavanje ekoloških standarda gde je odgovornost na svim subjektima prava u pravnom saobraćaju.

Danas je saobraćajna kultura deo opšte kulture i prihvaćenih vrednosti u civilizovanom društvu. Ona je deo vrednosnih orijentacija u jednoj zajednici, ali i stepena odnosa ekonomske moći i načina upravljanja motornim vozilom. Nasilničko ponašanje u saobraćaju ne mora biti povezano sa snagom vozila kojim se upravlja, ali se uglavnom vezuje upravo za veće i jače, a ne za slabije. Sociološki i kulturni obrasci ponašanja utiču na naše ponašanje u saobraćaju, pa se kao jedan od komentara na ponašanje vozača nakon saobraćajne nezgode (kao što je to bio slučaj u predmetu N. J. koja je nastradala u Kragujevcu početkom decembra 2022.) pojavljuje upravo primedba na nedostatak empatije kod učesnika u saobraćaju koji je učestvovao u nezgodi u poziciji „jačeg“ kao vozač, uz napomenu da i tu mogu da postoje ekskulpirajući momenti.

Nasilje se u saobraćaju može ispoljavati na različite načine, kroz prekoračenje ili neprilagođavanje brzine upravljanja vozilom, preticanje ili približavanje suprotno saobraćajnim pravilima koji omogućavaju da se to u čini na bezbedan način, upotrebom ili pak neupotrebom sirene kao zvučnog signala i drugo. U nekim drugim saobraćajnim kulturama nasilje može da ima i čitav niz folklornih elemenata, od primera iz Argentine gde su prisutne stalne verbalne agresije od strane svih učesnika u saobraćaju međusobno, konkludentnih radnji u Holandiji ili nedozvoljenog približavanja vozilom u Japanu. Čini se da smo mi u naš obrazac saobraćajnih ponašanja nasilja uspeli sve to da inkorporiramo, pa i da usavršimo, u negativnom kontekstu. Ako bi saobraćajnu kulturu ipak stavili u kontekst šire društvene kulture, videćemo da onako kako živimo, tako se ponašamo i u saobraćaju. Ovo znači da treba da razvijemo osećaj odgovornosti prema drugima i sebi, pa da ne učestvujemo u saobraćaju u situacijama kada smo u stanju rizika. Iz zvaničnih evidencija Ministarstva unutrašnjih poslova, najveći broj saobraćajnih delikata i nezgoda izazvan je nepoštovanjem bezbedne brzine u upravljanju vozilom, nasilničkim ponašanjem (vožnjom) i nepoštovanjem prava pešaka, kao slabijeg učesnika u saobraćaju. Sve prisutnija agresivnost i nemogućnost tolerancije posledično izaziva sve veći broj deliktних ponašanja učesnika u saobraćaju. Imajući u vidu vožnju pod uticajem sredstava koja nam smanjuju moć rasuđivanja, takvu vožnju možemo označiti kao deo društvenog nasilja. Bezobzirna i nasilnička vožnja zbog svojih posledica izaziva veći stepen društvene opasnosti od mnogih „tradicionalnih“

kriminalnih ponašanja i ugrožavanja drugih vrednosti, zbog svojih posledica. Zato je odgovornost ne samo na državi da obezbedi dobre zakone i njihovu primenu, već i na svim građanima da promovišu nenasilnu kulturu i human pristup prema svima.

Da bi bili pravedni, moramo da napomenemo da se na nedozvoljen način u saobraćaju ponaša i jedan ipak zanemarljivo mali broj pešaka, a kao dobar primer može da posluži njihovo nepropisno kretanje po kolovozu i slično, čime u zanačajnoj meri doprinose nastupelim posledicama.

Veliki broj saobraćajnih nezgoda i posledica se može sprečiti. Svi učesnici u saobraćaju moraju da se pridržavaju svih pravila bezbednog ponašanja kako bi se izbegli neželjeni događaji. Od izuzetne je važnosti da se pridržavamo primene upotrebe sigurnosnih pojaseva, zaštitnih kaciga, propisane brzine, izbegavanja konzumiranja alkohola i droga, što uz upotrebu mobilnih uređaja u saobraćaju zaista predstavljaju dobre preventivne mere.

Sa druge strane, njihova zloupotreba govori o visokoj „kulturi“ netolerancije prema drugim učesnicima u saobraćaju, što uz sporiji i slabiji odgovor sistema na kršenje saobraćajnih propisa više doprinosi nasilju u saobraćaju. Rizikujući da dobijemo negativne kritike od strane onih koji ne prepoznaju važnost i značaj zaštite i podrške pravima žrtava saobraćajnih delikata od trenutka povređivanja do pravosnažnog okončanja pred nadležnim sudom, naglašavamo da se rešenja ne nalaze samo u kaznenom zakonodavstvu ili odredbama koje regulišu bezbednost javnog saobraćaja, već i u preventivnom i kontinuiranom radu praktično od rođenja do duboke starosti. Nenasilna vožnja i tolerancija svih učesnika u saobraćaju nisu samo stvar zakona već i odnosa društva prema saobraćajnim deliktima i njihovim žrtvama, ali i odnosom medija u izveštavanju o njima.

Otvarajući različita pitanja viktimizacije kroz saobraćajne delikte ona nas upućuju na različite izazove koji se pojavljuju pred učesnicima u saobraćaju i donosiocima odluka koji treba da normiraju unapred neodređeni broj slučajeva. Motiv za dalji rad treba da bude poticanje na solidarnost i društvenu odgovornost u svima nama, te prihvatanje nužnosti kontinuiranog preventivnog rada i edukacije svih učesnika u saobraćaju.

UMESTO ZAKLJUČKA

Jasno je da pravno uređenje saobraćajnih delikata predstavlja izuzetno odgovoran posao, kod koga se moraju ugraditi pravni i vanpravni elementi, od odgovornosti pojedinaca do odgovornosti pravnih lica i države. Kritičari važećih rešenja često opravdano negativno ocenjuju postojeće stanje, ali bez odgovarajuće diskusije i konkretnih predloga kako dalje je teško pronaći optimalne zakonske odgovore na otvorena pitanja.

Oni koji smatraju da je uz uključivanje novih tehničkotehnoloških uređaja u saobraćajne propise situacija načelno zadovoljavajuća imaju tradicionalne odgovore.

Kod pitanja krivice i postojanja umišljaja smatra se da se razdvajanjem krivice za prethodni stadij – ugrožavanje, gde su mogući i umišljaj i nehat, od krivice za povređivanje, gde je moguć samo nehat, nalazimo na dobrom rešenju. Kod saobraćajnih delikata gde se bez sumnje radi o skrivljenom i nasilničkom ponašanju vozača, tu nema nikakvih dilema kako će se voditi postupak prema izvršiocu krivičnog dela. Veći je problem kako se postaviti u situaciji kada postoji stepne sumnje, koji vodi primeni nekih drugih zakonskih rešenja od onih kao što su *in dubio pro reo*, pa dalje. Ali, šta raditi u situaciji kada su posledice ovih zabranjenih ponašanja takve da izuzetno teško pogađaju žrtve. Odstupanja od opšteprihvaćenih standarda nisu dozvoljena, ali da li se na taj način dolazi do pravičnog rešenja u postupku. Odgovor na ovo pitanje, pitanje pravičnosti i zakonitosti naročito dolazi do izražaja kada se kao žrtve pojavljuju deca, koja su u sve većem broju i učesnici u saobraćaju kao vozači i kao žrtve. Stoga pitanje viktimizacije kod saobraćajnih delikata ima izuzetnu važnost, da se postave dobre premise i vidi kako se može doći do što boljeg rešenja.

Zakonske mogućnosti oslobođenja od sankcije ili vanrednog ublažavanja kazne sigurno predstavljaju mehanizam koji nam pri tome može pomoći, ali se postavlja pitanje da li je to dovoljan osnov za postupanje u svim situacijama koje se događaju. Jer se često događaju i obrnute situacije, kada se posledice pojavljuju sa letalnim ishodom, a žrtve traže satisfakciju u krivičnom postupku. Ova grupa krivičnih dela i zakonska rešenja često zato ne daju odgovore na pitanja kako da se dođe do pravične odluke. Taj balans je naravno nemoguće napraviti, ali i žrtve imaju sva prava u postupku, da se i prema njima primenjuju standardi zaštite njihovih prava i pravnih interesa.

Ovo bi podrazumevalo potpuno novi pristup u materijalnom i procesnom zakonodavstvu, uz preispitivanje ne samo postojećih standarda u oblasti opšteg krivičnog prava i saobraćajnog prava uopšte, već i prepoznavanja potreba postojanja pružanja pomoći i podrške žrtvama krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja. Reč je postupku koji nije moguće rešiti, da naglasimo još jednom samo izmenama blanketnih normi, već podrazumeva i institucionalno reorganizovanje. Lična zainteresovanost i umeće da se postave prema ovakvim situacijama nije dovoljna garancija za žrtve da će im se njihova prava poštovati a njima dati očekivana zakonska podrška, koja mora da bude jednaka za sve.

Krivično pravo i blanketne odredbe u vezi sa ugrožavanjem bezbednosti javnog saobraćaja ne mogu da daju odgovore na sva pitanja za unapred nepredviđen broj slučajeva, ali bi trebalo sigurno da se taj odgovor ponudi na što je bolji mogući način. Jedan od primera koji se može postaviti, a koji se realno pojavljuje u stvarnom životu, tiče se upotrebe odgovarajuće obuće od strane vozača, pa je opravdano zapitati se da li visoke platforme na savremenoj obući predstavljaju adekvatnu obuću, sa kojom se može bezbedno upravljati vozilom.

To samo znači da se u pitanje saobraćajnih delikata mogu uključiti ne samo oni koji se bave krivičnim pravom ekolozi ili inženjeri saobraćajne struke, nego da je reč o jednom od najsloženijih oblika ponašanja koji se mora vrlo pažljivo i sveobuhvatno

regulisati, upravo možda kroz donošenje i stvaranjem sistema zaštite bezbednosti. Ako se na kraju zapitamo šta i kako će biti sa kulturom sećanja i do sada postavljenim spomenicima krajputašima, sigurno je da će fenomen bezbednosti javnog saobraćaja dobiti svoj zaokruženi odgovor.

REFERENCE

1. Despotović, M. (2022) *Žive kamene duše*. Kosjerić: Udruženje potomaka ratnika 1912-1918 Ljubomir Marić.
2. Pavlović, Z. (2019) *Viktimizacija kroz životne cikluse*. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja i Službeni glasnik.
3. Stojanović, Z. (2019) *Komentar Krivičnog zakonika*, 9. izmenjeno i dopunjeno izdanje. Beograd: Službeni glasnik.

INTERNET IZVORI

4. <https://www.politika.rs/scc/clanak/497221/Krajputasi-su-zive-kamene-duse>
5. <https://www.telegraf.rs/vesti/srbija/3626122-u-kragujevcu-protest-pravda-za-nikolinu-roditelji-stradale-dece-traze-vece-kazne-za-ubice-na-drumovima>
6. <https://www.novosti.rs/drustvo/vesti/1206086/drzava-podrzala-stroze-kazne-ubice-dece-zebri-peticiju-pravda-nikolinu-potpisalo-oko-17-500-gradjana>
7. <https://www.pravniportal.com/poostravanje-kazni-za-krivicna-dela-protiv-bezbednosti-javnog-saobracaja/>
8. <https://pink.rs/hronika/478229/crna-statistika-45-poginulih-u-srbiji-od-pocetka-2023-godine-povredjene-1334-osobe-neko-strada-svaki-dan>

Prof. Zoran PAVLOVIĆ, PhD

Faculty of Law of the University of the Busines Academy in Novi Sad,

Professor et dr h.c. Faculty of Law in Pecs

VICTIMIZATION THROUGH TRAFFIC OFFENSES

The criminal law regulation of traffic delinquency, regardless of its place in criminal law, has been present in our law for a few centuries, regardless of opinions on where and how the behaviors and consequences related to public traffic safety should be incriminated. In his work, the author presents certain specificities of this group of prohibited behaviors, accepting the

traditional division of responsibility and questions of guilt, but emphasizes the need to determine the position and status of the victim in all stages of the procedure, and to provide protection and support to victims of criminal acts of endangering the safety of public traffic, as well as all other victims. Reforms of regulations on public transport safety are the right moment to review the basic assumptions about the place and position of the victim of these crimes, but also the specific requirements that appear in the case of traffic offences. Problematic issues that must be confirmed in the protection of the rights of all participants in the proceedings are also in the sphere of personal rights and freedoms, determination of detention, institutional responsibility and the punishment of the perpetrators of this group of criminal acts.

KEY WORDS: *victims of traffic offences / protection and support / detention / punishment*

CIP - Каталогизација у публикацији Народна библиотека Србије, Београд

656.08(082)

351.74/.76:711.4(082)

**МЕЂУНАРОДНИ научни тематски скуп Саобраћај, криминалитет и
урбана безбедност (2023 ; Палић)**

Tematski zbornik radova međunarodnog značaja / Međunarodni naučni tematski skup Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost, Palić, 14-15 jun 2023. = Thematic Conference Proceedings of International Significance / International scientific thematic conference Traffic, Criminality and Urban Safety, Palic, 14-15 June 2023. ; [urednici, editors Ana Batrićević, Dragan Obradović]. - Beograd : Institut za kriminološka i sociološka istraživanja = Institute of Criminological and Sociological Research, 2023 (Beograd : Pekograf). - 456 str. : ilustr. ; 25 cm

Radovi na srp. i eng. jeziku. - Tiraž 300. - Str. 17-20: Predgovor = Preface / Ana Batrićević, Dragan Obradović. - Bibliografija uz svaki rad. - Abstracts ; rezimei.

ISBN 978-86-80756-55-4

a) Саобраћај -- Безбедност -- Зборници b) Градови -- Безбедност -- Зборници

COBISS.SR-ID 116824073