

Крсто Липовац
Милан Вујанић
Драган Обрадовић
Миладин Нешић

**УВИЂАЈ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА
ЗА ЈАВНЕ ТУЖИОЦЕ
И САОБРАЋАЈНУ ПОЛИЦИЈУ**

Београд
2018.

Пројекат
Стручно усавршавање јавних тужилаца и саобраћајне полиције
у вршењу увиђаја саобраћајних незгода

Наслов
УВИЂАЈ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА
ЗА ЈАВНЕ ТУЖИОЦЕ И САОБРАЋАЈНУ ПОЛИЦИЈУ

Издавач
Правосудна академија

За издавача
Ненад ВУЈИЋ, директор ПА

Аутори
проф. др Крсто ЛИПОВАЦ
проф. др Милан ВУЈАНИЋ
доц. др Драган ОБРАДОВИЋ
доц. др Миладин НЕШИЋ

Рецензент
проф. др Милан Жарковић
Криминалистичко-полицијска академија

Уредници издања
доц. др Миладин Нешић и доц. др Драган Обрадовић

Технички уредник
Доц. др Миладин Нешић

Графичка припрема
Јелица Васић

Штампа
“Глосаријум”, Београд

Тираж
1.000 примерака

ISBN 978-86-6297-020-6

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР	5
ИЗВОД ИЗ РЕЦЕНЗИЈЕ	6
1. УВИЂАЈ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	7
1.1. ПОЈАМ И ЗАКОНСКИ ОСНОВ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	7
1.1.1. Процесуалистичке дефиниције увиђаја	7
1.1.2. Криминалистичке дефиниције увиђаја	7
1.1.3. Увиђај као систем радњи	7
1.1.4. Законски основ за вршење увиђаја.....	8
1.2. ЗНАЧАЈ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	25
1.2.1. Значај увиђаја за анализу конкретне саобраћајне незгоде.....	26
1.2.2. Значај увиђаја за анализу стања безбедности саобраћаја и управљање безбедношћу саобраћаја	27
1.3. СПЕЦИФИЧНОСТИ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У ОДНОСУ НА ОСТАЛЕ УВИЂАЈЕ.....	27
1.4. МЕТОДЕ ФИКСИРАЊА МЕСТА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	29
1.5. ЕЛЕМЕНТИ УВИЂАЈНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ И ЊИХОВЕ СПЕЦИФИЧНОСТИ.....	30
1.5.1. Записник о увиђају	31
1.5.2. Фотодокументација.....	32
1.5.3. Скица места саобраћајне незгоде	33
1.5.4. Ситуациони план места саобраћајне незгоде.....	34
1.5.5. Остали прилози (најчешће су то изузети предмети).....	35
1.6. ТЕХНИЧКА НАЧЕЛА ИЗРАДЕ УВИЂАЈНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ	37
1.6.1. Начело објективности.....	37
1.6.2. Начело усаглашености.....	38
1.6.3. Начело свеобухватности.....	39
1.7. ПРАКТИЧНА ПОСТУПАЊА У РАЗМАТРАЊУ И РАЗЈАШЊАВАЊУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	39
1.8. ПРОБЛЕМИ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У НАШИМ УСЛОВИМА	41
2. ПРАКТИЧНИ ПРОБЛЕМИ У ВРШЕЊУ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	43
2.1. ПОЈАМ ВЕШТАЧЕЊА	43
2.2. ПРИМЕРИ ИЗ СУДСКЕ ПРАКСЕ.....	45
2.2.1. Пример 1.....	47
2.2.2. Пример 2	47
2.2.3. Пример 3	50
2.2.4. Пример 4	51

2.2.5. Пример 5.....	52
2.2.6. Пример 6.....	54
2.2.7. Пример 7.....	55
2.2.8. Пример 8.....	57
2.2.9. Пример 9.....	57
2.2.10. Пример 10.....	57
2.2.11. Пример 11.....	58
2.2.12. Пример 12. (Превара у осигурању).....	63
2.2.13. Пример 13.....	64
2.2.14. Пример 14.....	65
2.2.15. Пример 15.....	66
2.2.16. Пример 16. (Тумачење трагова).....	66
2.2.17. Пример 17. (Судари у колони - сустизање).....	67
2.2.18. Пример 18. (Пешачки прелаз).....	69
2.2.19. Пример 19. (Употреба жутог ротационог светла).....	69
3. САОБРАЋАЈНА ТРАСОЛОГИЈА.....	71
3.1. ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ ТРАГОВА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ.....	71
3.1.1. Појам трагова саобраћајне незгоде.....	71
3.1.2. Значај трагова саобраћајних незгода.....	72
3.2. КЛАСИФИКАЦИЈА ТРАГОВА.....	76
3.2.1. Подела трагова према врсти.....	76
3.2.2. Подела трагова према величини.....	76
3.2.3. Подела трагова према фази незгоде.....	76
3.2.4. Подела трагова према месту налажења.....	77
3.2.5. Подела трагова према ситуацији.....	77
3.2.6. Подела трагова са аспекта мерења.....	78
3.2.6.4. Површински трагови.....	80
3.3. ПОСТУПАК ОБРАДЕ ТРАГОВА.....	81
3.4. СПЕЦИФИЧНИ ТРАГОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	83
3.4.1. Трагови на путу и другим површинама.....	84
3.4.2. Трагови на возилима, објектима и предметима.....	91
3.5. ЛИТЕРАТУРА.....	97
4. ПРОПУСТИ СЛУЖБЕНИХ ЛИЦА ПРИЛИКОМ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ - Специфичности увиђаја у случају саобраћајних незгода -.....	99
4.1. УВОД.....	99
4.2. НАЈЧЕШЋИ ПРОПУСТИ ПРИЛИКОМ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	100
4.2.1. Обавезе полиције пре почетка увиђаја уколико јавни тужилац врши увиђај.....	100
4.2.2. Обавезе органа поступка који врши увиђај (јавни тужилац – полиција).....	101
4.2.3. Специфични пропусти приликом вршења увиђаја.....	118
ПРОПИСИ ВАЖНИ ЗА ОБЛАСТ САОБРАЋАЈА.....	121
ПРОПИСИ КОЈИ СУ ПРЕСТАЛИ ДА ВАЖЕ.....	121

ПРЕДГОВОР

Саобраћајне незгоде се дешавају свакодневно, широм света, па и у Републици Србији. Различите су последице ових незгода, од мање материјалне штете, преко врло велике штете, па до настрадалих (лакше и/или теже повређених, односно погинулих) лица. Република Србија је, од почетка примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима (10. 12. 2009), успела да знатно смањи број настрадалих у саобраћајним незгодама.

Промене у кривичнопроцесном законодавству Републике Србије су довеле до примене тзв. тужилачке истраге (која се спроводи почев од 1. 10. 2013). Ово је изазвало значајне промене и у погледу вршења увиђаја саобраћајних незгода.

Сходно ранијим законским решењима, увиђаје је вршила полиција или истражни судија у зависности од тежине последица саобраћајних незгода. Од почетка примене одредаба новог Законика о кривичном поступку, у пракси основних јавних тужилаштава широм Републике Србије, већину увиђаја саобраћајних незгода, па и оних најтежих - са смртним последицама, врше припадници полиције, уз овлашћење надлежног јавног тужиоца. Са друге стране, није било организованог стручног усавршавања јавних тужилаца у вршењу увиђаја саобраћајних незгода. То са собом носи бројне проблеме, па и могуће пропусте.

Правосудна академија, као институција за обуку кадрова у правосуђу Републике Србије, сматра да су увиђаји саобраћајних незгода веома значајни за све казнене поступке (кривичне, привреднопреступне и прекршајне), као и за поступке који следе после казnenих поступака (ванпарнични, односно парнични поступак за накнаду штете). Због тога је, почев од новембра 2015. године, у сарадњи са МУП РС, организовала семинаре стручног усавршавања за вршење увиђаја саобраћајних незгода. Семинари су намењени надлежним основним јавним тужиоцима, припадницима саобраћајне полиције који врше увиђаје и судијама који поступају у кривичној материји у надлежним судовима и који се у свом раду сусрећу и са кривичним поступцима поводом саобраћајних незгода.

У циљу унапређења квалитета ових семинара и одрживости ефеката, Правосудна академија је наручила и израду одговарајућег приручника за полазнике семинара, али и за друге кориснике. Овај приручник би требало да олакша рад службеним лицима приликом вршења увиђаја, унапреди координацију у раду, разреши поједине дилеме које се јављају у пракси и смањи ризике да се начине пропусти приликом вршења увиђаја. Ако смо у томе бар мало успели, ова обука има оправдање.

О значају добро обављеног увиђаја поводом саобраћајних незгода најбоље говори реченица из Општег имовинског законика:

„ШТО СЕ ГРБО РОДИ - ВРИЈЕМЕ НЕ ИСПРАВИ.“

А у т о р и

ИЗВОД ИЗ РЕЦЕНЗИЈЕ

Овај приручник представља основну пратећу литературу за реализацију семинара у оквиру стручног усавршавања за вршење увиђаја саобраћајних незгода за јавне тужиоце и припаднике саобраћајне полиције. Садржаји који су приказани у тексту овог приручника представљају новину за јавне тужиоце, који нису имали одговарајућу обуку из ове материје, а за саобраћајне полицајце који раде на пословима вршења увиђаја подсетник на неке од најважнијих елемената код вршења увиђаја.

Аутори су систематски обухватили и обрадили релевантне области у складу са својим компетенцијама, притом обухватили лична и прикупљена искуства из наше судске праксе, али обрадили и савремену домаћу и страну литературу. Тако су створили вредно стручно, али и научно дело које у потпуности задовољава постављене циљеве, а то су да се унапреди рад службених лица приликом вршења увиђаја, унапреди координација у раду, разреше поједине дилеме које се јављају у пракси и смање ризици да се начине пропусти приликом вршења увиђаја.

Текст је организован на логичан, савремен и практичан начин, тако да се лако могу уочити кључне поставке, налази и констатације. Начин излагања је јасан и доследан, тако да полазници семинара могу лако да прате и усвајају материју која се излаже на семинарима. Коришћен је језик разумљив ширем кругу корисника, а литература је савремена и адекватно одабрана, коришћена и навођена.

У тексту приручника се препознаје системски приступ у дефинисању проблема, његовој разради и препорукама за превазилажење, који је притом пропраћен неопходним и корисним информацијама датим кроз примере и са коректно одабраним графичким прилозима. Убеђен сам да ће овај приручник попунити постојећу празнину у литератури из области вршења увиђаја саобраћајних незгода.

Имајући наведено у виду, предлажем Правосудној академији да приложени текст проф. др Крсте Липовца, проф. др Милана Вујанића, доц. др Драгана Обрадовића и доц. др Миладина Нешића под називом „УВИЂАЈ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ЗА ЈАВНЕ ТУЖИОЦЕ И САОБРАЋАЈНУ ПОЛИЦИЈУ“, уврсти у свој издавачки план и штампа као основну литературу - приручник за реализацију семинара у оквиру пројекта „Стручно усавршавање јавних тужилаца и саобраћајне полиције у вршењу увиђаја саобраћајних незгода“.

Рецензент



др Милан Жарковић, дипл. правник
редовни професор
Криминалистичко-полицијске академије

УВИЂАЈ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Крсто Липовац¹

1.1. ПОЈАМ И ЗАКОНСКИ ОСНОВ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Постоје различити приступи дефинисању појма увиђаја: процесуалистичке дефиниције увиђаја, криминалистичке дефиниције увиђаја и специфична, дефиниција увиђаја као система радњи (Шкулић и др, 1996).

1.1.1. Процесуалистичке дефиниције увиђаја

Ово су најстарије и најчешће дефиниције увиђаја. Оне се темеље на Закону о кривичном поступку и препричавају његове одредбе. Према овом приступу, увиђај представља истражну, односно процесну, тј. доказну радњу која се предузима у складу са ЗКП и састоји се у непосредном чулном опажању каквих чињеница важних за разјашњење кривичног дела, које се региструју у записнику о увиђају.

1.1.2. Криминалистичке дефиниције увиђаја

Криминалисти сматрају да процесуалистичке дефиниције нису обухватиле суштину увиђаја, а то су стручни послови на увиђају. Увиђај се не исцрпљује у непосредном чулном опажању. Криминалистичке дефиниције су најчешће имплицитне, али има и експлицитних дефиниција. Ове дефиниције прихватају да је увиђај процесна радња, да се темељи на чулном опажању, да је у складу са ЗКП и да је записник о увиђају једини важан документ са увиђаја. Међутим, ови аутори истичу да је увиђај истовремено и криминалистичка радња, истичу значај мисаоне активности органа који врши увиђај и наводе да су стручни послови који се врше на увиђају важан део увиђаја. Дакле, криминалистичке дефиниције истичу да криминалистичке радње представљају суштину и садржај увиђаја, а да ЗКП одређује само форму увиђаја.

1.1.3. Увиђај као систем радњи

Уважавајући дуалност увиђаја (процесни и криминалистички сегмент) издвојена је посебна системска дефиниција увиђаја која најбоље одређује смисао и форму увиђаја саобраћајних незгода. Према овом, савременом приступу, **увиђај саобраћајних незгода је систем радњи којима се у складу са одредбама закона, опажају, стручно обрађују и у увиђајној документацији региструју и фиксирају предмети, трагови и друге околности значајне за разјашњење саобраћајне незгоде.**

¹ Проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Београд, k.lipovac@gmail.com

Дакле, основна обележја увиђаја су:

- увиђај је систем радњи (а не само процесна, само истражна, само криминалистичка, само саобраћајна радња итд.),
- спроводи се у складу са одредбама закона (у складу са ЗКП, Законом о прекршајима², Законом о управном поступку, Законом о безбедности саобраћаја на путевима итд.),
- на увиђају се опажа (то није само непосредно чулно опажање, већ може бити и посредно, уз помоћ различитих помагала),
- на увиђају се стручно обрађују (а не само опажају) предмети, трагови (траг кочења и сл.) и друге важне околности (карактеристике пута, времена, метеоролошке прилике, алкохолисаност возача и сл.),
- региструје се и фиксира оно што је значајно (а не све), и то у увиђајној документацији (а не само у записнику о увиђају),
- увиђај се везује за саобраћајну незгоду, а не за кривично дело (највећи број незгода нису кривична дела).

1.1.4. Законски основ за вршење увиђаја

Увиђај саобраћајних незгода врши се непосредно после незгоде, пре формалног покретања поступка, али се може вршити у току истраге и на главном претресу.

Формално-правно, увиђај саобраћајне незгоде са обележјима кривичног дела је предвиђен у Кривичном законнику (КЗ),³ Законнику о кривичном поступку (ЗКП),⁴ Закону о безбедности саобраћаја на путевима (ЗобС)⁵ и у интерним актима МУП-а.

Кривични законик је дефинисао кривично дело као оно дело које је законом предвиђено као кривично дело, које је противправно и које је скривљено⁶. Кривични законик је у глави 26. дефинисао кривична дела против безбедности јавног саобраћаја:

1. Угрожавање јавног саобраћаја;
2. Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством;
3. Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја;
4. Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја насиљем;
5. Отмица ваздухоплова, брода и другог превозног средства;

2 Већина саобраћајних незгода код којих се врши увиђај и нису кривична дела, већ су прекршаји.

3 “Сл. гласник РС”, бр. 85/2005, 88/2005 - испр, 107/2005 - испр, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014 и 94/2016.

4 Члан 238. ЗКП, “Сл. гласник РС”, бр. 72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013 и 55/2014.

5 “Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС и 24/2018.

6 (1) Кривично дело је оно дело које је законом предвиђено као кривично дело, које је противправно и које је скривљено.

(2) Нема кривичног дела уколико је искључена противправност или кривица, иако постоје сва обележја кривичног дела одређена законом (члан 14. КЗ).

6. Пиратство;
7. Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем;
8. Непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди;
9. Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја.

Када се говори о друмском саобраћају, значајно је појаснити одредбе о следећим кривичним делима.

Кривично дело: “Угрожавање јавног саобраћаја”

Члан 289.

1) *Учесник у саобраћају на путевима који се не придржава саобраћајних прописа и тиме тако угрози јавни саобраћај да доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, на услед тога код другог наступи лака телесна повреда или проузрокује имовинску штету која прелази износ од двеста хиљада динара, казниће се затвором до три године.*

2) *Ко се не придржава саобраћајних прописа и тиме угрози железнички, бродски, трамвајски, тролејбуски, аутобуски саобраћај или саобраћај жичаром тако да доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, казниће се затвором од шест месеци до пет година.*

(3) *Ако је дело из ст. 1. и 2. овог члана учињено из нехата, учинилац ће се казнити новчаном казном или затвором до једне године.*

Ово кривично дело се односи на учеснике у саобраћају који учествују у саобраћајној незгоди. Дакле, уколико након саобраћајне незгоде, стручно лице (лекар) констатује постојање лаке телесне повреде или се на увиђају констатује имовинска штета већа од двеста хиљада динара, саобраћајна незгода ће се третирати као кривично дело.

Ово значи да постојање било какве повреде повлачи и кривичну одговорност. У пракси постоји тенденција да се код “*веома малих повреда*”, ове повреде не констатују у увиђајној документацији, како би се незгода третирила као прекршај, што поједностављује процедуру, али и смањује одговорност учесника незгоде. Зато су, често, на лицу места, полицајац и учесници заинтересовани да не евидентирају лаке телесне повреде. Уколико учесник у незгоди накнадно има потраживања на основу повреда (нематеријална и материјална штета у парничном поступку), отвара се питање даљег третмана таквих саобраћајних незгода (прекршај или кривично дело).

Када се ради о незгодама са само материјалном штетом, овај члан дефинише границу између кривичног дела и прекршаја. Наиме, дефинише се појам: “*имовина већег обима*” (преко двеста хиљада динара – објективни услов инкриминације). На лицу места, овлашћено службено лице које врши увиђај треба да процени штету и на основу тога да се определи да ли ће незгоду третирати као кривично дело или прекршај. Треба имати у виду да овлашћено лице на увиђају (полицајац) није стручно да, на лицу места, прецизно процени износ имовинске штете. Непосредно после незгоде, учесници незгоде и радници на увиђају имају тенденцију да умањују износ имовинске штете испод двеста хиљада динара,

како би поједноставили поступак и умањили одговорност учесника незгоде.⁷ Проблем може настати касније, ако се потражују накнаде знатно веће од овог износа. Износ од двеста хиљада динара је подложен изменама због инфлације динара, што је, у време велике инфлације у Србији био проблем за раднике на увиђају, тужиоце и судове.

Кривично дело: “Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством”

Члан 290.

1) Ко уништењем, уклањањем или тежим оштећењем саобраћајних уређаја, средстава, 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.

Овим чланом се штити пут, сигнализација, објекти и опрема пута, а у циљу заштите безбедности саобраћаја. Треба нагласити да је код овог дела довољно да се “доведе у опасност живот или тело људи или имовина већег обима” а није неопходно да наступи и конкретна последица (као код претходног кривичног дела). Дакле, ово се односи на сва лица, а не само на учеснике у саобраћају.

Кривично дело: “Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем”

Члан 295.

1) **Службено или одговорно лице** којем је поверен надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и објеката на њима, превозним средствима или јавним саобраћајем или над испуњавањем прописаних услова рада возача, или којем је поверено руковођење возњом, 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 возњу или допусти возњу**, 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.

⁷ Прекршајна одговорност је, по правилу, мања од кривичне, тј. законодавац је запретио већим казнама за учињена кривична дела, него за прекршаје.

Ово кривично дело се односи на службена или одговорна лица која несавесно врше своју дужност, па тиме изазову опасност за живот, тело или имовину већег обима. Мада није дефинисана граница, најчешће се узима износ из члана 289. КЗ (двеста хиљада динара). Посебно је важан други став који конкретизује једну веома осетљиву појаву издавања налога, односно допуштања вожње у ситуацијама када то није безбедно. Ово би требало да подстакне превознике и друга правна лица да успоставе строгу контролу стања возача и возила (унутрашњу контролу безбедности саобраћаја).

Кривично дело: "Непругање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди"

Члан 296.

- 1) **Возач** моторног возила или другог превозног средства који **остави без помоћи** лице које је тим превозним средством повређено или чију је повреду тим средством проузроковао, казниће се новчаном казном или затвором до три године.
- 2) Ако је услед непругања помоћи наступила **тешка телесна повреда** повређеног лица, учинилац ће се казнити затвором од шест месеци до пет година.
- 3) Ако је услед непругања помоћи наступила **смрт** повређеног лица, учинилац ће се казнити затвором од једне до осам година.

Учесник саобраћајне незгоде са повређеним лицима, дужан је да укаже помоћ повређеним лицима, да обавести полицију и службу хитне помоћи, а по потреби и да превезе повређено лице до најближе здравствене установе. Ово кривично дело се односи на возача који возилом или другим превозним средством повреди лице, па га остави без помоћи. Међутим, ово се односи и на возаче који возилом или превозним средством проузрокују повреду лица (не мора га повредити возилом, па чак не мора имати контакт са лицем, већ је довољно да превозним средством проузрокује повреду). Први став овог члана истиче основно обележје овог кривичног дела: ако возач "остави лице без помоћи". Дакле, није неопходно да наступи било каква последица, у виду погоршања здравља и слично. Друга два става истичу посебне случајеве када наступе веће последице (тешке телесне повреде, односно смрт), код којих је забрањена строжа казна.

Кривично дело: "Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја"

Члан 297.

- 1) Ако је услед дела из чл. 289. ст. 1. и 2, 290. ст. 1. и 2, 291. став 1. и 295. ст. 1. и 2. овог законика наступила **тешка телесна повреда** неког лица или **имовинска штета великих размера**, учинилац ће се казнити затвором од једне до осам година.
- 2) Ако је услед дела из чл. 289. ст. 1. и 2, 290. ст. 1. и 2, 291. став 1. и 295. ст. 1. и 2. овог законика наступила **смрт једног или више лица**, учинилац ће се казнити затвором од две до дванаест година.

- 3) Ако је услед дела из чл. 289. став 3, 290. став 3, 291. став 2. и 295. став 3. овог законика наступила **тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера**, учинилац ће се казнити затвором до четири године.
- 4) Ако је услед дела из чл. 289. став 3, 290. став 2, 291. став 2. и 295. став 3. овог законика наступила **смрт једног или више лица**, учинилац ће се казнити затвором од једне до осам година.
- 5) У случајевима из ст. 1. до 4. овог члана изрицање мере безбедности забране управљања моторним возилом обавезно је.

Ово је најтеже кривично дело и односи се на учеснике саобраћајне незгоде са најтежим последицама: “имовинска штета великих размера”, смрт или тешке телесне повреде. Дакле, уводи се нов појам: “имовинска штета великих размера”. Мада није одређен никакав износ штете, подразумева се да је она знатно већа од “имовине већег обима” тј. већа од двеста хиљада динара. У пракси се примењује правно схватање Кривичног одељења Врховног суда Србије од 17. априла 2006. године, које је одредило границу за имовинску штету великих размера од шест милиона динара. Ипак, ово кривично дело се најчешће односи на незгоде са погинулим и/или тешко повређеним лицима. Ретко се појављују штете великих размера, а да нема тешко повређених лица. Изузетно, ако су у незгоди знатно оштећени аутобуси, теретна возила, скупи терети на возилу или друга скупа возила, онда могу настати штете великих размера, а да нема погинулих, нити тешко повређених.

Законик о кривичном поступку⁸ “утврђује правила чији је циљ да нико невин не буде осуђен, а да се учиниоцу кривичног дела изрекне кривична санкција под условима које прописује Кривични закон, на основу законито и правично спроведеног поступка”.⁹

Вршење увиђаја саобраћајних незгода са обележјем кривичног дела уређено је Законом о кривичном поступку. ЗКП је предвидео када се предузима увиђај, врсте увиђаја и учеснике увиђаја.

- Увиђај
Предузимање увиђаја
Члан 133.
- 1) Увиђај се предузима када је за утврђивање или разјашњење неке чињенице у поступку **потребно непосредно опажање органа поступка**¹⁰.
- 2) **Предмет увиђаја** може бити лице, ствар или место.
- 3) Приликом предузимања увиђаја орган поступка ће по правилу затражити **помоћ стручног лица** форензичке, саобраћајне, медицинске

8 Законик о кривичном поступку, члан 238. (“Сл. гласник РС”, бр. 72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013 и 55/2014), почео да се примењује у пракси судова и јавних тужилаштва опште надлежности од 1. октобра 2013. године.

9 Законик о кривичном поступку, члан 1. став 1.

10 „Орган поступка” је јавни тужилац, суд или други државни орган пред којим се води поступак (члан 1. став 1. тачка 15. ЗКП).

или друге струке, које ће, по потреби, предузети и проналажење, обезбеђивање или описивање трагова, извршити потребна мерења и снимања, сачинити скице, узети потребне узорке ради анализе или прикупити друге податке.

*4) На увиђај се може позвати и **вештак** ако би његово присуство било од користи за давање налаза и мишљења.*

Из овог члана произлазе процесуалистичке дефиниције увиђаја. Увиђај саобраћајних незгода се предузима када је за утврђивање или разјашњење неке чињенице у поступку потребно непосредно опажање органа поступка. Уколико би се све чињенице могле разјаснити без непосредног опажања, увиђај не би био неопходан. На пример, Законом о безбедности саобраћаја на путевима предвиђена је могућност да се учесници незгоде са само мањом материјалном штетом споразумеју и надокнаде један другом штету, односно да попуне Европски извештај о саобраћајној незгоди. У овим случајевима, није потребно непосредно опажање органа поступка, па се увиђај не мора ни вршити. Међутим, и у случају незгоде са малом материјалном штетом, ако се учесници не могу споразумети у вези с начином настанка незгоде, нити у вези с предметом и траговима незгоде, онда је неопходно непосредно опажање органа поступка, односно врши се увиђај.

Орган поступка на увиђају ће затражити помоћ стручног лица. Увиђај незгода са обележјима кривичног дела врши јавни тужилац, а полицијски службеници (саобраћајни полицајац, криминалистички техничар, полицајац форензичар и сл.) или други стручњаци (форензичар, лекар, саобраћајни инжењер, аутомеханичар итд.) “врше стручне послове” на увиђају. По правилу, полицијски службеник врши обраду и фиксирање трагова, израђује скицу, ситуациони план, фотодокументацију, сачињава прилоге и предузима друге радње, по наређењу руководиоца увиђаја. Коначно, на увиђају може бити укључен и вештак, уколико би његово присуство било од користи за давање налаза и мишљења вештака.

Увиђај лица

Члан 134.

*1) Увиђај окривљеног предузеће се **и без његовог пристанка**, ако је потребно да се утврде чињенице важне за поступак.*

2) Увиђај других лица може се без њиховог пристанка предузети само ако се мора утврдити да ли се на њиховом телу налази одређени траг или последица кривичног дела.

*3) Ако су испуњени услови из члана 141. овог законика, од лица из ст. 1. и 2. овог члана могу се **узети узорци** ради анализе (чл. 141. и 142.).*

У случају саобраћајних незгода, може се вршити увиђај лица у циљу утврђивања његових психофизичких способности у време настанка саобраћајне незгоде (нпр. алкотестирање, провера чула вида, чула слуха и сл.), у циљу утврђивања и фиксирања трагова и предмета саобраћајне незгоде на телу, у оделу или обући учесника незгоде итд. Могу се и узимати узорци крви и/или урина ради потребних анализа. Треба нагласити да се увиђај окривљеног, по правилу, може предузети и без његовог пристанка. Са друге стране, увиђај

других лица може се, само изузетно, предузети без њиховог пристанка, само у случају ако је неопходно да се утврди да ли се на њиховом телу налази траг или последица саобраћајне незгоде.

Увиђај ствари

Члан 135.

- 1) Увиђај се предузима над покретним и непокретним стварима окривљеног или других лица. Увиђај леша се предузима ако су испуњени услови из члана 129. став 1. овог законика.*
- 2) Свако је дужан да органу поступка омогући приступ стварима и пружи потребна обавештења. Под условима из члана 147. овог законика, покретне ствари се могу привремено одузети.*
- 3) Ако је ради предузимања увиђаја потребно ући у зграде, станове и друге просторије, примењују се одредбе члана 155. и члана 158. став 1. тачка 1) овог законика.*

Код саобраћајних незгода, врши се увиђај возила, товара, делова одеће и других ствари, односно над објектима на путу и око пута, над опремом пута итд. Наиме, на овим стварима се могу наћи значајни трагови незгоде, па може бити “потребно непосредно опажање органа поступка”. Овим чланом је одређен и увиђај леша, на сличан начин као и увиђај ствари. Значајно је истаћи да је дефинисана обавеза “свакога” да омогући увиђај ствари и пружи потребне информације. Ово подразумева и обавезу да се омогући увиђај леша, односно обдукција.

Увиђај места

Члан 136.

- 1) Увиђај места се предузима на месту кривичног дела или другом месту на којем се налазе предмети или трагови кривичног дела.*
 - 2) Орган поступка може задржати лице затечено на месту увиђаја под условима предвиђеним у члану 290. овог законика.*
-

Задржавање на месту извршења кривичног дела

Члан 290.

- 1) Полиција може лица затечена на месту извршења кривичног дела упутити јавном тужиоцу или их задржати до његовог доласка, ако би та лица могла да дају податке важне за поступак и ако је вероватно да се њихово испитивање касније не би могло извршити или би било скопчано са знатним одуговлачењем или другим тешкоћама.*
- 2) Задржавање лица из става 1. овог члана на месту кривичног дела не може трајати дуже од шест часова.*

Увиђај саобраћајне незгоде се, по правилу, врши на месту где се незгода догодила. Међутим, ЗКП одређује да се увиђај може вршити и на другом месту, на коме се налазе трагови и предмети незгоде. На пример, увиђај се може вршити на паркингу, у гаражи итд.

С обзиром да полиција долази на место догађаја пре јавног тужиоца, она може лица која се затекну на месту незгоде упутити јавном тужиоцу или их задржати до доласка тужиоца (најдуже шест часова). Међутим, ово овлашћење треба примењивати рестриктивно, и то само уколико ова лица могу дати податке важне за поступак, а узимање њихових изјава не би могло да се уради касније или би могло да изазове знатно одуговлачење или би било отежано. Увек би требало имати у виду потребе учесника у саобраћају и њихове обавезе. Нпр. ово овлашћење би имало смисла применити у случају незгода код којих су очевици странци или недоступна лица, а нема других лица која би могла да дају податке који су значајни за разјашњење незгоде. У највећем броју случајева, довољно је да се од очевидаца узму подаци, тако да, у случају потребе, буду доступни јавном тужиоцу.

Законом о кривичном поступку је дефинисана и реконструкција догађаја.

*Реконструкција догађаја
Одређивање реконструкције догађаја*

Члан 137.

- 1) Ради проверавања изведених доказа или утврђивања чињеница које су од значаја за разјашњење предмета доказивања, орган поступка може одредити реконструкцију догађаја, која се обавља тако што ће се поновити радње или ситуације у условима под којима се према изведеним доказима догађај одиграо.*
- 2) Ако су у исказима појединих сведока или окривљених радње или ситуације различито приказане, реконструкција догађаја ће се, по правилу, посебно извршити са сваким од њих.*
- 3) Реконструкција се не сме обавити на начин којим се вређа јавни ред и морал или се доводи у опасност живот или здравље људи.*
- 4) Приликом реконструкције могу се, по потреби, поново извести поједини докази.*

Реконструкција догађаја се обавља тако што ће се поновити радње или ситуације у условима под којима се према изведеним доказима догађај одиграо. Дакле, за разлику од увиђаја који се врши над лицем, стварима или местом, реконструкција се односи на догађај! У пракси се веома често накнадни увиђај саобраћајне незгоде назива реконструкцијом. Мада ово појмовно неразличовање увиђаја и реконструкције, најчешће, не изазива негативне последице, требало би имати у виду да, уколико се накнадно излази на место догађаја, то може бити накнадни увиђај или реконструкција. Исправно би било говорити о увиђају, ако се само увиђају ствари, људи или место. Ако се понављају одређене радње или саобраћајне ситуације, исправно је говорити о реконструкцији.

Орган који обавља реконструкцију (као и код увиђаја) може затражити помоћ стручног лица криминалистичко-техничке, саобраћајне или друге струке, које ће, по потреби, предузети и проналажење, обезбеђивање или описивање трагова, извршити потребна мерења и снимања, сачинити скице или прикупити друге податке.

Саобраћајне незгоде које немају обележја кривичног дела, третирају се као прекршаји. Законом о прекршајима (ЗоП)¹¹ је дефинисано шта је то прекршај, услови и начин примене прекршајних санкција, прекршајни поступак, као и вршење увиђаја саобраћајних незгода са обележјима прекршаја.

Глава I

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Овим законом уређују се: појам прекршаја, услови за прекршајну одговорност, услови за прописивање и примену прекршајних санкција, систем санкција, прекршајни поступак, издавање прекршајног налога, поступак извршења одлуке, регистар санкција и регистар неплаћених новчаних казни и других новчаних износа.

Појам прекршаја

Члан 2.

Прекршај је противправно дело које је законом или другим прописом надлежног органа одређено као прекршај и за које је прописана прекршајна санкција.

Дакле, да би се нека радња окарактерисала као прекршај, неопходно је да то буде предвиђено законом или другим прописима, као и да су за њега прописане прекршајне санкције.

ЗоП је дефинисао врсте санкција.

Глава IV

ПРЕКРШАЈНЕ САНКЦИЈЕ

Члан 32.

Прекршајне санкције су:

- 1) казне;*
- 2) казнени поени;*
- 3) опомена;*
- 4) заштитне мере;*
- 5) васпитне мере.*

2. Казнени поени

Члан 48.

- 1) За прекршаје против безбедности саобраћаја на путевима законом се могу прописати казнени поени у распону од 1 до 25.*
- 2) Санкција из става 1. овог члана изриче се уз казну или опомену под условима предвиђеним овим законом ако другим законом није другачије прописано.*
- 3) Уз санкцију из става 1. овог члана учиниоцу могу бити изречене допунске обавезе у циљу едукације возача или праћења његовог понашања*

¹¹ Закон о прекршајима, “Сл. гласник РС”, број 65/2013 (примењује се од 1. марта 2014. године) и 13/2016 и 98/2016 – одлука УС.

у саобраћају. Врсте допунских обавеза и услови за њихово изрицање прописују се посебним законом.

4) Казнени поени могу се изрећи возачу који у време извршења прекршаја поседује возачку дозволу издату у Републици Србији или возачу коме је правноснажном одлуком забрањено управљање моторним возилом.

СТИЦАЈ КАЗНЕНИХ ПОЕНА

Члан 49.

1) Ако су за прекршаје у стицају утврђени казнени поени, изрећи ће се јединствени казнени поени, који одговарају збиру свих појединачно утврђених казнених поена, а који не може бити већи од 25 поена.

4. ЗАШТИТНЕ МЕРЕ

Сврха и прописивање

Члан 51.

1) У оквиру опште сврхе прекршајних санкција (члан 5. став 2), сврха примене заштитне мере је да отклони услове који омогућавају или подстичу учиниоца на извршење новог прекршаја.

2) Заштитна мера може се прописати законом и уредбом.

ЗАБРАНА УПРАВЉАЊА МОТОРНИМ ВОЗИЛОМ

Члан 58.

(1) Забрана управљања моторним возилом састоји се у томе да се учиниоцу привремено забрани управљање моторним возилом одређене врсте или категорије.

(2) Ако прописом којим се одређује прекршај нису посебно предвиђени услови за изрицање заштитне мере, мера се може изрећи учиниоцу прекршаја који је учинио прекршај против безбедности саобраћаја кад постоји опасност да ће управљајући моторним возилом поново учинити прекршај или зато што његово раније кршење тих прописа показује да је опасно да управља моторним возилом одређене врсте или категорије.

(3) Заштитна мера из става 1. овог члана може се изрећи у трајању од 30 дана до једне године.

(4) Време проведено на издржавању казне затвора не урачунава се у трајање мере.

Законом о прекршајима уређено је и вршење увиђаја саобраћајних незгода са обележјима прекршаја.

ГЛАВА XXIV

УВИЂАЈ И ВЕШТАЧЕЊЕ

Увиђај

Члан 217.

1) Ако је за утврђивање или разјашњење какве важне чињенице потребно лично и непосредно опажање судије који води прекршајни поступак, на предлог странака, извршиће се увиђај.

- 2) Изузетно од става 1. овог члана, суд може по службеној дужности извршити увиђај, под условом из члана 89. став 5. овог закона.
- 3) Увиђај се може обавити уз присуство вештака.
- 4) Судија који води прекршајни поступак одредиће која ће се лица позвати да присуствују увиђају.
- 5) О увиђају се води записник. У записник се уноси назив суда, односно органа управе који спроводи увиђај, подаци о присутним лицима, резултатима увиђаја и другим важним чињеницама.

Доказивање

Члан 89.

- 1) Докази се прикупљају и изводе у складу са овим законом.
- 2) Терет доказивања обележја прекршаја и прекршајне одговорности је на подносиоцу захтева за покретање прекршајног поступка.
- 3) Суд изводи доказе на предлог странака.
- 4) Странка је дужна да прибави доказе чије је извођење предложила.
- 5) Изузетно, суд може по службеној дужности прибавити доказе ако окривљени није у стању да то сам учини или је то оправдано из разлога целисходности и ефикасности вођења поступка.
- 6) Суд може извести допунске доказе ако оцени да су изведени докази противуречни или нејасни и да је то неопходно да би се предмет доказивања свестрано расправио.

Садржина записника

Члан 131.

- 1) У записник се уносе назив суда, место где се врши радња, дан и час кад је радња започета и завршена, лична имена присутних лица и у ком својству присуствују, као и назначење прекршајног предмета по ком се радња предузима.
- 2) Записник треба да садржи битне податке о току и садржини предузете радње. У записник се уноси само битна садржина датих исказа и изјава. Питања се уносе у записник само ако је потребно да се разуме одговор.
- 3) Ако је потребно, у записник ће се дословно унети питање које је постављено и одговор који је дат. Ако су приликом предузимања радње одузети предмети или списи, то ће се назначити у записнику, а одузете ствари ће се прикључити записнику или ће се навести где се налазе.
- 4) У записник ће се унети изјава окривљеног да ли има предлога за извођење других доказа.
- 5) Приликом предузимања радњи као што су увиђај, претресање стана или лица, или препознавање лица или предмета, у записник ће се унети и подаци који су важни с обзиром на природу такве радње или за утврђивање истовестности појединих предмета (опис мера и величина предмета или трагова, стављање ознаке на предмете и др.), а ако су направљене скице, цртежи, планови, фотографије, филмски снимци и слично, то ће се навести у записнику и прикључити записнику.

У случају саобраћајних незгода са обележјем прекршаја, захтев за покретање прекршајног поступка подноси полиција. Уз овај захтев, доставља се и комплетна увиђајна документација.

Дужности учесника у саобраћају у случају саобраћајне незгоде прописане су Законом о безбедности саобраћаја на путевима у коме се једно поглавље односи на незгоде.

Х. Дужности учесника у саобраћају у случају саобраћајне незгоде

Члан 167.

(1) Лице које се затекне или наиђе на место саобраћајне незгоде у којој има повређених лица дужно је да одмах обавести полицију и/или службу хитне медицинске помоћи и да у складу са својим знањима, способностима и могућностима, пружи помоћ лицима повређеним у саобраћајној незгоди и по потреби их превезе до најближе здравствене установе и да предузме све што је у његовој моћи да спречи увећавање постојећих, односно настајање нових последица.

Овај члан се односи на обавезе лица у вези са саобраћајним незгодама са повређеним лицима.¹² Законом је прописана обавеза свих лица која наиђу или се затекну на месту саобраћајне незгоде, а не само учесника ових незгода, да:

1. Обавесте полицију и/или службу хитне помоћи - ово би требало да обезбеди да свака незгода са најтежим последицама буде евидентирана, односно да се надлежне институције укључе у разматрање и разјашњавање незгоде. По пријему обавештења, полиција треба да изађе на место саобраћајне незгоде, да сагледа чињенице, обавести службу хитне помоћи, јавног тужиоца и друге субјекте, те учествује у увиђају и другим радњама; уколико здравствена установа буде прва обавештена, она обавештава полицију и одмах излази на место саобраћајне незгоде ради указивања прве помоћи.
2. Помажу повређеним лицима - сва лица која се затекну или наиђу на место незгоде са повређеним лицима, дужна су да, у складу са својим знањем и вештинама укажу прву помоћ, односно да их превезу до најближе здравствене установе. Важно је напоменути да се ово односи на оне врсте помоћи за које лица имају способности и могућности да их укажу. Брзо и стручно указивање прве помоћи треба да смањи последице незгоде. Са друге стране, нестручна лица не би требало да указују помоћ како се стање повређених не би погоршало.
3. Раде у циљу смањивања последица незгоде - сва лица су дужна да предузимају мере како би спречила увећавање постојећих последица (нпр. да отклоне опасност од пожара и експлозија), а посебно да спречавају настајање нових последица (нпр. да обезбеђују место незгоде како се не би изазивале нове незгоде).

¹² Ово обухвата и незгоде са погинулим лицима, јер су погибије последица повреда.

Члан 168.

1) Возач, односно други учесник саобраћајне незгоде у којој је неко лице задобило телесне повреде, односно погинуло, или је настала велика материјална штета дужан је да:

(1) заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, постави сигурносни троугао на безбедном растојању, обавести полицију и/или службу хитне помоћи и предузме друге расположиве мере како би упозорио остале учеснике у саобраћају о постојању незгоде,

(2) упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би била повређена и да не би уништавала трагове незгоде,

(3) обавести полицију и остане на месту незгоде до доласка полиције и завршетка увићаја,

(4) укаже помоћ повређенима, односно прву помоћ или медицинску помоћ у складу са својим знањима, способностима и могућностима,

(5) да предузме све мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица и повреда,

(6) да обезбеди трагове и предмете незгоде, под условом да тиме не угрожава безбедност саобраћаја.

2) Уколико на месту саобраћајне незгоде из става 1. овог члана није присутан власник, односно возач другог возила које је учествовало у саобраћајној незгоди, присутни возач учесник у саобраћајној незгоди дужан је да одсутном лицу, односно власнику другог возила достави своје име и презиме и адресу стана.

3) Изузетно, лице из става 1. овог члана може се удаљити са места незгоде ако му је неопходна хитна медицинска помоћ или ради превозења повређеног до најближе здравствене установе.

4) У случају из става 3. овог члана лице је дужно да се врати на место незгоде чим буде у могућности.

Овим чланом су прецизније дефинисане дужности учесника незгоде са обележјима кривичног дела. У односу на обавезе свих лица, овде су детаљније утврђене обавезе, па чак и редослед радњи које је возач дужан да предузме (нпр. "...заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, постави сигурносни троугао на безбедном растојању, обавести полицију и/или службу хитне помоћи..."). Утврђена је и јасна обавеза обезбеђења трагова и предмета саобраћајне незгоде, "под условом да тиме не угрожава безбедност саобраћаја". Ово значи да се код тешких незгода (са обележјима кривичног дела) не смеју померати возила и други предмети, већ су учесници незгоде дужни да их обезбеде, уз обавезу да воде рачуна о безбедности саобраћаја у зони незгоде. Само у случају да тиме угрожава безбедност саобраћаја, тј. може изазвати настанак нове незгоде,¹³ возач (учесник незгоде) може бити ослобођен обавезе обезбеђења трагова и предмета незгоде са обележјима кривичног дела.

¹³ За ове незгоде се користи израз: "секундарне саобраћајне незгоде", јер настају на месту примарне незгоде као последица лошег обезбеђења лица места.

Члан 169.

1) Полиција је дужна да одмах по сазнању за незгоду са повређеним или погинулим лицима обавести службу хитне медицинске помоћи и изађе на место незгоде.

2) Здравствена установа која је обавештена о саобраћајној незгоди из било ког извора или је примила на лечење лице повређено у саобраћајној незгоди дужна је да о томе одмах обавести надлежни орган унутрашњих послова.

3) Уколико лице повређено у саобраћајној незгоди премине од задобијених повреда или ако постоји оправдана сумња да је код возача услед повреде дошло до смањења психичке или физичке способности за управљање моторним возилом или трамвајем, здравствена установа дужна је да о томе, без одлагања, обавести надлежни орган унутрашњих послова.

Обавеза међусобног обавештавања између полиције и здравствених установа треба да обезбеди редовно евидентирање незгода, као и стручно разматрање и разјашњавање незгода. Трећи став овог члана уводи две веома важне обавезе здравствених установа:

- Уколико учесник у незгоди накнадно умре, здравствена установа је дужна да о томе обавести полицију, а полиција да измени податке о овој незгоди. Тако се обезбеђује значајно ажурирање овог веома важног податка о последицама незгоде.¹⁴
- Уколико се, у току лечења, утврди да је лице задобило повреде којима је трајно онеспособљено да управља возилом, здравствена установа је дужна да о томе обавести полицију. Полиција ће позвати таквог возача, привремено му одузети возачку дозволу и упутити га на контролни здравствени преглед на коме ће се утврдити (не)способност за управљање возилом. У зависности од овог лекарског налаза, надлежни орган МУП-а ће: одузети право на управљање одређеним или свим категоријама возила, унети напомену да возач може управљати возилом под одређеним условима или ће вратити возачку дозволу са свим раније стеченим категоријама.

Члан 170.

1) Лице овлашћено законом дужно је да изађе на место саобраћајне незгоде са повређеним, односно погинулим лицима или када је наступила велика материјална штета.

2) Лице из става 1. овог члана дужно је да поводом незгоде из става 1. овог члана сачини увиђајну документацију (записник о увиђају, скица лица места, ситуациони план, фото-документација и остали прилози).

Овим чланом је утврђена обавеза овлашћеног лица да изађе на место незгоде са обележјима кривичног дела, као и да сачини увиђајну документацију. До сада су сви закони (ЗКП, ЗоП) предвиђали само обавезу сачињавања

¹⁴ Под погинулим у незгоди подразумевају се лица која су преминула у року од 30 дана од дана незгоде.

записника о увиђају. Овде је, по први пут, Законом дефинисан и минималан садржај увиђајне документације код ових незгода: **записник о увиђају, скица лица места, ситуациони план, фото-документација и остали прилози**. Циљ ове одредбе је да се унапреди садржај и квалитет увиђајне документације незгода са обележјем кривичног дела, а тиме и да се унапреди квалитет судског процеса и олакша разјашњавање ових незгода.

Члан 171.

- 1) Полицијски службеник дужан је да *изађе на место саобраћајне незгоде у којој је настала мања материјална штета, ако то захтева један од учесника саобраћајне незгоде или лице које је претрпело материјалну штету у тој незгоди и изврши увиђај.*
- 2) Уколико бар један од учесника саобраћајне незгоде или лице које је претрпело материјалну штету у тој незгоди из става 1. овог члана, непосредно након саобраћајне незгоде захтева вршење увиђаја, остали учесници су дужни да остану на месту саобраћајне незгоде до завршетка увиђаја.
- 3) У случају из става 1. овог члана трошкове вршења увиђаја сноси осигуравајуће друштво код кога је осигурано возило чији возач захтева вршење увиђаја.

Дакле, имплицитно се подразумева да код незгода са “*мањом материјалном штетом*” није предвиђена обавеза вршења увиђаја. Уколико један од учесника затражи да се врши увиђај, онда су други учесници дужни да остану на месту догађаја, а полиција је дужна да *изађе на место догађаја и врши увиђај*. Трошкове ових увиђаја сноси осигурање возача који је затражио вршење увиђаја. Дакле, у циљу смањивања ометања саобраћаја, смањивања временских губитака у саобраћају, смањивања ризика настанка нових незгода, као и смањивања судских и других процеса, законодавац је “*стимулисао*” да се не врши увиђај код лакших саобраћајних незгода, јер није предвидео обавезан увиђај, нити обавезно покретање прекршајног поступка. Ове незгоде разматрају и штету надокнађују осигурања. Како би се спречило да осигурања редовно траже увиђаје код ових незгода, прописано је да трошкове ових увиђаја плаћају осигурања чији осигураник је тражио увиђај.

Члан 172.

- 1) Возач, односно учесник саобраћајне незгоде у којој је настала само мања материјална штета дужан је да:
 - (1) *упозори остале учеснике у саобраћају о постојању возила и других препрека на путу, уколико их сам не може уклонити,*
 - (2) *уклони возило и друге предмете са коловоза, ако онемогућавају или угрожавају одвијање саобраћаја, односно ако прети опасност од нових саобраћајних незгода,*
 - (3) *попуни Европски извештај о саобраћајној незгоди у случају када овлашћено лице не врши увиђај саобраћајне незгоде,*
 - (4) *упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би ометала саобраћај,*

(5) остави податке о себи и возилу возачу оштећеног возила или држаоцу друге оштећене ствари у незгоди, односно полицији,

(6) предузме мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица незгоде.

2) Ако учесник у саобраћајној незгоди у којој је настала само мања материјална штета на другом возилу, због одсутности возача другог возила, није у могућности да пружи личне податке и податке о осигурању возила, дужан је да о тој незгоди обавести надлежни орган унутрашњих послова и да достави своје личне податке и податке о оштећеном возилу.

Овим чланом су предвиђене врло конкретне дужности возача - учесника незгода са обележјама прекршаја. Посебно је важно сагледати смисао дужности да "...уклони возило и друге предмете са коловоза, ако онемогућавају или угрожавају одвијање саобраћаја, односно ако прети опасност од нових саобраћајних незгода...". Смисао ове одредбе је да се омогући одвијање саобраћаја, а посебно да се отклоне, односно смање ризици настанка нових незгода. Наиме, како се ради о незгодама са само мањом материјалном штетом, процењује се да губици у саобраћају и ризици превазилазе ове штете, па је сврсисходно да се ослободи коловоз, чак и по цену да се смањи могућност квалитетног увиђаја. Нпр. у условима интензивног саобраћаја, временски губици због ометања саобраћаја могу вишеструко да превазиђу материјалне штете незгоде. Са друге стране, у условима веома великих брзина или смањене видљивости или прегледности ризик настанка нових незгода оправдава да се уклоне возила и предмети са коловоза.

Члан 173.

1) Осигуравајућа друштва су дужна да воде евиденцију о саобраћајним незгодама за које је сачињен Европски извештај о саобраћајној незгоди.

2) Податке из евиденције из става 1. овог члана правно лице које обавља послове осигурања дужно је да месечно доставља Министарству унутрашњих послова и Агенцији за безбедност саобраћаја.

3) Осигуравајуће друштво приликом издавања полисе обавезно осигурања од аутоодговорности осигуранику издаје и Европски извештај о саобраћајној незгоди.

Члан 174.

1) Лице које је учествовало у саобраћајној незгоди не сме узимати алкохолна пића и/или психоактивне супстанце док се не изврши увиђај.

2) Овлашћено лице који врши увиђај саобраћајне незгоде у којој има погинулих, односно повређених лица, одредиће да се непосредним учесницима саобраћајне незгоде узме крв или крв и урин ради утврђивања количине алкохола у крви, односно присуства психоактивних супстанци у организму.

3) Приликом вршења увиђаја саобраћајне незгоде у којој нема погинулих, односно повређених лица, службено лице ће возаче који су учествовали у саобраћајној незгоди обавезно подвргнути испитивању помоћу одговарајућих средстава (алкометар, дрога тест и др.).

Члан 175.

- 1) Уколико су на возилу које је учествовало у саобраћајној незгоди очигледно неисправни склопови и уређаји возила битни за безбедно кретање возила, односно уколико возило није у возном стању, овлашћено службено лице ће искључити возило из саобраћаја и одузети регистарске таблице.
- 2) Овлашћено службено лице ће возачу издати потврду о привремено одузетим регистарским таблицама.
- 3) Искључење возила из саобраћаја траје док се надлежном органу не достави доказ да је возило технички исправно.

Члан 176.

- 1) Орган који врши увиђај дужан је да приликом увиђаја, поред осталог, утврди податке о идентитету лица која су била присутна када се догодила саобраћајна незгода, односно која имају битна сазнања о саобраћајној незгоди.
- 2) Орган унутрашњих послова обавестиће породицу настрадалог учесника у саобраћајној незгоди о саобраћајној незгоди и последицама.
- 3) Овлашћено лице које врши увиђај, дужно је да организује попис имовине која на месту догађаја остане иза лица које је у саобраћајној незгоди погинуло или теже повређено и да исту обезбеди до момента преузимања ствари.
- 4) Ствари и имовина из става 3. овог члана не смеју се користити нити се са њима може располагати, до преузимања.

Члан 177.

- 1) Након обављеног увиђаја возач, односно власник возила, дужан је да возило, терет, ствари или други материјал расут по путу, без одлагања уклони са коловоза.
- 2) Уколико возач, односно власник, не поступи на начин из става 1. овог члана, територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова наложиће управљачу пута да о трошку власника, на сигурно место, уклони возило, терет, ствари или други расути материјал са коловоза.
- 3) Управљач пута дужан је да без одлагања поступи по налогу из става 2. овог члана и обезбеди проходност пута.

Закон о полицији¹⁵ је поред осталих питања организације и рада полиције, уредио и основна овлашћења полиције у вези са обезбеђењем и прегледом места догађаја, проналажењем и обезбеђењем трагова и предмета, проналаском учиниоца, прикупљањем обавештења итд.

¹⁵ "Службени гласник РС", бр. 6/2016, од 28. 1. 2016. и 24/2018.

Предмет закона

Члан 1.

Овим законом уређују се унутрашњи послови, организација и надлежност Министарства унутрашњих послова (удаљем тексту: Министарство), полицијски послови, организација и надлежност Полиције, као и друга питања од значаја за рад Полиције и Министарства.

Обезбеђење и преглед места догађаја

Члан 99.

Кад полицијски службеник сазна за извршење кривичног дела, прекршаја или другог догађаја поводом којег је потребно непосредним опажанјем утврдити или разјаснити чињенице, овлашћен је да обезбеди место догађаја до доласка службеног лица одговарајућег органа, односно изврши увиђај или реконструкцију догађаја, применом криминалистичко тактичких и техничких метода и средстава.

Изузетно, полицијски службеник може да изврши преглед места догађаја ради заштите од уништења предмета који могу послужити као доказ, задржавања лица и откривања учиниоца, помоћи оштећеном, као и прикупљању обавештења у вези са кривичним делом, прекршајем или догађајем, водећи рачуна да не наруши место догађаја.

Полицијски службеник овлашћен је до окончања прегледа, а најдуже шест часова, да задржи лице за које процени да може да пружи обавештења важна за разјашњавање догађаја или за предузимање спасилачких активности, ако је вероватно да се обавештења не би могла касније прикупити или се не би могло обезбедити присуство лица које може предузети спасилачке активности.

Ради заштите жртава кривичног дела, оштећених због прекршаја или другог догађаја и у циљу заштите интереса поступка, полицијски службеник овлашћен је да забрани снимање места догађаја.

Дакле, проблематика вршења увиђаја саобраћајних незгода је прилично прецизно уређена одговарајућим законима, у зависности од тога да ли се ради о незгодама са обележјима кривичног дела или о незгодама са обележјима прекршаја.

1.2. ЗНАЧАЈ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Увиђај саобраћајне незгоде је основа судског процеса и треба да омогући ефикасан судски процес. Са друге стране, увиђај треба да омогући и правилно евидентирање, односно праћење стања безбедности саобраћаја. Ова два аспекта су врло различита. Наиме, у судском процесу се утврђују околности настанка саобраћајне незгоде у циљу доношења правичне пресуде или решења о тој незгоди. Посебно се води рачуна да се пресуда темељи само на чињеницама које су несумњиво доказане. Ипак, бројне важне чињенице у вези са условима који су претходили незгоди и у вези са самом незгодом никада се не утврде у

судском процесу. Са друге стране, за анализу стања безбедности саобраћаја и за пројектовање контрамера, било би значајно знати и ове чињенице.

1.2.1. Значај увиђаја за анализу конкретне саобраћајне незгоде

Увиђај саобраћајне незгоде треба да омогући:

- 1) анализу конкретне саобраћајне незгоде у циљу задовољења појединачних интереса;*
- 2) правилно евидентирање важних обележја саобраћајних незгода, стручну анализу стања безбедности саобраћаја у циљу схватања постојећег стања и пројектовања оптималних управљачких мера.*

Квалитетно вршење увиђаја би требало да обезбеди ефикасан судски процес у вези са саобраћајном незгодом. Циљ овог процеса је прецизно и поуздано утврђивање свих важних околности настанка незгоде, а посебно пропуста који су допринели настанку незгоде и њених последица:

- пропуста који су у вези са стварањем опасне ситуације,
- пропуста који су у вези са могућношћу избегавања незгоде и
- пропуста који су у вези са величином последица незгоде.

О незгоди која има обележја кривичног дела, после спроведене истраге од стране јавног тужилаштва, одлучује суд. Незгода се анализира тако што се анализирају њене последице. Да би суд стекао увид у последице незгоде, неопходно је да стручна и објективна (увиђајна) екипа, (што пре) оде на лице места, да фиксира¹⁶ затечено стање и сачини увиђајну документацију коју ће доставити органу поступка (јавном тужилаштву у кривичном поступку, односно суду уколико је у питању прекршајни поступак) уз захтев за покретање прекршајног поступка. Орган поступка (суд) ће, полазећи од увиђајне документације, анализирати незгоду и утврдити све важне чињенице у вези с настанком незгоде.

Дакле, увиђај је део јединственог судског процеса и само тако га треба третирати. Свако изоловано посматрање увиђаја, а посебно појефтињење увиђаја (на рачун квалитета фиксирања места догађаја) доводи до знатног поскупљења судског процеса¹⁷, чини судски процес неефикасним, а коначне ставове (решења и пресуде) непрецизним, а некад и погрешним.

Треба имати у виду да је учествовање у незгоди значајан догађај у животу појединца, у животу његове породице, па и шире заједнице. Саобраћајна незгода често мења животе људи и они су веома осетљиви на могућност утврђивања истине у вези с незгодом. Тешко је учесницима незгоде објаснити да рутина и несавесност радника на увиђају могу довести до некавалитетне документације, те да због тога не могу ефикасно остварити своја права. Мада је највећа грешка да неко ко није крив одговара за незгоду, грешке се чине и кад ометемо утврђивање одговорности криваца за незгоду, па кривце не можемо адекватно да казним.

¹⁶ Овде појам “фиксирати” значи сачувати важна обележја затеченог стања.

¹⁷ У пракси су чести примери вршења увиђаја без фотографисања, смањивања броја фотографија, односно изостављања других радњи на увиђају. Ове уштеде од неколико стотина динара (десетак евра), често поскупљују судске поступке и за неколико стотина хиљада динара (неколико стотина или хиљада евра).

1.2.2. Значај увиђаја за анализу стања безбедности саобраћаја и управљање безбедношћу саобраћаја

До сада је у развијеном свету доста пажње посвећивано анализи и реконструкцији саобраћајне незгоде за потребе судског процеса. У том смислу су развијене методе анализе, али и методе вршења увиђаја. Данас се све више истиче значај управљања безбедношћу саобраћаја. Европски савет за безбедност саобраћаја подржава увођење независне истраге саобраћајне незгоде, и то тако да се резултати ове истраге не би смели користити у судске сврхе (Vollenhoven, 2001). Процењује се да ће само тако да се сазна истина о саобраћајној незгоди неопходна за схватање проблема и пројектовање контрамера. Закон о безбедности саобраћаја на путевима прописао је обавезу вршења независних истрага саобраћајних незгода са најтежим последицама, у циљу оцене да ли је пут на било који начин допринео настанку незгоде или последицама незгоде.

“...У случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем, управљач јавног пута дужан је да на основу независне оцене, у року од месец дана, утврди узрок, односно допринос јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде и предузме мере у циљу унапређења безбедности пута...”

Члан 156, ЗоБС.

Квалитетни увиђаји саобраћајних незгода обезбеђују схватање узрока који су довели до незгоде. Стручна анализа свих незгода на неком простору омогућује схватање проблема и његово решавање. Уколико се проблеми назову правим именом, имамо могућност и да их решимо. У супротном, можемо се исцрпљивати решавајући проблеме који и не постоје. Зато кажемо да је квалитетан увиђај основни предуслов за управљање безбедношћу саобраћаја.

1.3. СПЕЦИФИЧНОСТИ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У ОДНОСУ НА ОСТАЛЕ УВИЂАЈЕ

Међу бројним облицима криминалитета саобраћајне незгоде се издвајају по:

- учесталости,
- обиму последица,
- специфичности извршиоца,
- специфичности и комплексности стручних знања неопходних за квалитетну анализу дела,
- специфичним циљевима увиђаја и
- специфичним стручним пословима који се обављају на увиђају.

У досадашњој нашој пракси о овим специфичностима се није водило довољно рачуна. Недопустиво се врше импровизације и “појефтињења” увиђаја, не водећи рачуна да се тиме укупни судски процес знатно поскупљује.

Ко и како анализира саобраћајну незгоду која има обележја кривичног дела? Саобраћајну незгоду анализира и разматра, у фази истраге надлежни јавни тужилац, а потом надлежни суд, односно судија. При томе највећу стручну помоћ пружа им, по правилу, саобраћајно-технички вештак. Они анализирају незгоду и одлучују о кривици, а нису видели како се незгода догодила, нити

су били на месту догађаја непосредно после незгоде (нису видели последице незгоде). Они о последицама незгоде могу сазнати посредно - преко очевидаца (учесници у незгоди и сведоци). Очевици нису објективни,¹⁸ нити су стручни.¹⁹ Зато суд не би требало да се ослања само на њихове исказе приликом одлучивања о незгоди.

Да би се превазишли проблеми необјективности и нестручности, на место саобраћајне незгоде са знатнијим последицама, по правилу, излази увиђајна екипа.

Увиђајна екипа има основни задатак да стручно, објективно и свеобухватно “сними” све важне последице саобраћајне незгоде, те да их успешно “пренесе” онима који ће одлучивати о незгоди (суд), тако да они стекну утисак “као да су били на месту догађаја”. При томе се до важних информација долази:

- непосредним, чулним опажањем,
- стручним знањима и
- изјавама (субјективним ставовима) сведока.

Који је значај увиђаја саобраћајних незгода? Сваки увиђај се врши у вези са неком штетом. Основно питање које се поставља у вези са штетом код осталих дела (КО?) је у вези са поузданим одређивањем учиниоца, као и оних саучесника који су својим чињењем или нечињењем могли да спрече или смање последице. Кад се открију ови учесници, највећим делом је остварен циљ увиђаја. Међутим, код саобраћајних незгода основни циљ увиђаја се премешта са питања КО? (КРИМИНАЛИСТИЧКИ ЗНАЧАЈ) на питање - КАКО? (САОБРАЋАЈНИ ЗНАЧАЈ). Наиме, у мање од 10% саобраћајних незгода учесници се удаљавају са места догађаја. Међу њима велики број се удаљи због страха и несналажења, да би се веома брзо сами пријавили полицији. Код саобраћајних незгода најчешће је основно питање: КАКО СЕ И ПОД КОЈИМ УСЛОВИМА ДОГОДИЛА САОБРАЋАЈНА НЕЗГОДА? Чак и ако се ради о непознатом (НН) возилу или лицу, после његовог откривања обавезно се враћамо и највише бавимо питањем: КАКО СЕ ДОГОДИЛА САОБРАЋАЈНА НЕЗГОДА? Дакле, код увиђаја саобраћајних незгода је, по правилу, израженији саобраћајни, него криминалистички значај увиђаја.

Увиђаји саобраћајних незгода су најчешћи увиђаји које врши полиција. Последице саобраћајних незгода (мерене бројем погинулих, бројем повређених или величином материјалне штете) превазилазе последице свих осталих дела.

Ко су учесници саобраћајних незгода? Док су извршиоци осталих кривичних дела повратници (учиниоци кривичних дела у поврату), учесници саобраћајних незгода су, по правилу, обични грађани, учесници у саобраћају.

Како се врши саобраћајно-техничка анализа незгоде? У основи анализе саобраћајне незгоде су саобраћајно-технички прорачуни, на основу трагова незгоде (одређивање брзина учесника незгоде, одређивање места судара, одређивање међусобног положаја и брзина непосредно пре судара, одређивање положаја и брзина у тренуцима реаговања, просторно-временска анализа,

¹⁸ Сведоци саобраћајне незгоде су заинтересовани за истину само у оној мери у којој је она у складу са њиховим интересима. У супротном, они ће, по правилу, рећи неистину или, бар, заобићи да кажу истину.

¹⁹ У пракси су честе илузије боје возила, погрешне процене брзина, погрешне процене растојања итд.

анализа поступања по саобраћајним знаковима, анализа могућности избегавања судара итд.). Да би ови прорачуни били квалитетни и поуздани, мора се веома квалитетно фиксирати место догађаја (а посебно трагови и предмети незгоде), на увиђају. Посебан значај имају мерења на месту догађаја, цртање скица и ситуационих планова места саобраћајне незгоде. Ове радње се код увиђаја поводом неких других дела (на пример, код крађа, проневера и сл.) уопште не врше или имају много мањи значај.

Да би се задовољили оштри захтеви саобраћајно-техничке анализе незгоде, некад је неопходно на месту догађаја обавити одређене посебне радње које нису значајне код осталих увиђаја:

- изузимање тахографских уложака и тахографа,
- изузимање сијалица,
- ванредни технички преглед возила,
- здравствени преглед лица - учесника незгоде,
- мерење успорења возила или коефицијента приањања,
- мерење конкретне видљивости,
- мерење нагиба коловоза (или нагиба терена),
- мерење конкретне прегледности и сл.

Све су ово веома важне специфичности увиђаја саобраћајних незгода о којима би се морало водити рачуна у пракси. Наиме, ове и друге специфичности захтевају да радници на увиђају саобраћајних незгода поред општих знања о увиђају, стекну и низ специфичних знања о саобраћају, о прописима у безбедности саобраћаја и о увиђају саобраћајних незгода.

Набројане специфичности, а посебно бројност и специфичност поступања на месту догађаја, оправдавају настојања да увиђаје саобраћајних незгода врше специјализоване екипе, посебно обучене и опремљене за ове послове. У овим екипама значајно место имају (дипломирани) инжењери саобраћаја, саобраћајни полицајци и други стручњаци специјализовани за вршење увиђаја саобраћајних незгода.²⁰

1.4. МЕТОДЕ ФИКСИРАЊА МЕСТА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Фиксирати место догађаја саобраћајне незгоде значи трајно сачувати важна обележја тог места догађаја, а ради касније анализе.

Фиксирање места саобраћајне незгоде је основни задатак увиђајне екипе. Квалитетно фиксирање места догађаја има одлучујући утицај на квалитет и ефикасност судског процеса.

²⁰ Дакле, ради се о стручњацима који поседују низ општих знања и вештина из саобраћаја (добро познају безбедност саобраћаја, прописе у безбедности саобраћаја, примену уређаја у оперативној контроли саобраћаја, функционисање склопова возила и њихов утицај на безбедност саобраћаја, саобраћајну психологију, утицај елемената пута на настанак саобраћајних незгода, утицај психофизичког стања лица на безбедност саобраћаја, опште факторе безбедности саобраћаја, а посебно конкретне проблеме безбедности саобраћаја на датом путу и сл.), а који су завршили посебну обуку за вршење увиђаја и обраду трагова саобраћајних незгода (криминалистичко-технички курс или посебан курс за вршење увиђаја саобраћајних незгода).

Наиме, онај ко анализира незгоду и о њој одлучује (судија, вештаци и други) није био на месту догађаја када се незгода догодила, нити је био на увиђају. Ставови о незгоди се доносе првенствено на основу последица те незгоде, односно на основу увиђајне документације у којој су фиксиране ове последице и други елементи затеченог стања.

Треба имати у виду да су увиђај и анализа незгоде временски и просторно раздвојени. Наиме, анализа незгоде ће се вршити накнадно (и по неколико година после незгоде) на другом месту - у јавном тужилаштву, односно у суду (и по неколико десетина километара од места незгоде). Увиђајна екипа би требало да свеобухватно фиксира затечено стање, тако да сви учесници судског процеса имају утисак као да су били на месту догађаја.

Овде се јавља низ проблема, међу којима се истичу проблеми у вези са количином информација. Од увиђајне екипе се очекује да квалитетно фиксира што већу количину информација. Са друге стране, велика количина информација оптерећује увиђај. Од екипе на увиђају се очекује да нађе праву меру, тако да фиксира све што је важно, али да се не бави детаљима који су неважни и непотребно би оптерећивали увиђај и увиђајну документацију.

При фиксирању места саобраћајне незгоде користе се следеће методе:

- метод изузимања,
- метод фотографисања и видео-снимања,
- графички метод (скицирање и цртање у размери) и
- вербални метод.

Требало би имати у виду да се ове методе користе у свакодневним комуникацијама између људи. У намери да неке пренесемо своја искуства и догађаје (на пример “био сам на свадби”), користимо вербални метод (набрајање података о догађају, о учесницима и сл.). Уколико желимо да пренесемо изглед некога или нечега користимо се фотографијама, а ако желимо да пренесемо ситуације (положај, величине и распоред предмета и објеката) цртамо цртеже. Коначно, ако желимо да верно и свеобухватно прикажемо сва обележја неког предмета користимо изузимање (понесемо парче торте или боцу пића које смо пили).

1.5. ЕЛЕМЕНТИ УВИЂАЈНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ И ЊИХОВЕ СПЕЦИФИЧНОСТИ

Применом набројаних метода фиксирања на увиђају, добијамо различите елементе увиђајне документације, и то:

- записник о увиђају саобраћајних незгода,
- фотодокументацију са увиђаја,
- скицу места саобраћајне незгоде,
- ситуациони план места саобраћајне незгоде и
- остале прилоге (Липовац, 1991).

1.5.1. Записник о увиђају

Вербални метод се базира на могућностима да се речима (вербално) прикаже затечено стање на месту саобраћајне незгоде. Применом овог метода долазимо до записника о увиђају, службених белешки, разних извештаја и сл.

Записник о увиђају је најзначајнији елемент увиђајне документације. Мада у техничком смислу ово није најпогоднији метод фиксирања лица места, записник има највећу процесну вредност, јер се једино помиње у ЗоП и ЗКП.²¹

Записник о увиђају би требало да има три дела: уводни, описни и завршни.

У уводном делу записника требало би навести правни основ за вршење увиђаја и најважније податке о: незгоди, органу и увиђајној екипи, месту и времену увиђаја (незгоде), начину обезбеђења места саобраћајне незгоде, метеоролошким приликама, значајним радњама које су реализоване пре почетка увиђаја и сл.

У описном делу би требало што свеобухватније описати све важне елементе затеченог стања на месту саобраћајне незгоде, а посебно: општи изглед места догађаја, нађена возила, лица, лешеве и друге предмете и трагове на месту саобраћајне незгоде (опис, положај, димензије и друга важна обележја), податке о путу и времену, податке о возилима - учесницима незгоде, податке о лицима учесницима незгоде (укључујући и податке о путницима у возилима), податке о повредама учесника у незгоди, податке о оштећењима возила и објеката, примењене поступке фиксирања (фотографисање, скицирање, изузимање, мулажирање итд.), предузете радње на увиђају итд.

У завршном делу записника о увиђају уносе се подаци о наложеним радњама које ће уследити после увиђаја (возило упућено на ванредни технички преглед, дат налог за обдукцију леша и сл.), подаци о времену завршетка увиђаја, име, презиме и потписи записничара и руководиоца увиђаја.

Вербални метод има низ **предности**, и то:

- овај метод се најлакше примењује на месту догађаја,
- записник има највећу процесну вредност, јер се највише помиње у Закону,
- једноставно приказује низ општих података (о незгоди, о учесницима, о сведоцима, о метеоролошким приликама, о радњама на увиђају, о месту и времену, о радњама пре и после увиђаја, о саставу увиђајне екипе итд.),
- записник о увиђају раздваја важно од неважног,
- записник о увиђају повезује све елементе документације у једну целину итд.

Најважнији **недостаци** вербалног метода су:

- овај метод није очигледан и мора бити поткрепљен осталим доказима,
- вербални метод је увек субјективан и много зависи од обучености и искуства лица на увиђају,

²¹ Састављање и садржај записника о увиђају одређени су у Законику о кривичном поступку (за саобраћајне незгоде са обележјима кривичних дела) и Закону о прекршајима (за незгоде са обележјима прекршаја). У Закону о безбедности саобраћаја на путевима одређена је обавеза израде других елемената увиђајне документације код незгода са обележјима кривичног дела.

- овим методом се не могу јасно и прегледно приказати сви елементи затеченог стања, а посебно оштећења возила, распоред трагова и предмета, изглед саобраћајне површине, геометрију раскрснице, елементе кривина,
- записник је непрегледан, те га је незгодно користити у делу схватања ситуације, међусобног положаја трагова, геометрије саобраћајнице и сл.

При писању записника о увиђају, посебну пажњу требало би посветити описивању трагова и предмета саобраћајне незгоде. При томе је потребно евидентирати сва важна обележја предмета/трага, и то:

- врсту и изглед трага,
- порекло и начин настанка трага,
- положај трага,
- битне величине и друга обележја трага и
- детаљан опис изгледа и положаја карактеристичних детаља на трагу.

Записник о увиђају се ради код сваког увиђаја саобраћајних незгода.

1.5.2. Фотодокументација

Фотодокументација је уређени скуп унапред одређених група фотографија, које систематично приказују изглед најзначајнијих елемената затеченог стања. Обично у фотодокументацију улазе следеће групе фотографија: шири (општи) изглед места саобраћајне незгоде, ближи изглед места саобраћајне незгоде, међусобни положај предмета и трагова незгоде, изглед предмета и трагова незгоде, изглед возила и објеката (посебно оштећења на њима), изглед лешева (посебно споља видљивих повреда) и изглед детаља на траговима и предметима.

Фотографисање је, после изузимања, најобјективнији и најочигледнији метод фиксирања трагова/предмета незгоде. При томе се објективност односи на садржај фотографије, али не и на садржај фотодокументације.

Фотографија је свеобухватна, тј. на њој ће се наћи све што је оптички видљиво испред објектива, без обзира да ли ми то сматрамо важним.

Фотографија једноставно саопштава огромну количину информација, а што је посебно важно при фиксирању оштећења возила, општег изгледа места саобраћајне незгоде, неправилних трагова и предмета и сл.

Размерна фотографија пружа могућност одређивања важних дужина на месту саобраћајне незгоде. Стереофотограметрија и аналитичка фотограметрија омогућавају цртање ситуационих планова на основу фотографија и одређивање димензија са фотографије.

Међутим, фотографисање има и низ недостатака.

У односу на остале методе фотографисање је скупо и непрактично (захтева опрему, обучена лица и време). Међутим, имајући у виду укупне штете, губитке и трошкове у вези с незгодом, а посебно трошкове судског процеса, ово се не може прихватити као разлог за непримењивање метода фотографисања.

Садржај фотодокументације је субјективан и зависи од обучености и искуства екипе за увиђај. Наиме, субјективно се бира шта ће се снимити и под којим углом. Овај недостатак се може превазићи само добром обученошћу екипа за увиђај.

Фотографија је оптерећена низом неважних детаља, па се неки важни детаљи не могу јасно уочити. Овај недостатак се превазилази маркирањем слабо видљивих трагова и добрим избором угла снимања.

Проблем и опасности од фотомонтаже постали су посебно значајни са развојем рачунара. Овај недостатак се превазилази радом у службеним просторијама и чувањем негатива.

Због набројаних предности, фотографисање је незамењив метод фиксирања и требало би га примењивати при сваком увиђају, а недостатке превазићи. Велика је заблуда да записник може заменити фотодокументацију. Низ врло важних поступака при анализи незгоде не може се коректно спровести без фотографија.

Данас се код тешких саобраћајних незгода све чешће користе видео-камере. У том смислу полиција је у неким местима већ технички опремљена и стручно оспособљена. Ово би требало разликовати од ТВ снимања, чији је циљ сензација или информисање о догађају, а не и пружање доказа за анализу догађаја. Примена видео-камера не искључује и фотографисање на месту саобраћајне незгоде. Посебан значај имају примена дигиталне фотографије, дигиталних видео-камера и мултимедијских увиђајних документација.

1.5.3. Скица места саобраћајне незгоде

Као резултат примене графичког метода добијају се скице и ситуациони планови.

СКИЦА је једноставан, слободоручни, графички приказ затеченог стања на месту саобраћајне незгоде. У скицу се уцртавају сви важни елементи затеченог стања, а затим се котира СВЕ ШТА ЈЕ МЕРЕНО, и то онако КАКО ЈЕ МЕРЕНО. Скице се, по правилу, израђују на месту саобраћајне незгоде, у време увиђаја. Скица се црта код сваког увиђаја саобраћајне незгоде и требало би је увек достављати јавном тужилаштву, односно суду.²² Скица има велике предности у односу на остале елементе увиђајне документације:

- једноставно и брзо се црта,
- раздваја важно од неважног,
- једноставно приказује геометрију саобраћајне површине,
- једноставно приказује међусобни положај трагова, предмета и саобраћајне површине,
- једноставно и прегледно приказује изворне резултате свих мерења која су вршена на месту саобраћајне незгоде,
- са скице се види шта је мерено на месту саобраћајне незгоде,
- са скице се види како су одређене величине мерене,
- једноставно приказује различите алтернативе итд.

²² Још увек постоје случајеви да се јавном тужилаштву, односно суду доставља само ситуациони план, а скица остаје у МУП-у или се чак сматра приватном ствари полицајца који је цртао. Ова, погрешна пракса често прави проблеме у анализи незгоде, а не може се објашњавати ничим, осим нестручним радом и јавашлуком у раду. Ма колико скица била технички некоректан и, често, лош цртеж, она је незамењива и има много већу вредност од ситуационог плана.

Скица има и низ недостатака:

- не даје опште податке о саобраћајној незгоди (ово се превазилази записником о увиђају),
- није верна, јер се црта слободоручно, пре мерења (ово се превазилази добром обуком и искуством),
- технички ниво скице је врло низак,
- не приказује изглед места саобраћајне незгоде, изглед оштећења возила, изглед коловоза и сл. (ово превазилази фотодокументација),
- скица некад није универзална, тј. није јасна ширем кругу корисника (ово се превазилази добром обуком и изградом ситуационих планова).

Због њених предности скицу би требало увек радити и прилагати уз увиђајну документацију.

1.5.4. Ситуациони план места саобраћајне незгоде

СИТУАЦИОНИ ПЛАН је ЦРТЕЖ У РАЗМЕРИ који технички коректно, верно приказује затечено стање на месту саобраћајне незгоде. Ови цртежи се раде у просторијама, уз помоћ прибора за цртање, а на основу скица и белешки са места саобраћајне незгоде. На ситуационом плану се котирају само најважније мере,²³ и то онако како ће бити коришћене у анализи.²⁴ Дакле, на ситуационом плану се котирају само оне мере које ће бити коришћене за анализу незгоде, али не и мере које служе за цртање цртежа у размери (цртеж је већ нацртан), нити мере које омогућавају реконструкцију незгоде.²⁵ Посебно се води рачуна да цртеж буде прегледан и прихватљив технички необразованим лицима (судијама, тужиоцима, адвокатима, странкама и сл.).

Овакав цртеж има велике предности, и то:

- квалитетно раздваја важно од неважног,
- цртеж је квалитетан и прилагођен корисницима,
- цртеж је растерећен од свих кота које нису неопходне,²⁶
- због поштовања размере, цртеж верно (пропорционално) приказује затечено стање,
- најједноставније приказује геометрију саобраћајнице и међусобни распоред свих трагова и предмета саобраћајне незгоде,

23 Тако се додатно растеређују ситуациони планови, што судови посебно цене. Међутим, на основу ових планова не може се утврдити да ли је нека дужина мерена на месту саобраћајне незгоде или није. Чињеница да нека дужина није котирана на ситуационом плану, не значи да то није мерено на месту саобраћајне незгоде.

24 Зато на основу ситуационог плана не можемо поуздано утврдити како је вршено мерење на месту саобраћајне незгоде!

25 Реконструкцију саобраћајне незгоде је лакше вршити на основу квалитетне скице места саобраћајне незгоде, јер скица садржи изворне податке о свим мерама са места саобраћајне незгоде.

26 Одабране су најважније мере и дискретно котиране, тако да не оптерећују цртеж.

- врло једноставно саопштава огромну количину информација о саобраћајној ситуацији, које су важне за анализу незгоде,
- једноставно приказује алтернативе и верзије догађаја.

Ситуациони план има и низ **недостатака**:

- цртање ових цртежа је споро и сложено, па се тешко у пракси организује (превазилази се добром обуком, добром организацијом, а некад и квалитетним скицама које замењују планове),
- ови цртежи се цртају посредно, на основу скице и белешки (превазилази се обавезним достављањем и скица места саобраћајне незгоде),
- на цртежу није све котирано, па се не зна шта је на месту саобраћајне незгоде мерено, нити како је шта мерено (превазилази се скицом),
- ситуациони план не даје низ општих података о незгоди (превазилази се записником о увиђају),
- ситуациони план не приказује изглед (превазилази се фотодокументацијом) итд.

О значају ситуационог плана најбоље говори чињеница да се саобраћајно-техничко вештачење темељи и највише ослања на ситуациони план.

С обзиром на предности и недостатке може се одредити и обим примене скица и ситуационих планова:

- скицу би требало увек цртати и достављати у увиђајним документацијама и
- ситуационе планове би требало цртати код свих незгода са обележјима кривичног дела, а по могућности и код осталих незгода.

Скице би требало да буду посебно квалитетне у случајевима када се не цртају ситуациони планови.

1.5.5. Остали прилози (најчешће су то изузети предмети)

Изузимање предмета саобраћајне незгоде подразумева да се ови предмети на лицу места стручно обраде, издвоје, спакују и сачувају, тако да се могу користити при каснијим вештачењима и анализи незгоде.

Изузимање је најочигледнији и најсвеобухватнији метод фиксирања. Када се изузме неки предмет, тиме су, по правилу, фиксирани сви трагови на предмету и обележја тог предмета, без обзира да ли их сматрамо важним или не. Изузимање омогућава све даље анализе изузетог предмета и свих трагова на њему, што је и најважнија предност овог метода.

Међутим, изузимање има и велике недостатке у односу на остале методе.

Примена ове методе није практична из више разлога.

Поступак на лицу места је специфичан и мора да потврди очигледност, тј. мора да докаже да изузети предмет/траг потиче са лица места.²⁷ Изузимање на лицу места некад захтева посебну стручност и учешће стручних лица у екипи за увиђај.

²⁷ Често се о овоме не води рачуна, па у судском процесу цео метод пада у воду, јер не можемо да докажемо да је траг/предмет изузет на лицу места.

Паковање и чување је следећи проблем код примене ове методе. Наиме, изузет предмет се, по правилу, не може спаковати у фасциклу А4 формата, као остали елементи документације, већ се мора посебно паковати и чувати што је врло непрактично. Овако запакован предмет/траг се некад чува на другом месту (одвојено од остале документације), па је непрактично његово коришћење при разматрању и разјашњавању саобраћајне незгоде.

Коначно, бројни трагови и предмети се не могу изузети, јер су фиксирани на коловозу, на осталим површинама и на непомичним објектима (трагови кочења, вожње, клизања, оштећења објеката, оштећења коловоза и сл.).

Набројане предности и недостаци одређују обим примене ове методе. Изузимање предмета саобраћајне незгоде користи се само онда када се осталим методама не могу свеобухватно фиксирати важни трагови на том предмету, а очекује се даља анализа (вештачење) трага - предмета. У пракси се најчешће изузимају тахографски улошци, отпали делови са возила (комад показивача правца, комади разбијеног стакла, љуспице боје и сл.), делови одеће и обуће пешака, трагови крви, склопови возила (фарови, пнеуматик, спона, кочиони цилиндар, тахограф и сл.) итд.

Не могу се изузети сви важни трагови. Некад се рељефни трагови могу изливати, тј. може се изливати негатив трага и овај одливак изузимати уместо трага. Овај процес се зове мулажирање трага. МУЛАЖИРАЊЕ (ИЗЛИВАЊЕ) трагова примењује се изузетно на рељефне трагове, а посебно на трагове обуће и трагове вожње са добро отиснутим (утиснутим) шарама обуће, односно пнеуматика. Циљ мулажирања је да се добије негатив трага. Најчешће се при мулажирању користи гипсана каша. При томе се:

- утврди потреба за мулажирањем,
- пронађе и детаљно анализира рељефни траг,
- на трагу пронађе сегмент са добро израженим карактеристичним детаљима (индивидуалним карактеристикама),
- овај сегмент трага се добро очисти од страних материјала (гранчице, грудвице земље и сл.),
- ако је траг плитак овај сегмент се огради лименом траком или сличним приручним средствима висине 3-4 cm,
- направи се житка гипсана каша,
- на траг се пажљиво (чашом или кашиком) налије први слој гипсане каше,
- кад први слој мало очврсне ставља се арматура (штапићи, гранчице, жица и сл.),
- преко арматуре излива се други, дебљи слој гипсане каше,
- површина мулажа се заравна и на њој напишу подаци о незгоди,
- после стврдњавања (10-15 мин.) мулаж се дигне и очисти млазом ваздуха или воде и
- коначно, мулаж се пакује и чува тако да се спречи ломљење и уништавање карактеристичних детаља на мулажу.

Мулажирање има велики значај при трагању за возилом које је учествовало у саобраћајној незгоди (НН возило). Посебно се често мулажирају трагови

вожње. Наиме, мулажом се практично изузима негатив трага, што представља **позитив шара пнеуматика**. Касније ће вештак моћи детаљно и упоредо анализирати мулаж трага са лица места и мулаж пнеуматика возила или сам пнеуматик. Ова анализа обезбеђује елиминацију, а ако су на трагу нађени и добро мулажирани карактеристични детаљи (индивидуалне карактеристике), овако се може вршити и идентификација возила.

Мулажирање је врло очигледан метод фиксирања и некад се, по очигледности, може поредити са изузимањем предмета. Мулажирање долази до изражаја, ако се траг не може изузети (на пример, траг вожње у снегу, у блату, у растопљеном асфалту, у песку и сл.). Међутим, врло је важно на лицу места доказати да мулаж потиче са лица места. Ово се постиже фотографисањем трага који се мулажира, присуством сведока, описом у записнику о увиђају и сл. Коначно, ваља нагласити да се мулажирањем доказује да је возило прошло путем, али не и да је учествовало у незгоди. Зато се на лицу места мора водити рачуна и о другим доказима.

1.6. ТЕХНИЧКА НАЧЕЛА ИЗРАДЕ УВИЂАЈНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

За наше потребе могу се издвојити три основна начела која би требало поштовати при изради сваке увиђајне документације,²⁸ и то:

1. начело ОБЈЕКТИВНОСТИ
2. начело УСАГЛАШЕНОСТИ
3. начело СВЕОБУХВАТНОСТИ.

1.6.1. Начело објективности

Према овом начелу основни садржај свих елемената увиђајне документације су чињенице, односно објективно утврђене ствари. Мисли се на оно што је овлашћено лице утврдило опажањем и/или на основу несумњивих стручних знања. Са друге стране, ако је значајно да се у увиђајној документацији региструје и нешто што није објективно (ставови сведока или ставови овлашћених лица), онда ови субјективни елементи морају бити недвосмислено раздвојени од чињеница.

Дакле, не могу се на истом месту наводити ставови или искази сведока и утврђене чињенице. Ако се ипак нађу заједно, то се мора јасно нагласити и недвосмислено раздвојити. То је предуслов да јавни тужилац, односно суд, вештак и други створе објективну подлогу за анализу саобраћајне незгоде.

Овде би требало напоменути да су и субјективни ставови често од велике помоћи, али се мора нагласити чији су то ставови и раздвојити их од чињеница. Уколико се субјективни ставови не раздвоје од чињеница, мења се њихов третман, тј. добијају тежину чињеница, а некад доводе у питање веродостојност осталих чињеница.

²⁸ Нажалост, у пракси су врло чести примери некоректне документације са увиђаја која не задовољава ова основна начела.

У пракси су врло честе грешке у вези са начелом објективности. Најчешћа и најопаснија грешка јесте уношење и нераздвајање у записнику о увиђају:

- чињеница које је екипа чулним опажањем утврдила,
- ставова које су екипи пренели сведоци и учесници незгоде,
- ставова до којих је екипа дошла закључивањем, а на основу својих случајних (сумњивих) знања и сазнања на лицу места.²⁹

Да се у пракси не би правиле овакве и сличне грешке мора се стално имати у виду да садржај увиђајне документације суд, вештак и др. прихватају као чињенице, уколико није другачије наглашено.

1.6.2. Начело усаглашености

Ово начело се може рашчланити на појединачну усаглашеност и међусобну усаглашеност. Појединачна усаглашеност односи се на усаглашеност садржаја појединих делова увиђајне документације (на пример, суштинска и термилошка усаглашеност свих садржаја записника о увиђају). Према начелу појединачне усаглашености у оквиру појединих садржаја документације (записник, фотодокументација, ситуациони план и др.) не сме бити контрадикторних тврдњи.

Међусобна усаглашеност односи се на усаглашеност између делова увиђајне документације (на пример, усаглашеност између скице и записника). Начело међусобне усаглашености подразумева суштинску, али и термилошку и сваку другу усаглашеност (исте ознаке трагова, иста оријентирна и фиксирна тачка, иста оријентирна права итд.) различитих делова увиђајне документације.

Један од најзначајнијих суштинских елемената усаглашености јесте усаглашеност мера у различитим садржајима (у записнику и у скици). У записник о увиђају обавезно се уносе све важне мере на основу којих фиксирамо место саобраћајне незгоде. Ове мере морају бити усаглашене са мерама у скици, у ситуационом плану или на размерној фотографији. Зато је врло практично при писању записника као подсетник користити котирану скицу и белешке са места саобраћајне незгоде.

Непоштовање начела усаглашености најчешће је изазвано немарношћу, незнањем или несавесним радом. Ово отежава или онемогућује коректну анализу саобраћајне незгоде, а с друге стране скрнави углед службе која врши увиђај. И поред тога у пракси има безброј примера непоштовања овог начела.

Други битан пропуст у пракси јесте одвојен рад чланова екипе и одвојено (а не заједничко) прављење делова документације. Зато би сваком увиђају требало приступити савесно и стручно, што би нам гарантовало појединачну усаглашеност. Евентуалне случајне грешке или пропусте морали би отклонити чланови увиђајне екипе заједно,³⁰ тако да коначна документација буде суштински и термилошки усаглашена, а не да се накнадно (на захтев суда) “усаглашава” или произвољно прихвата један од два супротна става и сл.

²⁹ На пример, у записнику, скици и ситуационом плану се одређују место судара, начин кретања пре незгоде, узрочник незгоде итд, а без образложења оваквих ставова.

³⁰ Ово подразумева и усаглашавање које је саставни део заједничког рада на увиђају.

1.6.3. Начело свеобухватности

Ово начело се може довести у везу са претходна два, а подразумева да се у увиђајној документацији мора наћи све оно што суду или вештаку може бити од значаја, а могло се утврдити на месту саобраћајне незгоде. Разликујемо појединачну свеобухватност и свеобухватност у целини.

Појединачна свеобухватност подразумева да сваки елемент увиђајне документације (појединачно) обухвати све оно што се од њега очекује. На пример, записник неће бити појединачно свеобухватан, ако у њему нема података о учесницима, јер се то очекује од записника. Са друге стране, ако записник не приказује сва мерења са места саобраћајне незгоде он може бити појединачно свеобухватан, јер се од записника и не очекује да прикаже шта је и како мерено (ово ће приказати скица лица места).

Свеобухватност у целини подразумева да су примењене све методе фиксирања (урађени сви елементи увиђајне документације), те да се у документацији налази све што је значајно за анализу незгоде. Примера ради, ако у документацији нема скице, није задовољено начело свеобухватности у целини. Слично је и ако у, макар једном елементу документације, нема података о путу и времену, ако нема података о томе шта је и како мерено, ако није приказан изглед места саобраћајне незгоде итд.

Задовољење овог начела захтева стручност и искуство чланова увиђајне екипе. Нажалост, врло су ретке увиђајне документације које би задовољиле начело свеобухватности. Зато је, у пракси, врло отежана или чак онемогућена прецизна и поуздана анализа саобраћајне незгоде, а неретко доносе се и погрешни ставови.

Начело свеобухватности би требало, у пракси, одређивати састав увиђајне екипе, трајање увиђаја, број потребних фотографија, обим и садржај записника, размеру и садржај ситуационог плана, врсту и број осталих прилога итд. Слободно можемо рећи: *“што је увиђајна документација тања дебљи су судски списи у вези с том саобраћајном незгодом”* или *“што увиђај траје краће дуже траје судски процес”*.

1.7. ПРАКТИЧНА ПОСТУПАЊА У РАЗМАТРАЊУ И РАЗЈАШЊАВАЊУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Ма колико било незахвално описивати врло разноврсне случајеве у пракси, могу се грубо разликовати три случаја.

1. Код саобраћајних незгода са малом материјалном штетом Закон не предвиђа обавезу обавештавања полиције о саобраћајној незгоди. У овим ситуацијама учесници незгоде се могу споразумети, и то:

- могу се сложити око услова настанка незгоде, око кривице и износа штете и на основу тога један другом исплатити штету³¹ или
- могу се сложити око услова настанка незгоде, присуства и положаја трагова и предмета незгоде и на основу тога попунити и потписати

31 Најбоље би било одмах наплатити процењену штету, јер онај ко треба да плати штету може касније да пориче кривицу (основ за наплату) и висину штете.

Европски извештај о саобраћајној незгоди. Европски извештај се предаје у осигурање. Осигурање је дужно да, на основу сагласности учесника и попуњеног Европског извештаја о незгоди, разматра незгоду, поступи по захтеву оштећене странке, процени штету и изврши исплату.³² Осигурања ће, у процесу разматрања оштећења на возилима, анализирати да ли оштећења одговарају изјавама учесника, да ли постоји законски основ за исплату штете и колики је износ штете. На основу ове анализе, осигурање исплаћује штету коју је другом учеснику у незгоди изазвао његов осигураник, а свом осигуранику увећава премију осигурања наредне године (бонус и малус систем). Законодавац није предвидео обавезу пријављивања полицији, нити обавезу евидентирања ових незгода, па ни прекршајну одговорност у случају ових саобраћајних незгода. Основни мотив за ову “погодност” изазивачима незгода са мањим последицама, јесте потреба за неометаним одвијањем саобраћаја, тј. избегавањем непотребног ометања саобраћаја и трошкова увиђаја и судског поступка. Са друге стране, закон је предвидео обавезу полиције да, и у овим случајевима, врши увиђај уколико то захтева један од учесника незгоде. Трошкове увиђаја саобраћајних незгода са малом материјалном штетом сноси осигурање чији осигураник је тражио увиђај. Ако је обавештена о незгоди, полиција евидентира податке, односно обавештења о незгоди. Међутим, ако овлашћено лице излази на место догађаја и врши увиђај, онда би требало да ради и увиђајну документацију (пише записник о увиђају, црта скицу места саобраћајне незгоде и сл.), као и да покрене одговарајући, прекршајни поступак.

2. Код саобраћајних незгода са већом материјалном штетом, код незгода у којима се учесници нису споразумели око начина настанка незгоде (кривице), као и у другим случајевима кад један од учесника то тражи, Закон је предвидео да полиција врши увиђај. Тада се анализира прекршајна одговорност учиниоца непрописне радње. Овлашћено службено лице излази на место саобраћајне незгоде, врши увиђај и израђује увиђајну документацију. Полиција (или оштећена странка) подноси захтев за покретање прекршајног поступка. Овакве незгоде исправља судија за прекршаје, а на основу захтева за покретање прекршајног поступка. Захтев прати делимична или потпуна увиђајна документација. У овим случајевима се редовно ради записник о увиђају, скица места саобраћајне незгоде. Са развојем дигиталне фотографије, све чешће се врши и фотографисање места саобраћајне незгоде. У

32 Осигурања, под различитим изговорима, оспоравају све извештаје које су потписали учесници незгоде и захтевају обавезан излазак полиције и сачињавање одговарајуће документације. Овако се непотребно омета саобраћај (јер учесници обавезно чекају полицију и често не померају возила са коловоза). Ово намеће веће обавезе полицији, омета вршење других послова полиције и успорава процес разјашњавања незгоде.

неким срединама се на месту саобраћајне незгоде фотографише, а фотографије се раде накнадно, само на захтев суда или неке стране у спору.

3. Коначно, код саобраћајних незгода са елементима кривичног дела (где има погинулих, тешко или лако повређених лица или је проузрокована материјална штета већа од законом предвиђеног износа) предвиђена је кривична одговорност учиниоца кривичног дела. Овакве саобраћајне незгоде расправља суд (судско веће) у кривичном поступку, уколико нису решене на неки од прописаних начина у току истраге коју води надлежни јавни тужилац. Увиђаје врши јавни тужилац, а екипа ОУП му пружа стручну помоћ (обезбеђује место саобраћајне незгоде, скицира, фотографише, израђује ситуациони план места саобраћајне незгоде, анализира и обрађује трагове итд.). У овим ситуацијама би требало обавезно израђивати комплетну увиђајну документацију (записник о увиђају, скицу, фотодокументацију, ситуациони план и остале прилоге). Уколико се ради о незгодама са непознатим учиниоцима, у увиђају редовно учествује и криминалистички техничар који ради и службену белешку о криминалистичко-техничком прегледу места саобраћајне незгоде.

1.8. ПРОБЛЕМИ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У НАШИМ УСЛОВИМА

На основу оваквог прегледа јасно је да увиђај саобраћајних незгода има низ карактеристика “класичног” увиђаја, али и низ врло значајних специфичности. Ове специфичности се огледају и у редовности примене свих метода фиксирања трагова, тј. комплетирања увиђајне документације. Сваки од елемената увиђајне документације има важних предности, због чега би га требало редовно примењивати. Са друге стране, сваки елемент документације има и низ недостатака и зато није довољан за квалитетно фиксирање затеченог стања. Само сви елементи документације заједно обезбеђују квалитетно и свеобухватно фиксирање затеченог стања, а посебно трагова и предмета саобраћајне незгоде.

Нажалост, у пракси увиђајних органа су веома чести примери некоректног и некомплетног фиксирања затеченог стања. Чести су примери да се поједине методе фиксирања изостављају.³³ На пример, несхватљиво је да се у документацији не достављају скице места саобраћајне незгоде,³⁴ као једини изворни документ из кога би се прегледно могло видети шта је и како мерено на месту саобраћајне незгоде. На месту саобраћајне незгоде се често не примењује фотографски метод са изговором да је то скупо - “због цене”. Најчешће се “уштеда” у цени фотографија са места незгоде вишеструко плаћа

33 Посебно је неприхватљиво да се изостављање појединих елемената документације прихвата као правило.

34 Ово се не може ничим правдати (осим жељом да се сакрије некавалитет увиђаја), јер се скице увек цртају на месту незгоде.

у судском процесу, а нису ретки случајеви да се незгода, баш због ове “уштеде”, не може поуздано и коректно анализирати. Посебно је неприхватљиво да ово постане правило и да се подразумева да фотографије нису потребне. Напротив, фотографисање је незаменљив метод фиксирања затеченог стања и требало би га увек примењивати. Изузетно, због цене и непрактичности поступка, може се прихватити да се, у тачно одређеним ситуацијама, врши снимање на месту незгоде, а да се фотографије израђују само по потреби (на захтев судије за прекршаје или странки у поступку). Треба имати у виду да, ако се фотографисање изоставља, онда ће остали елементи документације (посебно записник) бити детаљнији, како би се надокнадио овај недостатак. Наиме, раднику на увиђају морају бити јасне предности фотографије и начини да се недостатак фотографија делимично надокнади.

Посебно се не може правдати некоректно и нестручно примењивање појединих метода фиксирања трагова. На пример, нису ретки случајеви да се на месту незгоде примени метод изузимања, а да се не обезбеди никакав доказ да предмет потиче са лица места (што се касније врло лако оспорава у судском процесу). Такође су чести случајеви да се екипа на увиђају задовољи фиксирањем само малог броја “важних” трагова, а да не обради остале трагове и предмете незгоде. Ово смањује поузданост и квалитет каснијих анализа.

Увиђај саобраћајних незгода је саставни део судског процеса и тако би га требало и третирати. Цена увиђаја је само један (мали) део цене судског процеса. Уштеде на увиђају су прихватљиве, само ако неће знатније поскупети судски процес.

ПРАКТИЧНИ ПРОБЛЕМИ У ВРШЕЊУ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА Милан Вујанић¹

2.1. ПОЈАМ ВЕШТАЧЕЊА

Још од пре педесетак година појам вештачења је био нејасан, вероватно због тога што су регулативу из ове области писали и усвајали они који се нису бавили нити су суштински разумели проблематику вештачења, као ни појам вештачења. Ако погледамо формулацију “Вештачење”, *Основне одредбе*, Разлози за вештачење (члан 113. ЗКП):

“Орган поступка одредиће вештачење када је за утврђивање или оцену неке чињенице у поступку потребно стручно знање.”

види се да појам “вештачење” није објашњен, него је дато само тумачење “када” се одређује “вештачење”. Посебно треба истаћи да законодавац објашњава да се за вештачење подразумева стручно знање, а не вештина.

Даље се та теза о односу стручности и вештине, разрађује у делу “Одређивање вештака”, на начин (члан 114. ЗКП) да је:

“Вештак је лице које располаже потребним стручним знањем за утврђивање или оцену неке чињенице у поступку. ...”

Говорећи о наредби за вештачење (члан 118. ЗКП):

„Наредба о вештачењу”

Наредба о вештачењу садржи:

- 1) назив органа који је наредио вештачење;
- 2) име и презиме лица које је одређено за вештака, односно назив стручне установе или државног органа коме је поверено вештачење;
- 3) означавање предмета вештачења;
- 4) питања на која треба одговорити;
- 5) обавеза да изузете и обезбеђене узорке, трагове и сумњиве материје преда органу поступка;
- 6) рок за подношење налаза и мишљења;
- 7) обавезу да налаз и мишљење достави у довољном броју примерака за суд и странке;
- 8) упозорење да чињенице које је сазнао приликом вештачења представљају тајну;

¹ Проф. др Милан Вујанић, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Београд, vujanic@mail.com

9) упозорење на последице давања лажног налаза и мишљења.
Ако странка има стручног саветника (члан 125.) у наредби се назначује његово име и адреса.”

Врло је детаљно описано шта би требало да се вештачењем разјасни јер је писац ових одредаба осетио и знао шта му је потребно од одговора које вештак треба да да.

Непознавање, односно тачније неразумевање појма, поступка и суштине вештачења се лако може приметити и у тексту заклетве вештака (члан 119. ЗКП), јер

“Текст заклетве гласи: “Заклињем се да ћу вештачити у складу са правилима науке или вештине, савесно, непристрасно и по свом најбољем знању, и да ћу тачно и потпуно изнети свој налаз и мишљење”.

У члану 123. ЗКП-а се говори о томе да се вештаку може одобрити да да писани налаз и мишљење, иако у пракси до сада наилазимо углавном, скоро без изузетака да вештаци и дају готово искључиво писане налазе и мишљења.

Посебно је анализиран део у коме се говори о недостацима у налазу вештака и како треба поступати у таквим случајевима.

Регулишући област у којој се говори о *стручном саветнику*, говори се о лицу које испуњава исте (по питању стручности) услове као и вештак, па се и наглашава ко све има право на стручног саветника.

Регулишући област УВИЂАЈА, описана је процедура (члан 133. ЗКП-а) када, шта, како и ко, али не и шта је увиђај.

г) Увиђај

Предузимање увиђаја

Члан 133.

Увиђај се предузима када је за утврђивање или разјашњење неке чињенице у поступку потребно непосредно опажање органа поступка.

Предмет увиђаја може бити лице, ствар или место.

Приликом предузимања увиђаја орган поступка ће по правилу затражити помоћ стручног лица форензичке, саобраћајне, медицинске или друге струке, које ће, по потреби, предузети и проналажење, обезбеђивање или описивање трагова, извршити потребна мерења и снимања, сачинити скице, узети потребне узорке ради анализе или прикупити друге податке.

На увиђај се може позвати и вештак ако би његово присуство било од користи за давање налаза и мишљења.

Остаје нејасно шта се овде подразумева под појмом *непосредно опажање органа поступка* ако знамо да се на увиђају мери, узимају узорци, фотографише и раде многе радње и поступци, који не могу бити *непосредно опажање органа поступка*. Евидентно је да је овај део регулативе писан врло теоретски без правог суштинског увида у проблематику која се овим решава.

Законик предвиђа да се на увиђај може позвати и вештак, знајући да непосредно опажање може извршити и лице које није вештак.

Регулишући област *реконструкције* предвиђа се да се реконструкција врши тако

“... што ће се поновити радње или ситуације у условима под којима се према изведеним доказима догађај одиграо. Ако су у исказима појединих сведока или окривљених радње или ситуације различито приказане, реконструкција догађаја ће се, по правилу, посебно извршити са сваким од њих.”

Ово је опис радњи које се могу предузимати само за показивање и то врло ретко, јер би понављање радњи као што су судари, гажења и сл. било врло опасно, па би се пре могло говорити о *судском експерименту*, или *допуни увиђаја* него о реконструкцији. У сваком случају можемо рећи да бисмо реконструкцију могли препоручити за случајеве који се не догађају у околностима које могу изазвати повреде или материјалну штету.

Приликом вршења увиђаја, (члан 113) орган поступка ће затражити помоћ стручног лица, али се на увиђај може позвати и вештак. Из текста члана 113. ЗКП-а се јасно види да ЗКП прави разлику између стручног лица и вештака, иако услов за вештака представља стручно знање као и за стручно лице.

Посебно се види из члана 119. ЗКП-а, да се вештак разликује од стручног лица јер се од вештака тражи да се закуне да ће вештачити у складу са правилима ***науке или вештине***.

2.2. ПРИМЕРИ ИЗ СУДСКЕ ПРАКСЕ

Говорећи о појму претицања и обилажења, дискусију почињемо са **чланом 55. ЗБС-а**:

Члан 55.

Претицање или обилажење возач сме да врши само ако тиме не омета нормално кретање возила која долазе из супротног смера када на путу има довољно простора за безбедно извођење тих радњи.

Возач не сме да врши претицање или обилажење када тиме може угрозити друге учеснике у саобраћају.

Возач не сме возилом да врши претицање или обилажење:

- 1) колоне возила,
- 2) ако је возач који се креће иза њега отпочео претицање или обилажење,
- 3) ако је возач испред њега на истој саобраћајној траци дао знак за претицање или обилажење,
- 4) ако би тиме угрозио безбедност саобраћаја или ометао саобраћај из супротног смера,
- 5) ако по извршеном претицању или обилажењу не би могао да се врати у саобраћајну траку којом се кретао пре тога без ометања или угрожавања осталих учесника у саобраћају,
- 6) зауставном траком,
- 7) на почетку превоја, на превоју, испред и у непрегледној кривини, осим на коловозу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру,

- 8) у тунелу, осим у тунелу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру,
- 9) возила које се приближава пешачком прелазу или га прелази,
- 10) возила које се зауставило или зауставља ради пропуштања пешака на пешачком прелазу,
- 11) на прелазу пута преко железничке или трамвајске пруге,
- 12) колоне возила под пратњом,
- 13) саобраћајном траком за спора возила,
- 14) на месту где је то забрањено саобраћајном сигнализацијом,
- 15) на начин да прелази возилом преко неиспрекидане уздужне линије при чему користи саобраћајну траку намењену за кретање возила из супротног смера.

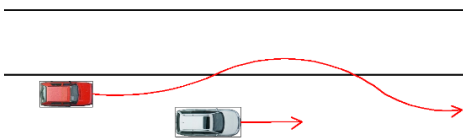
Обилажење заустављене колоне на путу је забрањено ако се возач након обилажења не би могао безбедно укључити на саобраћајну траку намењену кретању возила у смеру у коме се он креће.

Изузетно, обилажење у случају из става 3. тачка 15) овог члана је дозвољено, под условима из става 1. овог члана.

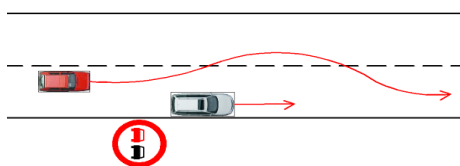
Возач који претиче дужан је да своје возило држи на потребном растојању и одстојању од возила које претиче, тако да га не омета нити угрожава друге у саобраћају.

Овај члан ЗБС-а врло често изазива недоумице и код оних који су познаваоци ове проблематике. Наиме, постојање средишње неиспрекидане (“пуне”) линије најчешће се тумачи као забрана преласка преко линије, па сходно томе и забрана претицања. Тачно је само прво, забрањено је користити део коловоза који је неиспрекиданом линијом одвојен од траке за кретање, али није забрањено претицање унутар саобраћајне, односно коловозне траке.

Аналогно томе, испрекидана линија којом се раздвајају саобраћајне или коловозне траке, није знак да је на том делу/деоници пута дозвољено претицање. Другим речима, хоризонталним ознакама се не регулише претицање него само који део коловоза је дозвољен за кретање, односно да ли је дозвољен или забрањен прелазак на саобраћајну/коловозну траку одвојену неиспрекиданом (“пуном”) линијом.



Сл. 1.



Сл. 2.

Пример на Слици 1. показује ситуацију у којој је дозвољено претицање, али није дозвољен прелазак преко неиспрекидане линије, док је на Слици 2. приказан пример дела коловоза на коме је забрањено претицање. Другим речима, у примеру на Слици 2. дозвољено је користити и леву коловозну траку

(паркирати ван коловоза поред леве ивице итд) тј. прећи преко средишње линије, али је забрањено вршити претицање.

Члан 55.

Претицање или обилажење возач сме да врши само ако тиме не омета нормално кретање возила која долазе из супротног смера када на путу има довољно простора за безбедно извођење тих радњи.

Возач не сме да врши претицање или обилажење када тиме може угрозити друге учеснике у саобраћају.

Возач не сме возилом да врши претицање или обилажење:

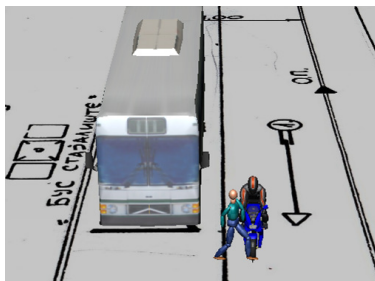
...

15) на начин да прелази возилом преко неискриване уздужне линије при чему користи саобраћајну траку намењену за кретање возила из супротног смера.

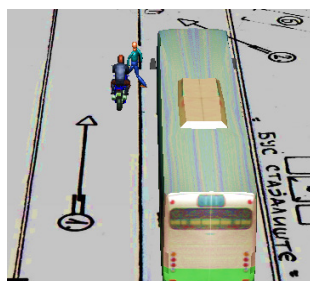
...

Изузетно, обилажење у случају из става 3. тачка 15) овог члана је дозвољено, под условима из става 1. овог члана.

2.2.1. Пример 1.



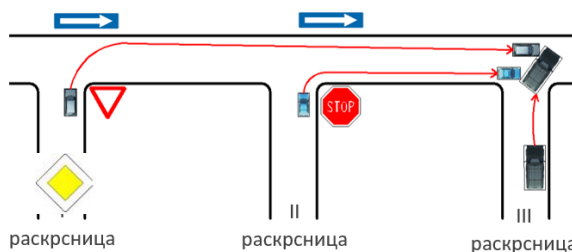
Сл. 3.



Сл. 4.

На сликама 3. и 4. је приказан пример дозвољеног обилажења, уз недозвољено прелажење коловоза од стране пешака и то на месту где не постоји пешачки прелаз, али је против мотоциклисте подигнута оптужница због предузетог обилажења возила јавног превоза у стајалишту.

2.2.2. Пример 2.



Сл. 5.

На Слици 5. су приказане три интересантне ситуације везане за првенство пролаза, које су врло честе и заступљене у саобраћајним незгодама.

Оно што је за ове примере необично важно је да уочимо да је 19. 12. 2014. године ступио на снагу Правилник о саобраћајној сигнализацији, којим су неке врло важне дефиниције промењене, укључујући и дефиниције појединих саобраћајних знакова. Посебно је важно уочити да су промењене дефиниције знакова приоритета II-1, II-2 и III-3.

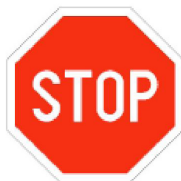
По Правилнику који се примењивао до 19. 12. 2014. године дефиниције знакова II-1, II-2 и III-3 су биле:

а) знак “укрштање са путем са првенством пролаза” (II-1), који означава близину раскрснице на којој возач мора да уступи првенство пролаза возилима која се крећу по путу на који он наилази;



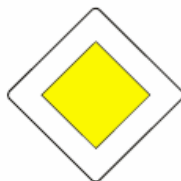
II-1

б) знак “обавезно заустављање” (II-2), који означава место пред улазом у раскрсницу на коме је возач дужан да заустави возило и уступи првенство пролаза возилима која се крећу путем на који он наилази;



II-2

в) знак “пут са првенством пролаза” (III-3), који означава пут или део пута на коме возила имају првенство пролаза у односу на возила која се крећу путевима који се укрштају с тим путем односно делом пута;



III-3

а по Правилнику који се примењује од 19. 12. 2014. године, дефиниције тих саобраћајних знакова су:

а) знак „уступање првенства пролаза” (II-1), који на раскрсници на којој је постављен, означава наредбу возачу да мора да уступи првенство пролаза возилима која се крећу путем на који он наилази;



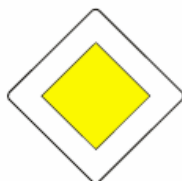
II-1

б) знак „обавезно заустављање” (II-2), који на раскрсници на којој је постављен, означава наредбу возачу да мора да заустави возило и уступи првенство пролаза возилима која се крећу путем на који он наилази;



II-2

в) знак „пут са првенством пролаза” (III-3), који означава пут или део пута на коме возила имају првенство пролаза у односу на возила која се крећу путевима који се укрштају с тим путем односно делом пута;



III-3

То практично значи да возач који се укључи на пут пролазећи поред саобраћајних знакова II-1 и II-2 није добио информацију да се креће путем са првенством пролаза, уколико није видео такав знак на својој путањи по путу са првенством пролаза.

Наиме, то практично значи да се возачи возила на раскрсницама I и II (са Сlike 5.) укључују на пут са првенством пролаза, али да немају сазнања о томе да се крећу путем са првенством пролаза.

У раскрсници III (са Сlike 5.) возачи возила који су дошли са раскрсница I и II имају првенство пролаза јер се крећу приоритетним путем, а возач који долази из правца III има приоритет по правилу „*првенства десног*”. Нормално

је да нема пропуста на страни возача са праваца I, II и III јер је до сукоба приоритета дошло грешком сигнализације. То значи да би требало да буде одговоран управљач пута, односно лице које је нарушавањем сигнализације довело до сукоба приоритета.

Посебно је битно напоменути и део (члан 52. Правилника) који регулише постављање саобраћајне сигнализације:

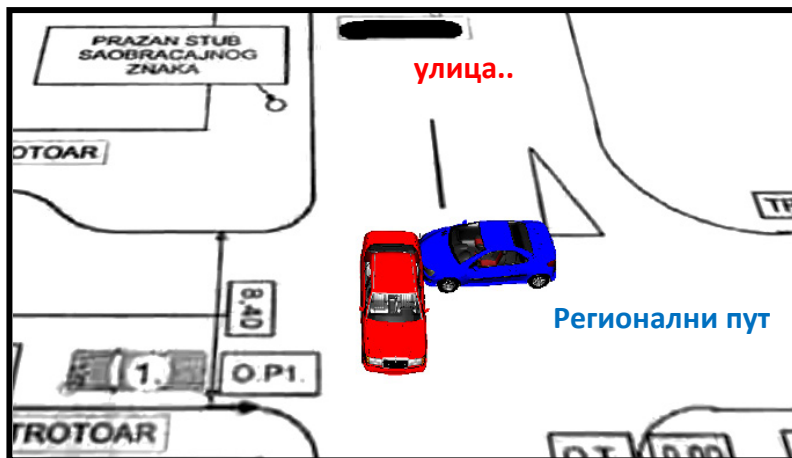
Члан 52.

Изузетно од члана 51. овог правилника,
...
5) знак III-3 поставља се на почетку пута и дозвољено је да се понови после сваке раскрснице, а сви путеви који се укрштају или спајају са путем који је означен знаком III-3, морају бити означени знаком II-1 или знаком II-2;
6) знак III-3.1 се поставља на месту на путу где се завршава пут са првенством пролаза;
...

Члан 54.

Уз знакове опасности, знакове изричитих наредби и знакове обавештења дозвољено је постављање допунске табле....

2.2.3. Пример 3.



Сл. 6.

У Примеру 3. је приказана улица која се укључује на регионални пут ивицом простора на коме је лоцирана пумпа за продају горива. Јасно је да возач који долази са улице има приоритет јер му наилази возило са његове леве стране, а нема саобраћајних знакова о првенству пролаза. Са друге стране возач који се креће регионалним путем нема разлога нити саобраћајних знакова због којих би уступио првенство у пролазу возилу које се укључује са пумпе.

Сву забуну ових учесника у саобраћајној незгоди је створио неправилно постављен саобраћајни знак II-2, који се налази на уласку улице у простор пумпе.



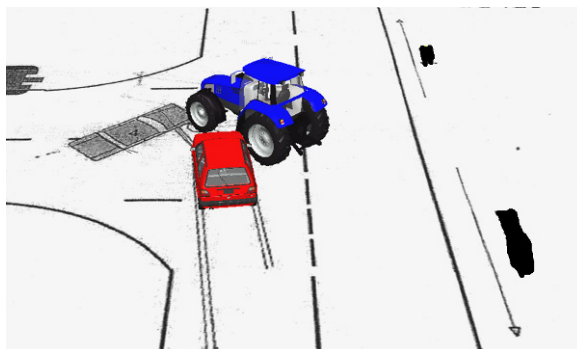
Сл. 7.



Сл. 8.

На сликама 6, 7. и 8. се лако може видети да је у време настанка незгоде (Слика 7. из увиђајне документације) и сутрадан стање промењено, јер је одмах ујутро управљач пута поставио саобраћајни знак П-1 (Слика 8.).

2.2.4. Пример 4.



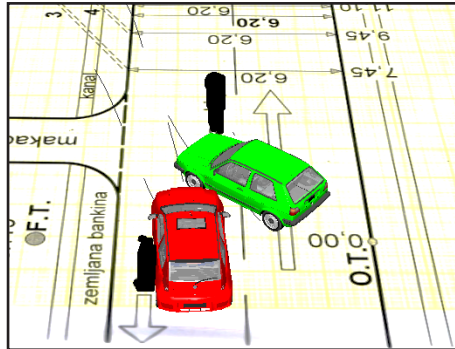
Сл. 9.

У Примеру 4. окривљен је возач трактора који је вршио скретање са укљученим левим показивачем правца, а претицао га је “голф” на месту где је на коловозу постављена неискривљена линија, јер је искривљена линија била само на делу где је дозвољено скретање у раскрсници. Последице незгоде су биле једна смртна (дете на задњем седишту “голфа”) и две особе са тешким телесним повредама, такође из “голфа”.

Возач трактора је осуђен и издржао је казну од 1,5 година затвора. Случај је настављен захтевом за накнаду штете поднесеним од стране оштећених родитеља из “голфа”.

Након детаљне анализе околности у којима се догодила ова саобраћајна незгода комисија вештака није нашла пропусте на страни возача трактора.

2.2.5. Пример 5.



Сл. 10.

Возач зеленог возила (“југо”) је вршио искључивање на споредни макадамски пут док је истовремено возач “голфа” вршио претицање на путу са првенством пролаза.

Ради се о претицању у раскрсници, које је регулисано и чланом 55. ЗБС-а.

Члан 55.

Претицање или обилажење возач сме да врши само ако тиме не омета нормално кретање возила која долазе из супротног смера када на путу има довољно простора за безбедно извођење тих радњи.

Возач не сме да врши претицање или обилажење када тиме може угрозити друге учеснике у саобраћају.

Возач не сме возилом да врши претицање или обилажење:

- 1) колоне возила,
- 2) ако је возач који се креће иза њега отпочео претицање или обилажење,
- 3) ако је возач испред њега на истој саобраћајној траци дао знак за претицање или обилажење,
- 4) ако би тиме угрозио безбедност саобраћаја или ометао саобраћај из супротног смера,
- 5) ако по извршеном претицању или обилажењу не би могао да се врати у саобраћајну траку којом се кретао пре тога без ометања или угрожавања осталих учесника у саобраћају,
- 6) зауставном траком,
- 7) на почетку превоја, на превоју, испред и у непрегледној кривини, осим на коловозу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру,
- 8) у тунелу, осим у тунелу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру,
- 9) возила које се приближава пешачком прелазу или га прелази,
- 10) возила које се зауставило и зауставља ради пропуштања пешака на пешачком прелазу,

- 11) на прелазу пута преко железничке или трамвајске пруге,
- 12) колоне возила под пратњом,
- 13) саобраћајном траком за спора возила,
- 14) на месту где је то забрањено саобраћајном сигнализацијом,
- 15) на начин да прелази возилом преко неиспрекидане уздужне линије при чему користи саобраћајну траку намењену за кретање возила из супротног смера.

Обилажење заустављене колоне на путу је забрањено ако се возач након обилажења не би могао безбедно укључити на саобраћајну траку намењену кретању возила у смеру у коме се он креће.

Изузетно, обилажење у случају из става 3. тачка 15) овог члана је дозвољено, под условима из става 1. овог члана.

Возач који претиче дужан је да своје возило држи на потребном растојању и одстојању од возила које претиче, тако да га не омета нити угрожава друге у саобраћају.

Члан 57.

Возач не сме да претиче друго возило непосредно испред раскрснице или на раскрсници која није са кружним током саобраћаја.

Непосредно испред раскрснице и на раскрсници возач у случају када се креће путем са првенством пролаза, сме да претиче:

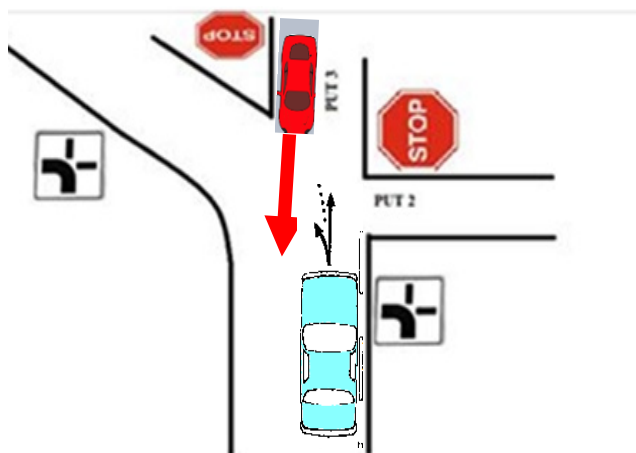
- 1) возило које скреће у лево, а претиче се са десне стране,
- 2) возило које скреће у десно, али да при том својим возилом не прелази на део коловоза намењен за саобраћај возила из супротног смера,
- 3) возило које се креће на путу са првенством пролаза,
- 4) возило које се креће раскрсницом на којој је саобраћај регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знацима које даје полицијски службеник,
- 5) бицикл, мопед или мотоцикл.

Имајући у виду одредбе чл. 55. и 57. ЗБС-а, претицање у овој ситуацији је дозвољено јер се ради о путу са првенством пролаза. Овде треба напоменути да возач возила које скреће у овој раскрсници мора да уступи првенство возилу које га претиче (члан 55. став 3. тачка 2: „ако је возач који се креће иза њега отпочео претицање или обилажење”), имајући у виду одредбе члана 57. став 2. тачка 3: „Непосредно испред раскрснице и на раскрсници возач у случају када се креће путем са првенством пролаза, сме да претиче: ... 3) возило које се креће на путу са првенством пролаза...”!

При овоме се морају имати у виду и одредбе члана 55. став 3. тачка 3, којим је регулисано да возач не сме да врши претицање или обилажење “3) ако је возач испред њега на истој саобраћајној траци дао знак за претицање или обилажење”!

У приказаном (анализираном) случају возач возила које скреће испред није отпочео претицање или обилажење него скретање, па је због тога било дозвољено претицање, односно возач испред је имао обавезу да уступи првенство у пролазу возилу које га је претицало.

2.2.6. Пример 6.



Сл. 11.

Возач возила које се кретало путем са првенством пролаза, није укључио леви показивач правца приликом скретања у раскрсници, па је дошло до судара са возилом које је након заустављања кренуло право кроз раскрсницу.

Овде се постављају следећи проблеми:

1. Да ли је допунска табла (члан 55. став 1. тачка 17: допунска табла (IV-23), која означава пружање пута са првенством пролаза?



IV-23

Сл. 12.

Положај симбола на знаку (IV-23) мора да одговара конкретном положају пута са првенством пролаза у односу на споредни пут и поставља се уз знакове (II-1), (II-2) и (III-3).

2. Да ли је допунска табла важећа ако изнад ње није постављен неки од знакова II-1, II-2 или III-3?
3. Да ли је возач возила које скреће улево по путу са првенством пролаза у обавези да такво скретање сигналише укључивањем левог показивача правца скретања?

Члан 32.

Возач не сме нагло да мења начин војње, осим у случају избегавања непосредне опасности.

Возач који намерава да помери возило удесно или улево, мења саобраћајну траку, претиче, обилази, зауставља, скреће, окреће се полу-

кружно, вози уназад, престројава се и сл., сме да отпочне такву радњу само ако се уверио да то може да учини на безбедан начин.

Након уверавања да сме да отпочне жељену радњу возач је дужан да друге учеснике у саобраћају јасно и благовремено обавести о томе, дајући им знак помоћу показивача правца или, ако они не постоје, одговарајући знак руком. Возач који показивачем правца даје прописани знак, мора давати знак за све време вршења радње возилом, а по извршеној радњи мора престати са давањем тог знака.

Допунска табла која означава пружање пута са првенством пролаза је постављена, али без одговарајућег саобраћајног знака III-3, па је због тога спорно да ли се пут са првенством пролаза пружа онако како је приказано на допунској табли.

Посебно напомињемо да ЗБС-ом није предвиђен изузетак у смислу да у случају скретања по путу са првенством пролаза није обавезно укључивање одговарајућих показивача правца. Имајући то у виду, возач возила које је вршило скретање у раскрсници, крећући се по путу са првенством пролаза је имао обавезу да укључи леве показиваче правца.

С обзиром да се пре уласка у раскрсницу, возач возила које улази са споредног пута, зауставио па кренуо тек кад је возач на приоритетном путу ушао у раскрсницу без укључених показивача правца, ова незгода је настала пропустима возача који је вршио несигналисано скретање улево по приоритетном путу.

2.2.7. Пример 7.



Сл. 13.

Да ли је на месту означеном стрелицом (између саобраћајног знака III-30 и паркираног возила) дозвољено паркирање или није?

Наглашавам да је:



III-30

Сл. 14.

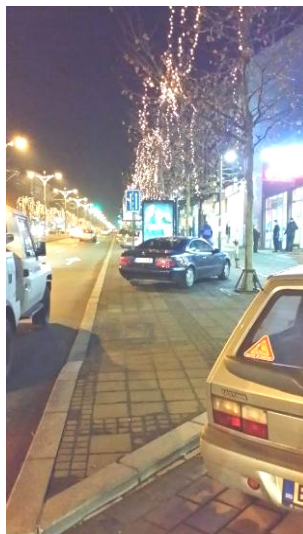
знак „паркиралиште” (III-30), који означава паркиралиште;

На знаку III-30 или на допунској табли може се поставити са одговарајућим симболима или натписима означити: начин паркирања, смер у коме се налази паркиралиште, удаљеност паркиралишта, категорије возила којима је паркиралиште намењено, као и евентуално временско ограничење паркирања.

Јасно је да је саобраћајним знаком са допунском таблом регулисано да је од тог знака надаље дозвољено паркирање, на тротоару. Са тог места је Паркинг сервис однео возило јер је градском одлуком забрањено паркирање ван обележених паркинг места.



Сл. 15.



Сл. 16.

На Сликама 15. и 16. се види да је паркирање дозвољено на тротоару, од постављеног знака III-30 па надаље, али да је то у зони III. Ако је возач возила са Сlike 16. СМС-ом платио паркирање тада је и то возило паркирано у складу са Правилником.

2.2.8. Пример 8.

У Правилнику (који је био у примени од 19. 12. 2014. до 29. 9. 2017) стоји у члану 59. став 2. тачка 4. алинеја друга:

„Пешачки прелаз не сме се обележавати на путевима са више саобраћајних трака по смеру ако прелаз није регулисан светлосном саобраћајном сигнализацијом, осим у случају кружних раскрсница.”

Остало је спорно како решавати саобраћајне незгоде које су се догодиле на улицама на којима постоје две саобраћајне траке у истом смеру, или више од две саобраћајне траке, уколико за тај пешачки прелаз није постављен семафор. Да ли се таква саобраћајна незгода третира као да се догодила на пешачком прелазу?

2.2.9. Пример 9.

У Правилнику (који је био у примени од 19. 12. 2014. до 29. 9. 2017) стоји у члану 59. став 2. тач. 5. и 6:

- 5) „прелаз бицикличке стазе преко коловоза” (V-5) је део површине коловоза намењен искључиво за прелаз бициклиста;
- 6) „прелаз бицикличке стазе преко коловоза и пешачки прелаз” (V-6) је део површине коловоза намењен искључиво за прелаз бициклиста и пешака;

Формулације ових делова Правилника су нејасне јер се не види да ли је дозвољен прелазак возила која се нормално крећу коловозом.

2.2.10. Пример 10.

Да би се саобраћајница (пут) сматрала аутопутем, морају да буду испуњени услови из ЗБС-а члан 7. тачка 5, тј. да је конкретна саобраћајница:

- 1) Државни пут намењен искључиво за саобраћај мотоцикала, путничких возила, теретних возила и аутобуса, са или без прикључних возила,
- 2) Пут са физички одвојеним коловозним тракама за саобраћај из супротних смерова, са најмање две саобраћајне траке по смеру и једном зауставном траком за сваки смер,
- 3) Пут без укрштања у нивоу са другим путевима и железничким или трамвајским пругама,
- 4) Пут са потпуном контролом приступа, на који се може укључити или искључити само одређеним и посебно изграђеним јавним путем,
- 5) и пут као такав обележен прописаним саобраћајним знаком.

Тако нпр. саобраћајница која се пружа од наплатне рампе „Бубањ поток” до наплатне рампе „Шимановци”, не испуњава последња три дела кумулативне дефиниције аутопута, па због тога није аутопут.

Овај проблем смо уочили када нам се обратила адв. Д. Ђорђевић са молбом:

Поштовани Професоре ...,

Мој клијент из ул. бр. 3, на основу правоснажне пресуде Прекршајног суда у Х-. Пр.број .../... од године, окривљен је за прекршај из члана 330. став 1. тачка 18. Закона о безбедности саобраћаја на путевима из разлога што је дана године у 08,05 часова у управљао својим путничким возилом БГ и кретао се Државним путем I А реда број 1 из правца Ниша у правцу Београда, при чему је на делу пута код км.стуба xxx+xxx метара за кретање користио зауставну траку на аутопуту, што је детектовано и документовано уређајима за утврђивање прекршаја у саобраћају.

Као пуномоћник, из Београда ул. бр. 3, ЈМБГ, обраћам Вам се са молбом да ми доставите Ваше образложено и писмено мишљење да опис дела пута на коме је, из3, управљао путничким возилом БГ на дан године у 8,05 часова, који је у изреци правоснажне пресуде Прекршајног суда у Х-29 Пр.број/.. од године, описан као зауставна трака на делу Државног пута I А реда број 1 из правца Ниша у правцу Београда на делу пута код км.стуба xxx+xxx метара, не одговара фактичкој ситуацији.

Ваше писмено и образложено мишљење, као професора Саобраћајног факултета у Београду, ми је потребно као доказ пред Уставним судом Србије у поступку по уставној жалби на пресуду Прекршајног Апелационог суда у ПРЖ./.. од године.

Клијент је кажњен са 14 казних поена, забраном управљања од осам месеци и новчаном казном од 120.000 РСД, због војње зауставном траком аутопута, члан 330. став 1. тачка 18. ЗБС-а.

Након уложене жалбе поступак је завршен у корист клијента.

2.2.11. Пример 11.

Члан 1.

Овим правилником прописују се врста, значење, облик, боја, мере, материјали за израду саобраћајне сигнализације и правила постављања саобраћајне сигнализације на путевима; врста, изглед, техничке карактеристике и начин постављања и места на којима се морају поставити браници или полубраници, уређаји за давање светлосних, звучних знакова и начин њихове употребе; привремена саобраћајна сигнализација, изглед, техничке карактеристике, начин постављања и употреба браника и других средстава за обезбеђење места на коме се изводе радови.



Сл. 18.



Сл. 19.



Сл. 20.



Сл. 21.



Сл. 22.



Сл. 23.



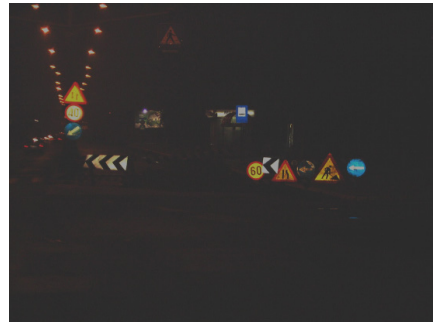
Сл. 24.



Сл. 25.



Сл. 26.



Сл. 27.



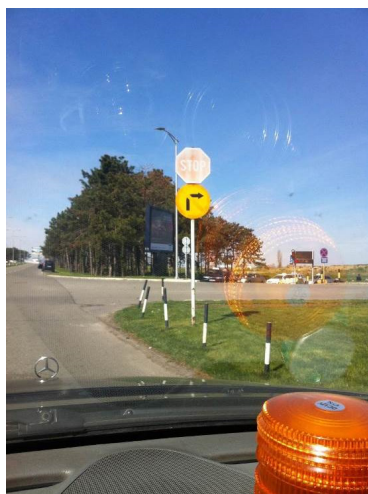
Сл. 28.



Сл. 29.



Сл. 30.



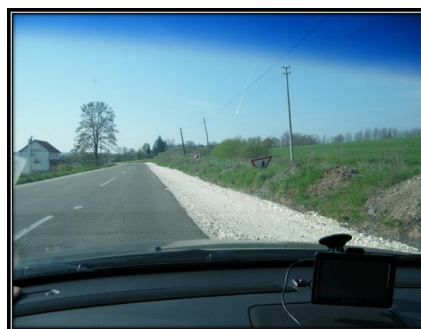
Сл. 31.



Сл. 32.



Сл. 33.



Сл. 34.



Сл. 35.



Сл. 36.

Члан 133.

Саобраћајну сигнализацију чине саобраћајни знакови, ознаке на коловозу и тротоару, уређаји за давање светлосних саобраћајних знакова (у даљем тексту: семафори), светлосне и друге ознаке на путу.

Саобраћајна сигнализација се поставља и одржава тако да учесници у саобраћају могу на време и лако да их уоче дању и ноћу и да благовремено поступе у складу са њиховим значењем.

Саобраћајна сигнализација мора се уклонити, допунити или заменити, ако њено значење не одговара измењеним условима саобраћаја на путу или захтевима безбедности саобраћаја.

Садржај, облик, боја и величина саобраћајне сигнализације мора да буде иста у свим временским условима, при дневном светлу и при осветљавању фаровима.

Саобраћајна сигнализација мора да буде осветљена или израђена од светлоодбојних материјала.

Члан 134.

На саобраћајну сигнализацију и на њеном носачу, забрањено је постављање било чега што није у вези са значењем саме сигнализације.

Забрањено је неовлашћено постављање, уклањање, оштећивање и измена значења саобраћајне сигнализације као и опреме пута.

Не смеју да се постављају табле, знакови, светла, стубови или други слични предмети којима се заклања или умањује уочљивост постављене саобраћајне сигнализације.

Забрањено је постављати предмете који својим обликом, бојом, изгледом или местом постављања подражавају или личе на саобраћајну сигнализацију, или заслепљују учеснике у саобраћају или одвраћају њихову пажњу у мери која може бити опасна за безбедност саобраћаја.

2.2.12. Пример 12. (Превара у осигурању)



Сл. 37.

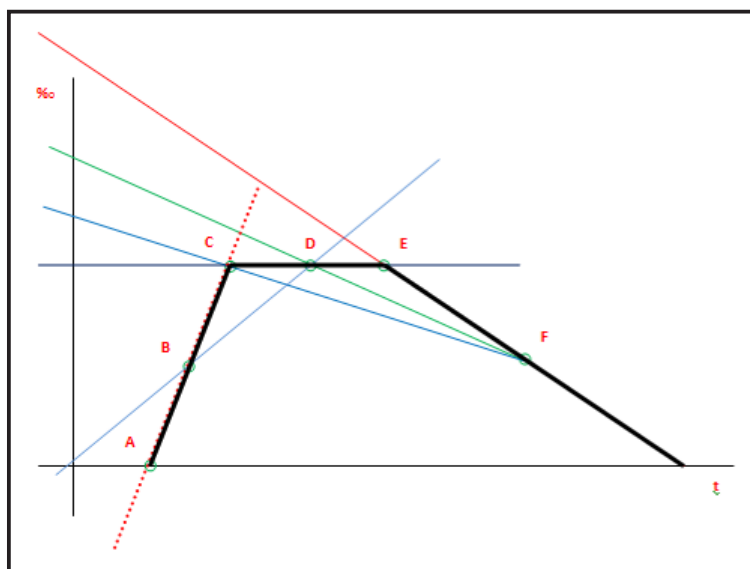


Сл. 38.

- На Сликама 37. и 38. се виде огреботине на предњем бранику које су настале гребањем браника попречно на уздужну осу возила.

- Предњи десни точак је одваљен деловањем силе паралелно уздужној оси возила.
- На зиду нема трагова гребања.
- Око предњег дела нема трагова од комадића сломљеног фара.
- Пријављена штета око 80.000 €.

2.2.13. Пример 13.



Сл. 39.

На Слици 39. је приказан упрошћен дијаграм пораста и пада концентрације алкохола у крви, након конзумирања.

Тачка „А” је око 15 мин. након конзумирања алкохола и тада се појављује алкохол који се може измерити. Након следећих око 15 мин. се постиже максимална концентрација која се задржава у крви око 30 мин. Након тог периода следи опадање концентрације алкохола које траје наредних око 150 мин. Мора се имати у виду да на стварне резултате могу утицати тежина, јело, умор, индивидуалне карактеристике итд, па се због тога препоручује да се узорци крви узимају два пута у интервалу од пола сата или сат.

Из дијаграма је лако уочљиво да се узимањем крви у интервалу од пола или сат времена, тј. у тачкама „Б” и „Д”, или тачкама „Ц” и „Ф”, односно тачкама „Д” и „Ф”, не добијају правци који ни приближно не описују стварну појаву. То се најбоље илуструје примером узимања узорка у тачкама „Ц” и „Е” које су на крајевима интервала од 30 мин. Тако добијен резултат би описао понашање концентрације која се не мења, тј. да је концентрација иста и неколико сати уназад, као и неколико сати унапред. Због тога би, у случају осетљивих и важних резултата, било потребно узети узорке три пута у размаку од по 30 мин.

2.2.14. Пример 14.

Коришћење Гугла за накнадно утврђивање података о лицу места саобраћајне незгоде.



Сл. 40. Фотографисано 2015.



Сл. 41. Фотографисано августа 2014.

Саобраћајна незгода се догодила 2013. године. Имајући у виду да је снимак са Гугла направљен након саобраћајне незгоде, а да се на снимку после (2015) види свеже постављен саобраћајни знак, јасно је да тог саобраћајног знака није било у време настанка незгоде.

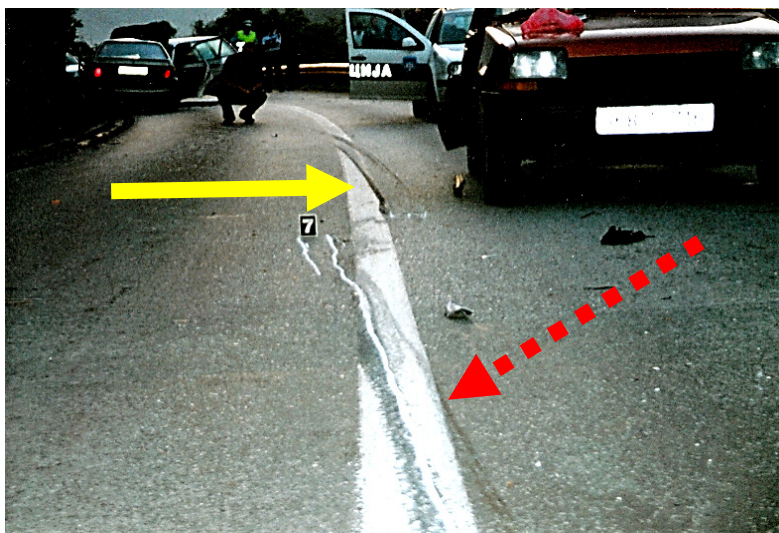
2.2.15. Пример 15.



Сл. 42.

На фотографији возила које је учествовало у судару, виде се удари главама возача и сувозача у предњи ветробран, што је доказ да нису користили сигурносне појасеве.

2.2.16. Пример 16. (Тумачење трагова)



Сл. 43.

На Слици 43. се виде трагови са обе стране средишње линије, који су претходно протумачени као трагови два возила која су се сударила из супротних смерова, па су оба возача осуђена на по 1,5 година затвора.

Након објашњења саобраћајног вештака да је горњи траг настао од точка под притиском, а доњи траг од истог, али оштећеног (пробушеног) точка без притиска, Врховни суд БиХ је осудио возача који је оставио овај траг на три године затвора, а другог возача ослободио.

2.2.17. Пример 17. (Судари у колони - сустизање)

Приликом судара насталих у колонској вожњи, најчешће се поступак (прекршајни, кривични, парнични...) води против возача возила које је било последње, односно ако је било више возила тада се поступак не води против возача предњег (првог) возила.

Ако погледамо и детаљно анализирамо чланове 32, 38, 42. и 82. ЗБС-а

Члан 32.

Возач мора да управља возилом на начин којим се не умањује стабилност возила и не губи управљивост, при чему сви точкови возила, у нормалним условима експлоатације, морају бити у контакту са подлогом.

Возач не сме нагло да мења начин вожње, осим у случају избегавања непосредне опасности.

Возач не сме да започне било коју радњу возилом у саобраћају на путу (укључивање у саобраћај, промену саобраћајне траке, престројавање, скретање, полукружно окретање, обилажење, претицање, вожња уназад, искључење из саобраћаја, заустављање, паркирање и др.) пре него што се увери да радњу може да изврши на безбедан и прописан начин.

Возач је дужан да друге учеснике у саобраћају јасно и благовремено обавести о намери да изврши радњу из става 3. овог члана дајући прописани знак показивачима правца, а ако они не постоје, одговарајући знак руком. Возач мора давати прописани знак за све време вршења радње возилом, а по извршеној радњи мора престати са давањем тог знака.

Члан 38.

Возач не сме нагло да успори возило, осим у случају избегавања непосредне опасности.

Возач који знатно успорава возило дужан је да то учини на начин којим неће угрозити, односно ометати возаче који се крећу иза њега.

Члан 42.

Возач је дужан да брзину кретања возила прилагоди особинама и стању пута, видљивости, прегледности, атмосферским приликама, стању возила и терета, густини саобраћаја и другим саобраћајним условима, тако да возило може благовремено да заустави пред сваком препреком коју под датим околностима може да види или има разлога да предвиди, односно да возилом управља на начин којим не угрожава безбедност саобраћаја.

Ако возач вози споро у мери у којој омета нормалан саобраћај, дужан је да на првом одговарајућем месту омогући да га друго возило безбедно претекне, обиђе или прође.

Све одредбе овог закона које се односе на брзину примењују се на тренутно измерену брзину и средњу (просечну) брзину.

Члан 82.

Возач мора да држи безбедно одстојање од возила које се креће испред њега, тако да може благовремено да успори или се заустави, ако возило испред њега успори или се заустави.

видимо да је ЗБС-ом прописано:

- Возач не сме нагло да мења начин вожње, ...
- ... сме да отпочне такву радњу само ако се уверио да то може да учини на безбедан начин.
- Након уверавања да сме ... возач је дужан да друге учеснике у саобраћају јасно и благовремено обавести о томе, ...
- Возач не сме нагло да успори возило, ...
- Возач који знатно успорава возило дужан је да то учини на начин којим неће угрозити, односно ометати возаче који се крећу иза њега.
- Возач је дужан да брзину кретања возила прилагоди ..., тако да возило може благовремено да заустави пред сваком препреком коју под датим околностима може да види или има разлога да предвиди...
- Возач мора да држи безбедно одстојање од возила које се креће испред њега, тако да може благовремено да успори или се заустави, ако возило испред њега успори или се заустави.

Након ове анализе потребно је да размислимо да ли је возач возила у колони у обавези да предвиди неправилно (непрописно) понашање возача испред. Логично је да није обавезан да очекује непрописно понашање, ако се сам понаша прописно.

Како да објаснимо сударе у колони у којима је учествовало десетине па понекад и стотине возила? Да ли можемо сматрати да су десетине возача погрешиле на исти начин, на истом месту и у истом тренутку, али само један – први возач у колони није направио грешку?

Увек ће постојати потреба да се провери да ли је први возач имао изненадно насталу опасност па да је због тога морао предузети изненадно – несигналисано кочење. Уколико је била таква ситуација, а остали у колони су опасност учили тек након реаговања првог у колони, тада је пропуст на страни првог возача или околности која је првог возача натерала да предузме изненадно кочење.

Посебно треба нагласити да возач који следи у колони „мора да држи безбедно одстојање од возила које се креће испред њега, тако да може благовремено да успори или се заустави, ако возило испред њега успори или се заустави”. Наиме, нигде се од возача возила које следи не захтева да очекује и подешава начин вожње за нагло кочење возила испред, него “благовремено да успори или се заустави... ако возило испред њега успори или се заустави”.

2.2.18. Пример 18. (Пешачки прелаз)

Склони смо да скоро увек за незгоду са пешацима прогласимо одговорним возаче аутомобила, иако постоји члан 97. ЗБС-а, којим се за много незгода може наћи одговорност и пешака или само пешака. Погледајмо текст члана 97. ЗБС-а:

Члан 97.

На пешачком прелазу, на коме је саобраћај пешака регулисан светлосним саобраћајним знацима, пешак је дужан да поступа у складу са тим знацима.

На пешачком прелазу, на коме је саобраћај пешака регулисан знацима које даје полицијски службеник, пешаци могу да прелазе коловоз само кад је датим знаком дозвољен прелаз.

На пешачком прелазу, на коме саобраћај није регулисан светлосним саобраћајним знацима ни знацима које даје полицијски службеник, пешак је дужан да се пре ступања на пешачки прелаз, претходно увери да може да пређе на безбедан начин, тако да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја.

2.2.19. Пример 19. (Употреба жутог ротационог светла)

Прописана је употреба жутог ротационог светла за тракторе јер су ноћу неучљиви или тешко учљиви, а посебно када су им придодати радни прикључци.

27. Употреба жутог ротационог или трепћућег светла

Члан 111.

Возило које се употребљава приликом извођења радова, односно активности на путу, а нарочито за градњу, одржавање путева, електричних, поштанских и других уређаја и инсталација, пружање помоћи на путу, за одношење оштећених, неисправних и на недозвољеном месту паркираних возила, као и за одржавање комуналног реда, мора да има укључено жуто ротационо или трепћуће светло, док се ти радови, односно активности, обављају на коловозу или у близини коловоза.

У саобраћају на путу, укључено жуто ротационо или трепћуће светло мора да има:

1) возило које прелази прописане димензије, односно возило на коме терет прекорачује дозвољене димензије и возило које прати такав превоз када је то одређено у дозволи за ванредни превоз,

2) трактор ноћу, у условима смањене видљивости,

3) радна машина ноћу и у условима смањене видљивости.

Жуто трепћуће или ротационо светло може да се употребљава на возилу као упозорење за принудно заустављено возило, саобраћајну незгоду, приредбу на путу или другу препреку на путу.

Возач који се сусретне са возилом на коме су укључена жута ротациона или трепћућа светла, дужан је да повећа опрезност и прилагоди брзину и начин кретања свог возила.

Употреба жутог ротационог или трепћућег светла дозвољена је само у случајевима предвиђеним овим законом.

САОБРАЋАЈНА ТРАСОЛОГИЈА

Крсто Липовац,¹ Миладин Нешић²

3.1. ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ ТРАГОВА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

3.1.1. Појам трагова саобраћајне незгоде

Сваки догађај у природи производи неке последице (промене). Те промене могу бити регистроване праћењем одвијања догађаја (опажене непосредно – очевидно или мерењем – односно проценом вредности карактеристичних величина), или поређењем постојећег стања учесника догађаја (људи и ствари) са стањем пре одвијања догађаја. Стање пре и после догађаја може бити такође утврђено непосредним опажањем или мерењем односно проценом.

Те промене (последице) називају се *трагови*. У ширем смислу, све последице (промене) настале услед саобраћајне незгоде називају се *трагови саобраћајне незгоде*.

На основу трагова се закључује да је дошло до неке промене, а изучавањем и познавањем процеса настанка трагова се може закључити начин њиховог настанка.

Саобраћајне незгоде су по природи бурни догађаји услед којих настају последице (промене) које се лако могу регистровати опажањем, али и оне које се могу утврдити само одговарајућим мерењима. Рецимо, деформације на каросерији возила се лако непосредно опажају визуелним поређењем са једнаким неоштећеним возилом или мерењем карактеристичних вредности код оштећеног и поређењем са вредностима код неоштећеног возила. Мало поремећена геометрија доњег построја возила ће се тешко регистровати опажањем али ће се лако измерити и поредити са фабричким вредностима или са једнаким неоштећеним возилом, док ће се микро пукотине у материјалу структуралних делова каросерије моћи регистровати само применом посебних мерних уређаја. Психолошке последице које су присутне код учесника саобраћајне незгоде је често врло тешко измерити, а понекад је потребно да прође пуно времена да би се те последице утврдиле.

Међутим, за закључивање о томе како је који траг настао, у далеко највећем броју случајева ће бити довољни они трагови које је лако непосредно опазити или измерити. Притом се често неће користити ни сви такви трагови, већ само они који су значајни за закључивање о саобраћајној незгоди.

1 Проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Београд, k.lipovac@gmail.com

2 Доц. др Миладин Нешић, дипл. инж. саобраћаја, Криминалистичко-полицијска академија, Београд, Miladin.Nesic@gmail.com

Зато је, за практичне потребе вршења увиђаја, дата дефиниција појма „траг саобраћајне незгоде“ у ужем смислу:

Траг саобраћајне незгоде је свака последица (промена) саобраћајне незгоде која се лако може регистровати – фиксирати, и која је од значаја за закључивање о саобраћајној незгоди.

Трасологија је научна област која се бави проучавањем трагова, а саобраћајна трасологија је научна област која се бави траговима саобраћајних незгода (процес настанка, могућности анализе трагова, стручна обрада итд.).

3.1.2. Значај трагова саобраћајних незгода

Анализа незгоде се врши на основу трагова. Познавање процеса настанка трагова омогућава да се, на основу трагова, утврде услови који су претходили саобраћајној незгоди и околности под којима су трагови настали. Притом ће неки трагови пружати већи обим информација и већи степен поузданости истих, и на основу њих ће моћи више да се закључи, па ће у складу са тим и њихов значај бити већи. Трагови који не пружају никакву информацију за практичне анализе биће потпуно безначајни. Рецимо, психолошки стрес возача услед учешћа у саобраћајној незгоди није од значаја за практичне анализе саобраћајних незгода у судском поступку, али је зато било какво оштећење возила настало у саобраћајној незгоди од великог значаја.

Према томе шта се на основу трага може закључити о незгоди, разликујемо криминалистички (криминалистичко-технички) и саобраћајни (саобраћајно-технички) значај трагова. Притом, треба напоменити да се најчешће не ради о посебним траговима већ да исти трагови пружају информације које задовољавају потребе спровођења и криминалистичко-техничке и саобраћајно-техничке анализе.

Криминалистички значај трага се огледа у могућности да се на основу трага утврди да ли се ради о саобраћајној незгоди или другом делу (нпр. убиству), да се изврши елиминација особа и возила која нису учествовала у незгоди и/или идентификација оних који јесу. Од криминалистичко-техничке анализе очекујемо да добијемо одговоре на питања КО? и ШТА? КО је учествовао у саобраћајној незгоди или КО је управљао возилом у време догађања саобраћајне незгоде и ШТА се то догодило? Саобраћајна незгода или неко друго дело (покушај убиства)?

С обзиром да често постоји могућност да се тек накнадно (након завршетка увиђаја на месту саобраћајне незгоде) укаже потреба за спровођење криминалистичко-техничке анализе, овај значај ће бити присутан у великом броју ситуација. На пример, нису ретки случајеви да окривљени у својству возача у току поступка негира да је возио, већ изјављује да је возач била особа из истог возила која је погинула. Међутим, најчешће потребе за спровођење криминалистичко-техничке анализе везане су за оне незгоде у којима је бар један учесник (возило и/или особа) напустио место незгоде.

3.1.2.1. Криминалистичко-технички значај трагова

Криминалистички значај трага се односи на могућност да се на основу тог трага утврди да ли се ради о саобраћајној незгоди или другом делу (нпр. убиству)

и да се изврши елиминација и/или идентификација особа и возила која су учествовала у незгоди.

Код криминалистичко-техничких анализа, траг затечен на месту незгоде који припада учеснику незгоде (неспоран узорак),³ пореди се са спорним узорком (учесником за кога се сумња да је могао учествовати у незгоди), на основу чега се врши елиминација и/или идентификација. Притом се испитују опште и индивидуалне карактеристике. Опште карактеристике су исте за одређену класу, марку, тип или серију производа. Индивидуалне карактеристике су случајно настале карактеристике у току експлоатације (на пример, оштећења пнеуматика) или (ређе) у процесу производње.

У процесу елиминације одбацују се класе учесника у саобраћају који нису могли да учествују у предметној незгоди, док се у процесу идентификације, на основу индивидуалних карактеристика трага утврђује да ли неспоран (онај који потиче са места незгоде) и споран узорак (онај за кога сумњамо да је учествовао у незгоди) потичу од исте целине.

На пример, трагови који се типично користе за елиминацију су трагови кочења и неки делови и материјали отпали са возила (љуспице боје, возачко огледало ...). Притом, код трагова кочења значајне су следеће карактеристике:

- број трагова који одговарају броју тачкова на истој осовини возила (да ли су тачкови удвојени),
- ширина трага кочења која одговара ширини газећег слоја пнеуматика (најмеродавнији су трагови кочења предњих тачкова),
- растојања између завршетака трагова кочења који потичу од исте осовине возила - која одговарају размаку између тачкова на осовинама; растојања између завршетака трагова кочења на истој страни возила - која одговарају међуосовинским растојањима возила,
- врста шара на трагу (број и размак уздужних испупчења).

Располагање наведеним подацима и мерама омогућава да се из даље анализе искључе сва она возила која сигурно нису могла да оставе трагове кочења који су затечени на месту анализираних незгода. Другим речима, на основу анализираних трага искључују се класе возила које сигурно нису део целине са неспорним узорком. На основу отпалих трагова љуспице црвене боје може се закључити да у незгоди нису учествовала возила која ни на једном свом делу нису офарбана црвеном бојом, односно из даље анализе могу да се искључе сва возила која сигурно нису могла да оставе траг љуспице црвене боје и тако нису део целине са неспорним трагом.

У процесу идентификације, на основу индивидуалних карактеристика трага се утврђује да неспоран и споран узорак потичу од исте целине. То се врши спровођењем одговарајућих криминалистичко-техничких вештачења која се заснивају на примени проверених научно-техничких метода. Најзначајније методе криминалистичко-техничких вештачења су:

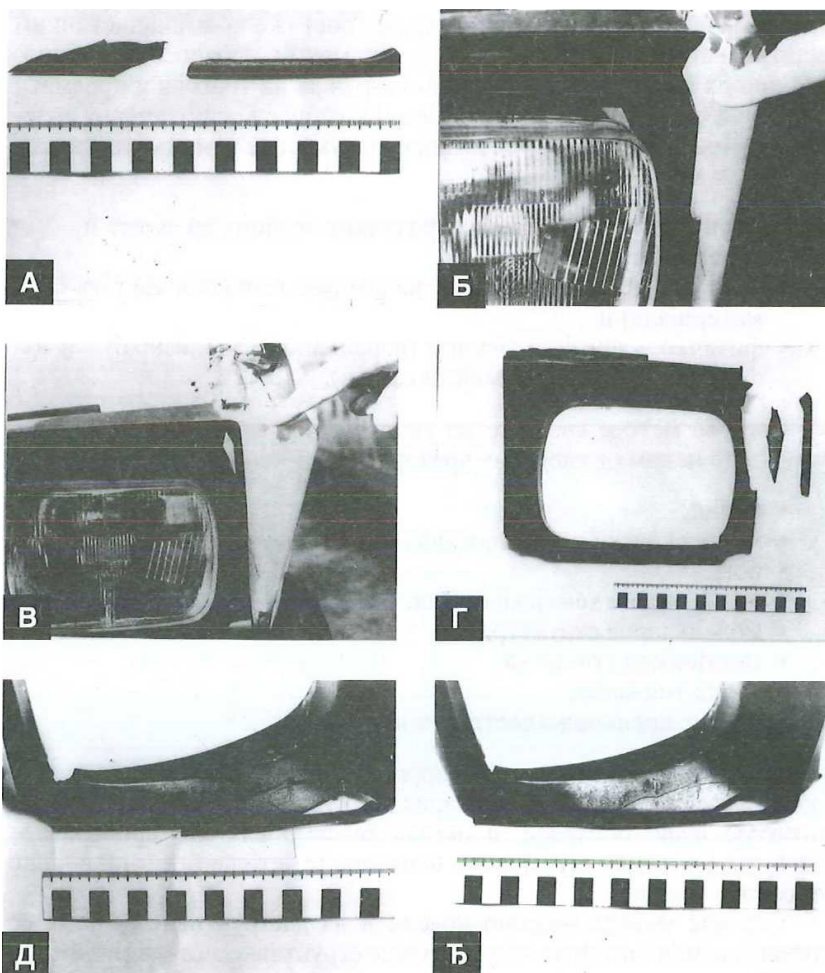
- физичке анализе (анализа физичких особина предмета и материјала),
- хемијске анализе (односе се на анализе хемијског састава материјала) и
- физичко-хемијске анализе (паралелно се анализирају физичке особине и хемијски састав),

³ Несумњиво потиче са места незгоде.

- биолошке анализе (најчешће, ДНК анализе).

Индивидуалне карактеристике које се применом криминалистичко-техничких вештачења испитују су:

- облик,
- микроскопски распознатљива структура материјала,
- боја,
- елементарни хемијски састав,
- молекуларна структура,
- могућност ломљења,
- тачка топљења,
- индекс преламања светлости,
- ДНК итд.



Сл. 1. Механоскопско уклапање комада оквира фара који су нађени на месту СН (спорни узорак) и остатка оквира фара на осумњиченом возилу (неспорни узорак)

У случају љуспица боје најчешће се врши механоскопско уклапање (метод физичке анализе) којим се упоређују случајно настали облици љуспица боје (неспорног узорка) са случајно насталим обликом оштећења на возилу (спорног узорка). Овде се користе већи комади љуспица боје или више мањих са којима се може формирати примарна целина. Облици љуспица боје и оштећења настају на јединствен начин па је вероватноћа да је у некој другој ситуацији настало оштећење са једнаким обликом толико мала да се може занемарити. Слична је ситуација и са комадима пластике од поломљених пластичних делова возила (предња украсна маска, оквир фара, ласјна, итд.). Сл. 1 приказује фотографски документовани поступак механоскопског уклапања комада пластике са места незгоде у оквир фара.

3.1.2.2. Саобраћајно-технички значај трагова

Саобраћајни значај трага односи се на могућност да се на основу тог трага утврде битне околности под којима се догодила саобраћајна незгода (брзине учесника, правци кретања, смерови кретања, место судара, успорења возила, елементи просторно-временске анализе итд.).

Код саобраћајно техничких анализа трагови се анализирају како би се дао одговор на питање КАКО? Како се одвијала саобраћајна незгода?

Рецимо, трагови кочења настају као последица форсираног кочења. У процесу кочења кинетичка енергија возила се претвара у рад сила кочења и у топлотну енергију на контакту између газећег слоја пнеуматика и коловоза. Изглед и дужина трага кочења директна су последица услова под којима се догодила саобраћајна незгода. На основу карактеристика возила и подлоге, и трагова кочења може се поуздано закључивати о начину кретања возила, правцу и смеру кретања возила, реализованом успорењу, положају возила у процесу кочења (путањи возила), месту на коме је возач реаговао кочењем, месту судара, брзини возила у различитим фазама незгоде итд.

Оштећења возила, поред трагова кочења, спадају у групу трагова који се највише анализирају у саобраћајно-техничким вештачењима. Она су директна последица судара возила, у коме се кинетичка енергија возила претвара у рад сила деформације, тј. у оштећења возила. Место и изглед оштећења зависе од међусобног положаја возила и препреке, од врсте препреке итд. На основу детаљне анализе оштећења возила може се утврдити:

- брзина возила „изгубљена“ при судару,
- међусобни положај возила и препреке у тренутку судара итд.

3.1.2.3. Завршне напомене

У ситуацијама када је неко од учесника напустио место саобраћајне незгоде јако је важно да се што пре прикупе подаци са места незгоде који су потребни за брзу потрагу и проналажење непознатог учесника. Међутим, треба имати у виду да ће се исти трагови и предмети који се том приликом користе, употребити и за анализу са аспекта саобраћајно-техничког значаја. То значи да приликом обраде са криминалистичко-техничког аспекта треба одмах вршити и обраду за потребе саобраћајно-техничких анализа. Ако се то пропусти, онда се може догодити да немамо употребљиве елементе за саобраћајну анализу незгоде. Онда овакви судски предмети остају нерешени, а починиоци некажњени.

3.2. КЛАСИФИКАЦИЈА ТРАГОВА

Ради лакшег проучавања и систематичније обраде места саобраћајне незгоде, извршена је класификација трагова. Трагови саобраћајне незгоде су подељени:

- према врсти,
- према величини,
- према фази у којој су настали,
- према месту налажења,
- према ситуацији,
- са аспекта мерења.

3.2.1. Подела трагова према врсти

При саобраћајним незгодама настају три врсте трагова - последица:

- ПОВРЕДЕ лица и животиња,
- ОШТЕБЕЊА возила, објеката и предмета,
- ОСТАЛИ трагови (трагови кретања, трагови на површинама...).

Ово је подела која се **прва примењује** код догађања незгода. Од тежине последица незгоде зависи процесни значај и даље поступање, и у смислу опредељивања врсте одговорности (кривична или прекршајна), и у опредељивању састава увиђајне екипе.

3.2.2. Подела трагова према величини

Према величини, трагови саобраћајне незгоде могу бити:

- МАКРОТРАГОВИ,
- МИКРОТРАГОВИ.

Макротрагови су трагови чија је величина довољна да се могу уочити голим оком. Најчешће се на месту незгоде бавимо обрадом макротрагова.

Микротрагови су трагови који се због своје величине не могу уочити голим оком. Зато се места на којима очекујемо микротрагове претражују посебним методама и уз помоћ посебних помагала. Микротрагови имају посебан значај у случају:

- измене макротрагова,
- саобраћајних незгода са непознатим учиниоцима и
- кад су искази сведока противречни, а макротраговима се не може искључити ниједна верзија.

3.2.3. Подела трагова према фази незгоде

Према фази у којој су трагови настали, трагови саобраћајне незгоде се деле на трагове настале:

- ПРЕ судара,
- У ФАЗИ судара,
- ПОСЛЕ судара.

Ово временско раздвајање фаза незгоде везано је и за просторно раздвајање на трагове:

- ИСПРЕД места судара,

- У ЗОНИ места судара,
- ПОСЛЕ места судара.

У том смислу ова подела олакшава тражење појединих трагова на месту незгоде.

3.2.4. Подела трагова према месту налажења

Према томе где се трагови налазе, разликујемо трагове на:

- КОЛОВОЗУ,
- ПОВРШИНАМА ВАН КОЛОВОЗА,
- ВОЗИЛИМА И ОБЈЕКТИМА,
- ЛИЦИМА И ЛЕШЕВИМА.

Ова подела је значајна за одређивање редоследа претраживања на месту незгоде.

3.2.5. Подела трагова према ситуацији

Према томе да ли одговарају саобраћајној ситуацији трагови могу бити:

- типични,
- нетипични.

ТИПИЧНИ су трагови који су карактеристични за одређени тип саобраћајне незгоде, и које очекујемо да пронађемо приликом вршења увиђаја.

Типични трагови могу бити:

- прави,
- лажни,
- они који недостају.

Прави типични трагови су трагови који су типични за дату саобраћајну незгоду, који су пронађени приликом вршења увиђаја и који потичу од те незгоде.

Да би се препознало о којим се траговима ради приликом вршења увиђаја, неопходно је да увиђајна екипа, на основу своје анализе, може да наброји типичне трагове за дату ситуацију: како су настали, како изгледају, где да их тражи итд.

Лажни типични трагови су трагови који су карактеристични за одређени тип незгоде, који су пронађени приликом вршења увиђаја али који нису у вези са конкретном незгодом. Могу да настану пре конкретне незгоде (на пример, у некој другој саобраћајној ситуацији) или после конкретне незгоде (на пример: трагови кочења из неке претходне саобраћајне ситуације на том месту, било који фингирани трагови за које се закључи да не одговарају саобраћајној ситуацији на основу анализе других трагова, и сл.).

Непостојећи типични трагови (они који недостају) су типични трагови за одређену верзију саобраћајне незгоде, који на месту незгоде нису пронађени, а који би морали остати у датој верзији саобраћајне незгоде. Неналажење ових трагова значи: да није детаљно претражено место незгоде, да су ови трагови уништени или да дата верзија није тачна. У увиђајној документацији ОБАВЕЗНО треба регистровати да су трагови тражени, где су тражени (у близини трага гребања; у правцу иза точка...), како су тражени (уз помоћ батерије, светала возила и др. помагала), и да нису пронађени.

НЕТИПИЧНИ су они трагови који нису очекивани за дати тип незгоде, а налазе се на месту незгоде. Они могу да буду нетипични:

- према врсти (на пример, повреда пешака нанета секиром),
- према положају (на пример, повреде пешака са свих страна, а примарни удар је наступио у леву страну пешака),
- према интензитету (на пример, оштећења великог интензитета на једном возилу, а несразмерно мала оштећења на другом возилу).

У увиђајној документацији би требало фиксирати и ове трагове, али унети и образложење да они не потичу од конкретне незгоде.

3.2.6. Подела трагова са аспекта мерења

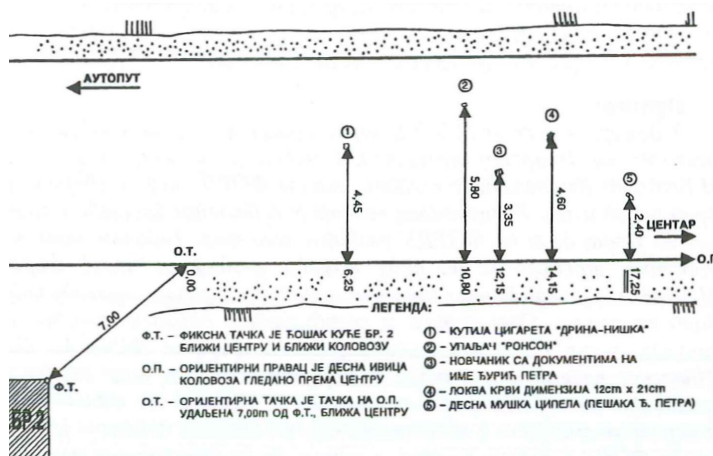
Са аспекта мерења, трагови саобраћајне незгоде могу бити:

- ТАЧКАСТИ,
- КОНЦЕНТРИСАНИ,
- ЛИНИЈСКИ,
- ПОВРШИНСКИ,
- ЗАПРЕМИНСКИ.

3.2.6.1. Тачкасти трагови

Тачкасти су они трагови саобраћајне незгоде чије су димензије мале или неважне. При мерењу тачкастих трагова (трагови 1, 2, 3 и 5 на Сл. 2) довољно је одредити:

- попречни положај центра трага,
- подужни положај центра трага.



Сл. 2. Мерење тачкастих (трагови 1, 2, 3 и 5) и концентрисаних трагова (траг 4) на месту незгоде.

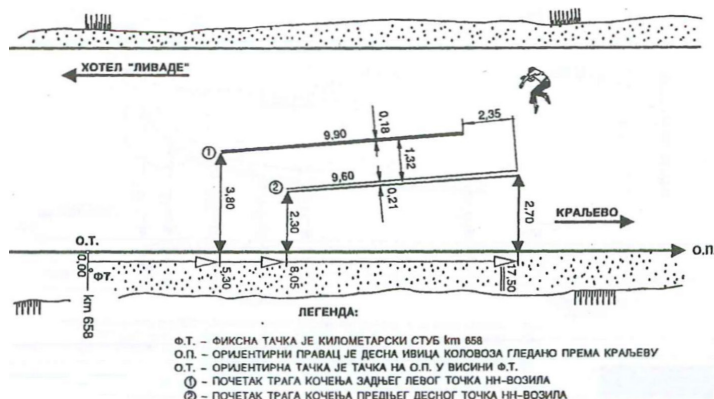
Тачкасти трагови су: капи крви, капи уља, појединачне љуспице боје, ситни делови отпали са возила, делови одеће и обуће и слично. Међутим, и неки крупнији предмети (комад оквира фара, акумулатор и сл.) обрађиваће се као тачкасти трагови ако њихове димензије нису важне.

3.2.6.2. Концентрисани трагови

Концентрисани су они трагови који су концентрисани на мањим површинама и чија је величина битна, али не и облик и правац пружања. При мерењу концентрисаних трагова (траг 4, на Сл. 1) мери се:

- попречни положај центра трага,
- подужни положај центра трага,
- дужина трага,
- ширина трага.

Примери концентрисаних трагова су: локве крви, локве уља, концентрисани трагови отпале земље и прљавштина, концентрисани трагови љусплица боје, стакла од фарова и слично.



Сл. 3. Мерење линијских трагова

3.2.6.3. Линијски трагови

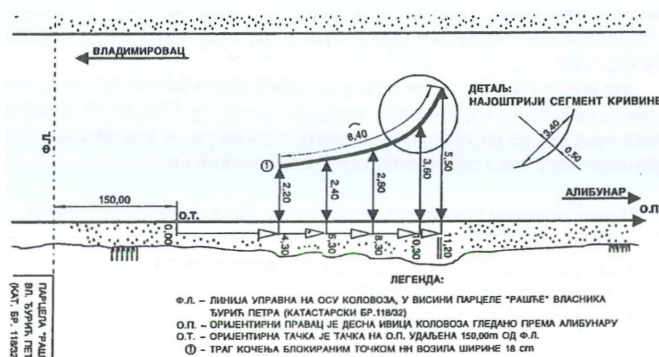
Линијски трагови су они трагови чија је једна димензија (дужина) изражена (битно израженија) у односу на другу (ширину). Дужине ових трагова се на цртежу приказују у размери, а ширина не. Ови трагови могу бити праволинијски и криволинијски.

Праволинијски трагови се мере (Сл. 3) тако што се измере:

- попречни и подужни положај почетка трага,
- попречни и подужни положај завршетка трага,
- дужина трага (по потреби),
- ширина трага (по потреби).

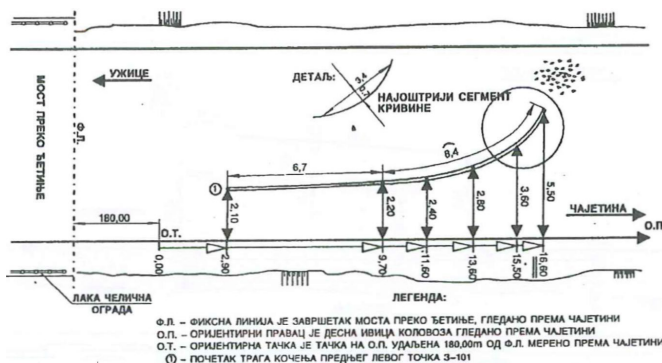
Код криволинијских трагова (Сл. 3) се, поред описаних мерења, мере и:

- положај неколико тачака на трагу,
- подаци за срчаунавање радијуса кривине трага (ако је то важно).



Сл. 4. Мерење криволинијског трага.

Ако се праволинијски траг наставља у криволинијски, они се мере као два (одвојена) трага (Сл. 5).



Сл. 5. Мерење комбинованог трага (праволинијски прелази у криволинијски).

Примери линијских трагова су: трагови кочења, трагови возње, трагови клизања, трагови заношења, трагови гребања итд.

3.2.6.4. Површински трагови

Површински трагови су трагови саобраћајне незгоде расути на већој површини чији положај, облик и правац пружања су важни.

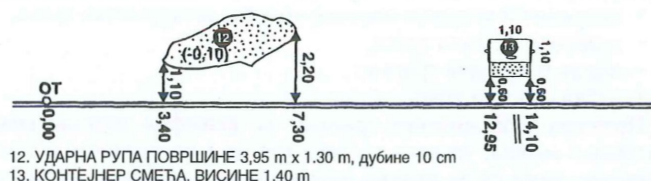
Најчешће правац пружања ових трагова помаже вештаку да утврди правац кретања возила непосредно пре судара. При мерењу површинских трагова (Сл. 6) одређује се:

- попречни и подужни положај почетка и завршетка трага (тако се одређује положај и правац пружања трага),
- дужина и ширина зоне трага,
- облик зоне трага.

Примери површинских трагова су: трагови ветробранског стакла, расути трагови земље, снега или леда, расуте љуспице боје (на већој површини), расути терет са возила, локве воде и других течности и слично.



Сл. 6. Мерење површинског трага.



Сл. 7. Мерење запреминских трагова.

3.2.6.5. Запремински трагови

Запремински трагови су трагови који имају знатну и трећу димензију (дубину или висину). При мерењу ових трагова (Сл. 7) одређује се:

- попречни и подужни положај почетка и завршетка трага,
- дужина и ширина трага,
- облик површине трага,
- дубина/висина трага.

Примери запреминских трагова су: рељефни трагови вожње, оштећења возила, урезани трагови гребана по коловозу и слично. Међутим, нама су за овакво мерење више карактеристични неки елементи места незгоде који се не могу сврстати у трагове, али су у вези са незгодом (локве воде чија је дубина знатна, објекти који ограничавају прегледност, „ударне рупе“ на коловозу и слично).

3.3. ПОСТУПАК ОБРАДЕ ТРАГОВА

Обрада трагова се спроводи кроз следеће сукцесивне фазе:

- Проналажење трагова,
- Обезбеђивање трагова,
- Маркирање трагова,
- Означавање трагова,
- Фиксирање трагова.

Проналажење трагова се спроводи на основу мисаоне реконструкције саобраћајне незгоде. То значи да је проналажење трагова итеративан процес прикупљања података (трагова и предмета који су видљиви на први поглед,

изјава и других околности) и схватања настанка и одвијања саобраћајне незгоде. Након доласка до верзије (или више њих) одвијања незгоде на основу мисаоне реконструкције, закључује се о месту налажења преосталих трагова.

С обзиром да спровођење ових активности захтева стручност, неопходно је да у увиђајној екипи бар један члан буде оспособљен за спровођење квалитетне мисаоне реконструкције.

На месту незгоде би требало наћи и анализирати све трагове саобраћајне незгоде, али у увиђајној документацији се фиксирају само они трагови који су значајни за анализу саобраћајне незгоде. Приликом фиксирања треба применити оне методе фиксирања које омогућавају очување важних информација које одређени траг пружа у процесу разматрања и расветљавања незгоде.

Обезбеђивање трагова подразумева спречавање њиховог померања, промене или уништавања. Посебно је важно спречити оне промене које би умањиле значај трага или би могле допринети некоректним анализама трага, па и саобраћајне незгоде. Обезбеђивање почиње одмах након догађања незгоде са обележјима кривичног дела, а траје док се не заврши њихова обрада и анализа. О обезбеђивању треба сачинити одговарајући записник и у њему регистровати све радње, а нарочито пропусте.

Маркирање трагова је поступак исцртавања пуних или испрекиданих линија поред трагова и/или предмета на месту незгоде (кредом, циглом, црепом или каменом) или на фотографијама фотодокументације (оловком или цртањем на рачунару). Маркирање је посебно значајно у следећим ситуацијама:

1. ако прети опасност да се траг уништи за време вршења увиђаја (на пример, влажан траг вожње ће се исушити и нестати),
2. ако постоји потреба да се неки траг (или предмет) помери пре завршетка увиђаја (на пример, возила, лешеви, контејнер и слично),
3. ако прети опасност да ће се неки траг (предмет) случајно померити или расути (на пример, случајно се могу шутнути делови отпали са возила, може се расути земља, други материјали отпали са возила и слично),
4. ако се маркирањем олакшава мерење трагова (на пример, мерење трага кочења је олакшано ако се квалитетно одреде и маркирају почетак и завршетак трага),
5. ако очекујемо фотограметријско коришћење фотографија, да би обезбедили што прецизније одређивање појединих тачака на трагу,
6. да у групи добро видљивих трагова истакне (скрене пажњу на) важан траг - предмет (на пример, ако се на фотографији добро виде локва уља и локва крви, а ми желимо да истакнемо локву крви и слично),
7. ако прети опасност да се неки траг или важан детаљ на трагу неће добро видети на фотографији (на пример, тачан положај почетка трага кочења не би се видео ако га не маркирамо и слично),
8. да би се одредила зона простирања трага (нпр. зона трагова земље, зона трагова стакла и сл.).

Означивање трагова је поступак додавања одговарајућих ознака - симбола сваком трагу појединачно (на месту незгоде или накнадно у увиђајној документацији). Ове ознаке могу бити:

- бројчане (нумеричке) ознаке (1, 2, 3, ...)
- словне (алфабетске) ознаке (А, Б, Ц, ... а, б, ц,) и
- комбиноване словно-бројчане (алфанумеричке) ознаке (1А, 1д, А1,...).

Означавање трагова и предмета је обавезан и веома значајан поступак којим се постижу следећи важни ефекти:

1. олакшава се рад на увиђају,
2. истичу се важни детаљи на фотографијама,
3. олакшава се комплетирање увиђајне документације,
4. растеређују се сви елементи документације,
5. повезују се и усаглашавају различити елементи увиђајне документације,
6. олакшава се коришћење увиђајне документације.

Фиксирање трагова врши се применом основних метода фиксирања:

- изузимање (изузимање предмета који носе траг, изузимање мулажа, подизање дактилоскопским фолијама или самолепљивим тракама, узимање узорка ткива и сл.),
- фотографисање и видео-снимање,
- графички метод (скицирање и цртање у размери) и
- вербални (описни).

Фиксирати траг саобраћајне незгоде значи сачувати његова значајна обележја ради касније анализе.

3.4. СПЕЦИФИЧНИ ТРАГОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Међу свим траговима који се могу затећи на месту незгоде овде ће бити издвојени неки специфични трагови, а посебно они који захтевају специфичан поступак обраде, односно који су најчешћи или најзначајнији за анализу незгоде.

1. Трагови на путу и другим површинама
 - Трагови кретања возила,
 - Отпали делови и материјали са возила,
 - Крајњи положај возила, лица и предмета,
2. Трагови на возилима, објектима и предметима
 - Оштећења возила,
 - Оштећења објеката и предмета,
 - Оштећења и трагови на пнеуматичима,
 - Трагови на сијалицама,
 - Тахографски запис,
3. Трагови на учесницима – особама
 - Повреде,
 - Трагови на одећи и обући,
4. Остали трагови.

У наставку ће бити предствљени само поједини од наведених трагова.

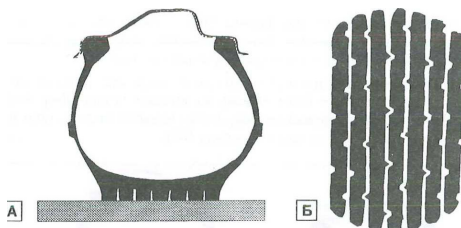
3.4.1. Трагови на путу и другим површинама

3.4.1.1. Трагови кретања возила

Трагови кретања возила су, свакако, најчешћи и најзначајнији трагови који се могу наћи на коловозу и другим површинама. Према врсти кретања и условима у којима су настали, трагови кретања могу бити:

- Трагови ВОЖЊЕ (без проклизавања),
- Трагови КОЧЕЊА,
- Трагови ЗАНОШЕЊА,
- Трагови КЛИЗАЊА,
- КАРАКТЕРИСТИЧНИ ДЕТАЉИ (промене) на траговима кретања,
- Трагови ГРЕБАЊА.

Највећи број трагова кретања односи се на трагове који настају при контакту точка и подлоге. При равномерном кретању нормално оптерећеног возила, са правилно надуваним пнеуматикама, пнеуматик равномерно налаже на подлогу, па додирна површина пнеуматика и подлоге има правилне и паралелне бочне стране, а заобљене крајеве (предњи и задњи) као на Сл. 8. Преоптерећен или издуван пнеуматик се увија, тако да му се средина издиже, а ивице боље налажу на подлогу (Сл. 9). Код растерећеног или препумпаног пнеуматика ивице се издижу, тако да средина боље налаже на подлогу (Сл. 9). При кретању возила у кривини, под дејством центрифугалне силе, спољашни точкови се додатно оптерећују, а унутрашњи растерећују. Спољна ивица пнеуматика боље налаже на подлогу, а унутрашња се издиже (Сл. 9).



Сл. 8. Нормално надуван и оптерећен пнеуматик налаже целом ширином на подлогу (а), тако да додирна површина има карактеристичан облик (б).



Сл. 9. Деформације пнеуматика.

3.4.1.1.1. Трагови вожње

Трагови вожње (без проклизавања) настају ако се точкови приликом кочења окрећу без проклизавања, тј. ако нису форсирано (снажно) кочени, нити екстремно убрзавани. Могу бити утиснути или отиснути. Утиснути трагови вожње настају при кретању по меким површинама: по земљи, по снегу, по растопљеном асфалту, по прљавштинама уз ивице коловоза и слично. Отиснути трагови вожње настају при кретању мокрог или прљавог пнеуматика по сувом и чистом коловозу.

Трагови вожње се разликују од осталих према начину кретања и условима под којима настају. С обзиром да ови трагови настају при контакту подлоге и неометано окретаног точка, они нису праћени траговима гребања, нити клизања (на коловозу и сличним површинама), нити су праћени кидањем траве (на травнатим површинама), ровањем и скидањем слоја земље, песка и сл.

Саобраћајно-технички значај трагова вожње састоји се у следећем:

- само постојање трага вожње указује на начин кретања возила (возило није форсирано кочено, нити је екстремно убрзавано),
- положај трага вожње одређује положај и правац кретања возила,
- положај и изглед трага вожње одређују смер кретања возила.

Криминалистички значај трагова вожње долази до изражаја при трагању за возилом које је учествовало у незгоди. Трагови вожње омогућују елиминацију возила која нису учествовала у незгоди, и то на основу одређивања (ако је могуће у датој ситуацији): ширине пнеуматика, размака између точкова, међуосовинског размака, типа шара на пнеуматику, типа пнеуматика и обима пнеуматика.

Некад трагови вожње могу омогућити и идентификацију возила које је учествовало у незгоди, и то, пре свега, на основу: одређивања индивидуалних карактеристика на пнеуматику и упоредне анализе прљавштина (материјала) на трагу вожње и на пнеуматику.

Обрада трагова вожње састоји се у следећем:

- пронаћи траг вожње и утврдити од ког возила (точка) потиче,
- означити траг вожње,
- маркирати траг ако је слабо видљив или може бити уништен,
- фотографисати траг,
- скицирати траг,
- измерити траг,
- описати траг у записнику о увиђају и
- по потреби, мулажирати траг.

3.4.1.1.2. Трагови кочења

Трагови кочења настају као последица форсираног кочења. То су најчешћи типични трагови који се налазе на месту незгоде. Настају кад сила кочења премаши граничну силу приањања пнеуматика и подлоге, кад дође до проклизавања односно до блокирања пнеуматика. На контакту пнеуматика са коловозом гума таре о подлогу, загрева се и топи. На коловозу остају трагови сагореле гуме, а на ободу пнеуматика изражено зацрњење и уздужни трагови

- обриси. Уколико се у шарама пнеуматика или на коловозу налазе каменчићи, онда ови трагови могу бити праћени танким траговима гребана. У првој фази, док точак не блокира, проклизавање је мање, а трагови на подлози и на пнеуматику слабије уочљиви (трагови кочења окрећућим точком - настају у фази пораста успорења). У другој фази, када точак престане да се окреће (блокира), проклизавање је потпуно, па остају јаснија зацрњења на тачки додира пнеуматика и коловоза, односно црњи трагови на коловозу (трагови кочења блокираним точком).

Процес форсираног кочења може се поделити у четири временске фазе:

- **време реаговања возача (t_1)** – временски период од тренутка стварања опасне ситуације до тренутка додиривања кочнице,
- **време одзива кочионог система (t_2)** – период од додиривања папучице кочнице до тренутка кад се кочењем почиње успоравати окретање точка,
- **време пораста успорења (t_3)** – време од почетка успоравања возила до тренутка кад успорење достигне највећу вредност,
- **време интензивног кочења (t_4)** – период од остваривања највећег успорења до заустављања возила.

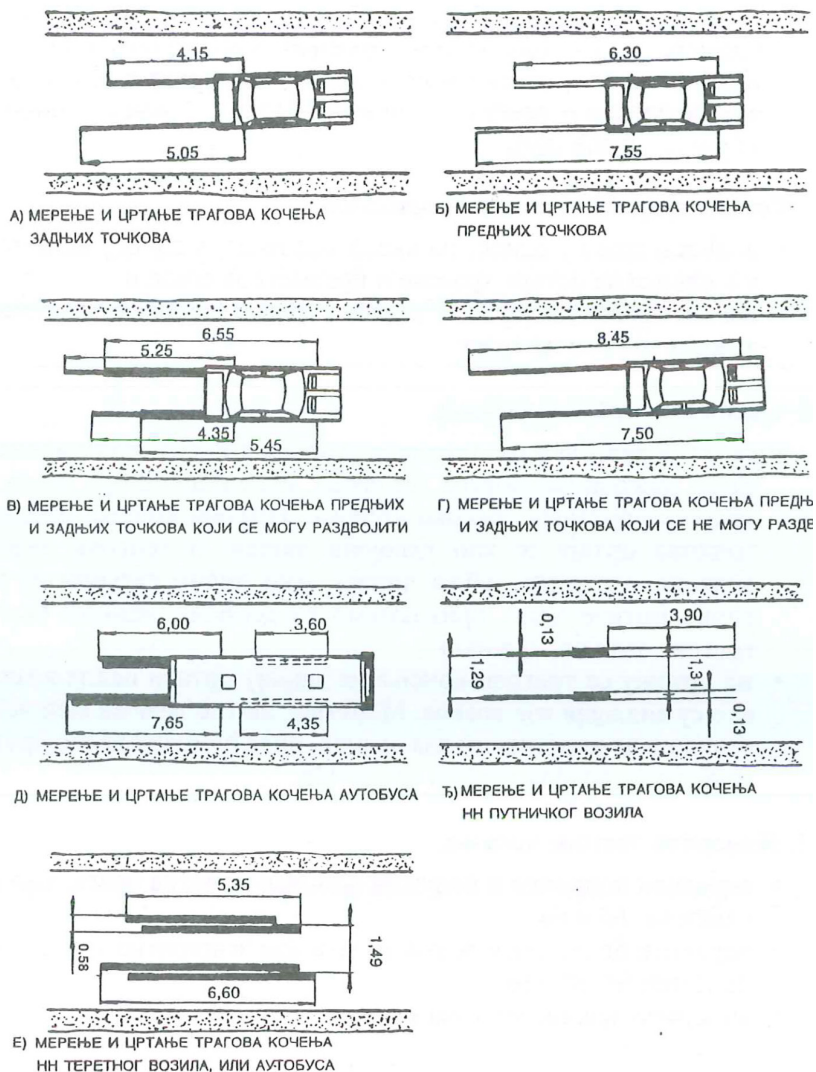
При форсираном кочењу, остају трагови на пнеуматику и на подлози. У зависности да ли је кочење било блокираним или окрећућим точком, траг кочења на пнеуматику ће се препознати као зацрњење на једном месту или као уздужни рисеви на целој површини газећег слоја.

При кочењу долази до прерасподеле сила на осовинама возила, услед чега долази до повећаног оптерећења предњих точкова и деформације пнеуматика као на Сл. 9а, односно смањеног оптерећења задњих точкова и деформације као на Сл. 9б. Сходно томе се разликују и формирани трагови па траг кочења предњег точка путничког возила, по правилу, има изражене спољашње ивице док траг кочења задњих точкова путничког возила има изражену средину трага.

Саобраћајни значај трагова кочења је огроман и састоји се у следећем:

- Пронађени трагови кочења датог возила указују да је то возило било форсирано кочено. Међутим, ако трагови кочења нису пронађени, то не значи да возило није било кочено, па чак ни да није форсирано кочено!
- На основу положаја трага кочења лако се одређује положај возила у свим тренуцима после започињања кочења (путања возила).
- На основу дужине трагова кочења (и осталих важних података) саобраћајно-технички вештак може израчунати брзину возила непосредно пре започињања кочења, и у свим позицијама после тога.
- На основу положаја трага кочења може се одредити правац кретања возила непосредно пре кочења.
- На основу изгледа и међусобног положаја трагова кочења и других трагова и предмета, може се на месту незгоде одредити смер кретања возила.
- На основу изгледа почетка трага кочења вештак може закључити како је возач реаговао кочењем (нагло - рефлексно или лежерно - размишљајући).

- На основу изгледа и међусобног положаја завршетака трагова кочења, може се одредити да ли се возило зауставило или само прикочило, па наставило кретање.
- На основу изгледа и међусобног положаја трагова кочења може се основано посумњати у исправност система за кочење.



Сл. 10. Цртање и мерење трагова кочења.

Криминалистичко-технички значај трагова кочења јавља се кроз елиминацију и идентификацију. У циљу елиминације на основу трагова кочења може се довољно прецизно одредити:

- број пнеуматика на осовини,
- ширина газећег слоја пнеуматика,
- размак између точкова на истој осовини,

- међуосовински размак,
- врста и распоред уздужних шара пнеуматика.

Изузетно детаљна анализа трагова кочења може помоћи идентификацији возила, и то на основу:

- индивидуалних карактеристика пнеуматика (оштећења шара пнеуматика, уклештеног камена у шару пнеуматика),
- комада гуме који су отпали у току кочења,
- анализе других материјала који су отпали са пнеуматика у току кочења.

Обрада трагова кочења на месту незгоде подразумева:

1. проналажење свих трагова кочења на ободу пнеуматика и на коловозу,
2. одређивање порекла сваког трага кочења,
3. одређивање и маркирање почетка сваког трага појединачно,
4. одређивање и маркирање завршетка сваког трага појединачно,
5. детаљан преглед сваког трага кочења и евентуално проналажење карактеристичних детаља на трагу,
6. маркирање трагова кочења (по потреби),
7. означавање сваког трага појединачно,
8. објашњавање ознака у легенди,
9. фотографисање положаја и изгледа трагова кочења, а посебно изгледа њихових почетака и важних детаља на трагу,
10. скицирање трагова кочења (трагови кочења предњих точкова цртају се као удвојена линија, а трагови задњих точкова као једна дебља линија. Ако нисмо сигурни од ког точка потиче траг, приказујемо га дебљом линијом - као и трагове задњих точкова),
11. мерење трагова кочења,
12. описивање у записнику о увиђају изгледа и положаја трагова кочења, и навођење измерених вредности.

У случају када кочено возило има уређај против блокирања точкова (АБС или сличан), постоји извесна специфичност код трагова кочења. Задатак АБС је да дозира силе кочења тако да се одржавају на граници проклизавања. Чим дође до проклизавања на једном точку, АБС смањује силе кочења тако да се точак одблокира (настави окретање), без обзира што возач снажно притиска папучицу кочнице. Тако се остварује најефикасније безбедно кочење у датим условима, спречава се потпуно проклизавање, а возило остаје стабилно и управљиво. Тада се проклизавање пнеуматика своди на минимум, па се смањује и трење пнеуматика и коловоза. Зато возила са АБС остављају трагове кочења који нису лако уочљиви. Трагови кочења са АБС (на коловозу) су светлији, понекад и испрекидани, а често се не могу ни уочити голим оком. На ободу пнеуматика не може се уочити једна тачка зацрњења, већ су зацрњења равномерно распоређена по ободу пнеуматика. Податак о томе да возило има АБС мора се евидентирати у увиђајној документацији или бар евидентирати тачну марку, тип и годину производње возила.

3.4.1.1.3. Карактеристични детаљи (промене) на траговима кретања настали при судару

Након проналаска трагова кретања, врши се њихова детаљна анализа како би се на њима пронашли неки карактеристични детаљи. Најзначајнији су они

карактеристични детаљи који су настали у тренутку судара или непосредно после судара, и то:

1. кратки прекид трага,
2. нагле промене правца пружања трага,
3. кратко задебљање или зацрњење трага,
4. почетак трага заношења због судара/прелазак трага кочења у траг заношења,
5. смицање трага настало при судару,
6. комбинација два или више детаља.

Кратки прекиди на трагу кочења

Кратки прекиди на трагу кочења могу настати при судару возила са препреком чија маса није занемарљива у односу на масу возила (нпр. при судару путничког аутомобила и одраслог пешака). Након примарног контакта може доћи до наглог одбачаја препреке и растеређивања тачкова (због форсираног кочења или дејства амортизера). Последица овог растеређења може бити кратак прекид на траговима кочења. Положај оваквих детаља - прекида, одређује положај датог тачка возила у тренутку судара. Упоредном анализом оштећења возила и повреда пешака једноставно се одређује и међусобни положај возила и пешака у тренутку судара. Ово је централна тачка саобраћајно-техничког вештачења оваквих незгода, јер се на основу места судара одређују сударне и друге брзине, врши просторно-временска анализа и анализа могућности избегавања судара.

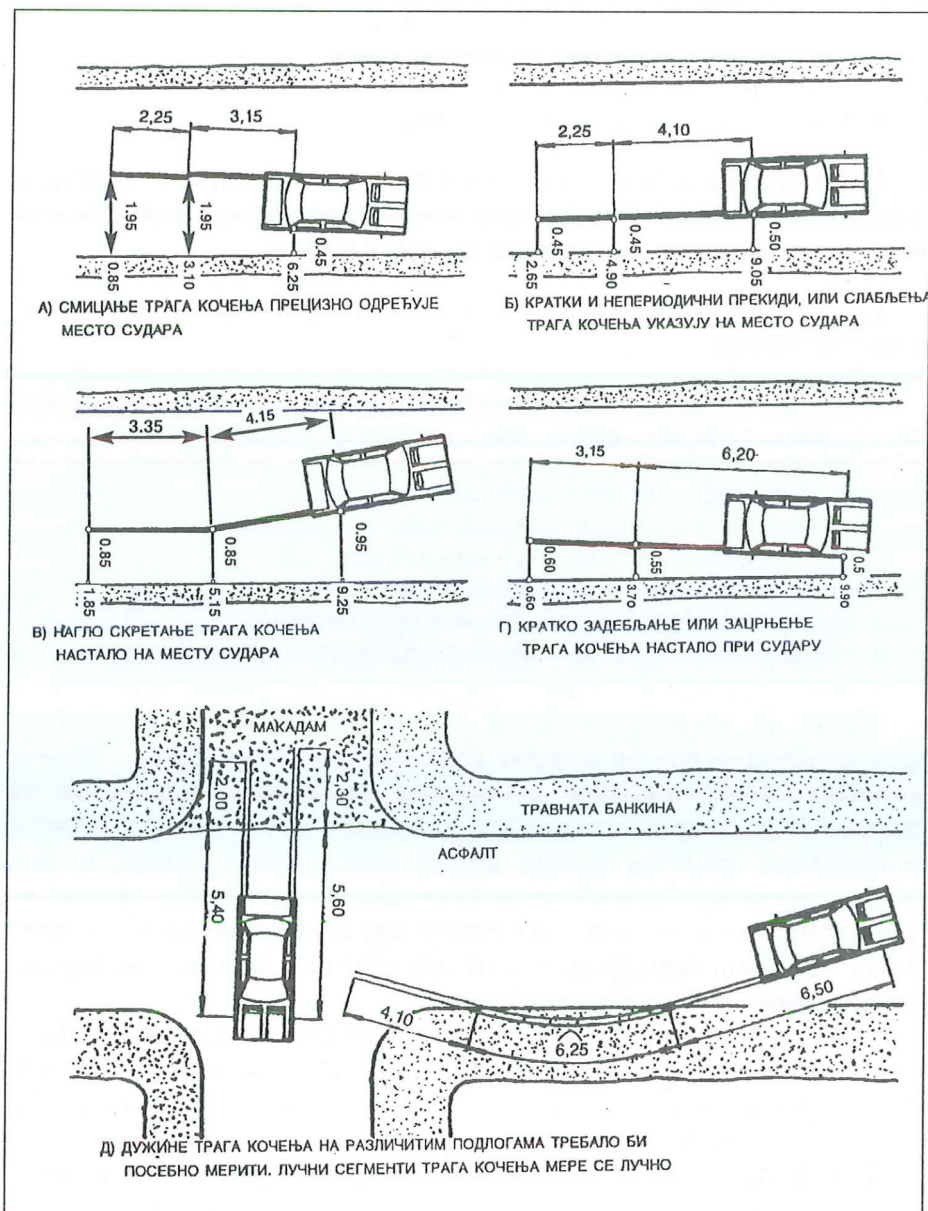
Нагле промене правца пружања трага

Овакав детаљ најчешће се проналази на траговима кочења, али може настати и на другим траговима кретања возила. Ова промена на трагу кочења настаје као последица судара. Приликом судара два возила или налетања возила на неку препреку (ограду, дрво, друго возило, пешака и сл.) на возило делују спољне силе које изазивају мање или веће промене у правцу кретања возила. Величина ових промена зависи од интензитета, правца и нападне тачке спољних сила. Уколико у тренутку судара делује већа ударна или инерцијална сила и више ексцентрично, доћи ће до јасно изражене нагле промене правца, а некад и смера кретања возила. Те промене ће се уочити и на другим траговима кретања возила. Дакле, промене на трагу одређене су интензитетом, правцем и смером дејства спољних сила. У случајевима када на возило делује сила мањег интензитета (као што је случај код обарања пешака), може доћи само до благог, тренутног скретања трага.

Кратко задебљање или зацрњење трага

Кратко подебљање или зацрњење трага може настати као последица судара и тада служи за прецизно и поуздано утврђивање места судара. Непосредно после примарног контакта са препреком (нпр. са пешаком) може доћи до набацивања препреке на предњи део возила. При томе долази до већег оптерећења предњих тачкова и њиховог бољег налегања на подлогу. Зато се на месту судара може појавити задебљање и/или зацрњење трага кочења. Ова задебљања трага су кратка и наћи ће се на трагу оног тачка који је ближи тачки

судара или на трагу оба точка, ако је судар центричан. Ако подебљање настане на оба трага, онда су она у истој висини. При ексцентричним сударима могу настати и комбинације ових трагова (задебљање-зацрњење на оној страни на коју је набачен пешак) и прекида или слабења трага (на другој страни возила).



Сл. 11. Скицирање и мерење карактеристичних детаља на траговима кретања.

Почетак трага заношења због судара/прелазак трага кочења у траг заношења

Сударне силе могу изазвати нагло заношење возила. Зато у тренутку судара траг кретања (вожње или кочења) може да пређе у траг заношења. Почетак оваквих трагова заношења веома прецизно одређује положај возила у тренутку судара.

Смицање трага настало при судару

Смицање је специјалан случај судара у коме сударна сила делује центрично и доводи до бочног измицања једног од возила.

Поступак обраде карактеристичних детаља на увиђају

Трагове кретања требало би посебно детаљно анализирати у претпостављеној зони места судара. Наиме, на основу осталих трагова саобраћајне незгоде (отпали делови и материјали са возила или препреке) може се грубо одредити очекивана шира зона места судара. У овако одређеној зони судара требало би трагати за карактеристичним детаљима. Неки детаљи се могу наћи посматрањем из непосредне близине, а други ће лакше бити откривени пажљивим посматрањем дуж трага са већег растојања, или комбинацијом ових поступака.

Обрада карактеристичних детаља на траговима кретања врши се заједно са обрадом других трагова и своди се на следеће:

- маркирати и означити детаље,
- у легенди тачно назвати (описати) ове детаље,
- фотографисати карактеристичне детаље,
- у скици уцртати карактеристичне детаље,
- измерити детаље (одредити њихов положај),
- у записнику о увиђају описати карактеристичне детаље.

3.4.2. Трагови на возилима, објектима и предметима

3.4.2.1. Трагови на сијалицама и могућност утврђивања стања сијалица

Постоје ситуације кад је за анализу неке саобраћајне незгоде неопходно познавати стање одређених сијалица у тренутку судара. У неким од ситуација описаним у наставку, стање сијалица само доприноси потпуном расветљавању околности под којима се догодила саобраћајна незгода. У неким ситуацијама стање сијалица може да утиче на анализу незгоде и одлучивање о кривици. Међутим, у неким ситуацијама утврђивање стања сијалица је најзначајнији део анализе који одлучује о кривици једног, односно другог учесника незгоде. При увиђајима код оваквих саобраћајних незгода, трагови који се налазе на сијалицама и околности везане за сијалице сврставају се у најважније трагове и околности саобраћајне незгоде.

Примери ситуација у којима је неопходно познавати стање сијалица су:

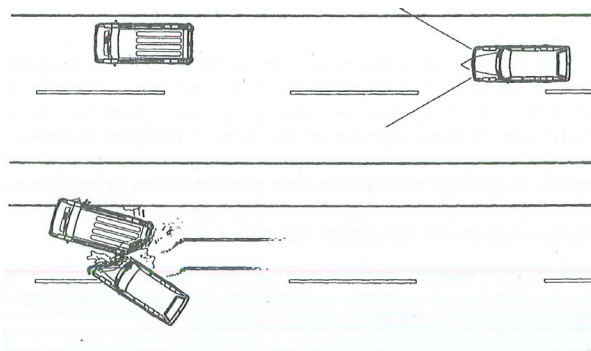
1. Саобраћајне незгоде – налетање на заустављено возило (Сл. 12)

Код ових саобраћајних незгода значајно је утврдити место одакле је возач могао да уочи друго заустављено возило на путу. Да би се ово одредило, неопходно је познавати како је заустављено возило било означено (нису радила

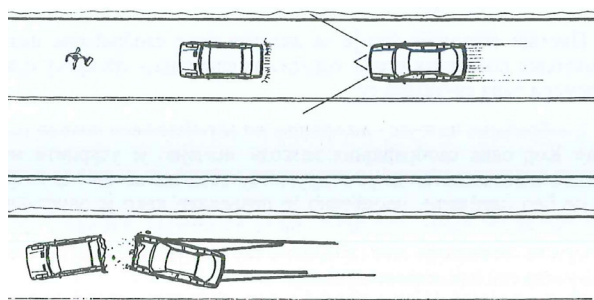
никаква светла, радила су позициона или габаритна светла, радила су стоп светла, радили су сви показивачи правца као трептачи).

2. Саобраћајне незгоде – налетање на возило које се креће спорије или нагло успорава (Сл. 13)

У овим случајевима значајно је утврдити могућност уочавања првог возила (ноћу и у условима смањене видљивости), односно време реаговања возача другог возила. Да би се анализирао могућност да возач (кочењем или скретањем) избегне налетање на возило испред себе, неопходно је утврдити да ли су на првом возилу радила стоп светла (увек), односно да ли је возило и како било означено: стање уређаја за означавање возила и уређаја за давање светлосних знакова (ноћу и у условима смањене видљивости). Требало би нагласити да неки возачи при наглим и изненадним заустављањима користе уређаје за истовремено укључивање свих показивача правца, што је у складу са законским одредбама. Ова пракса је врло безбедна и требало би је редовно документовати.



Сл. 12. Налетање на заустављено возило.



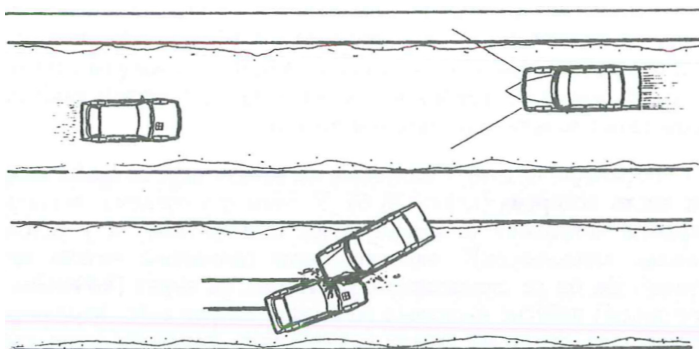
Сл. 13. Налетање на возило које се креће спорије или нагло успорава.

Саобраћајне незгоде - чеони судари са возилом из супротног смера, ноћу и у условима смањене видљивости (Сл. 14)

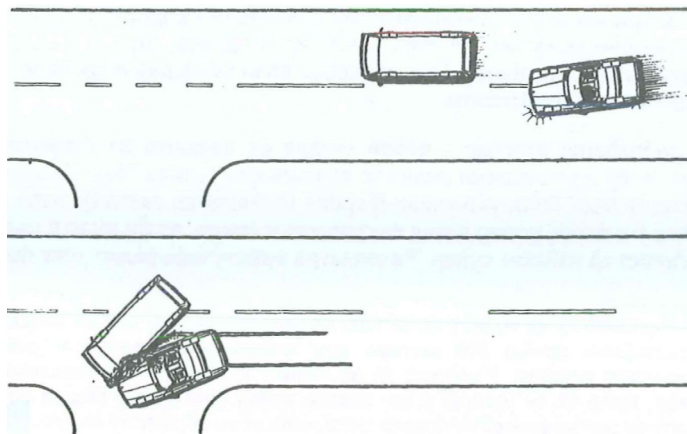
Уколико на возилу нису радили фарови (позициона светла), онда би га теже и касније уочио возач из супротног смера, па би имао и мању могућност да избегне судар. Уколико на возилу није радио леви фар, возачи из супротног смера би могли схватити да се мимоилазе са мотоциклом. То би могло допринети судару при мимоилажењу. Зато је, у оваквим ситуацијама, када се створи сумња да ли су фарови радили, значајно утврдити стање сијалица фарова.

3. Саобраћајне незгоде при претицању - судар возила које претиче и претицаног возила које скреће улево (Сл. 15)

У овим ситуацијама са претицањем значајно је утврдити да ли је возач претицаног возила благовремено укључио показивач правца. Уколико се докаже да на предњем возилу (које скреће) нису радили леви показивачи правца (на основу анализе трагова на сијалицама) или нису били благовремено укључени (на основу упоредне анализе трагова на сијалицама и изјава сведока), расте одговорност возача који скреће. Одговорност возача који је претицао, у неким ситуацијама, може потпуно да се елиминише. Уколико би се доказало да су благовремено били укључени показивачи правца и скретање започето пре започетог претицања, онда би се одговорност возача који скреће могла смањити, па чак и потпуно елиминисати. Зато се у овим случајевима утврђује стање сијалица одговарајућих показивача правца.



Сл. 14. Чеони судар са возилом из супротног смера, ноћу и у условима смањене видљивости.



Сл. 15. Незгоде у претицању.

4. Саобраћајне незгоде - обарање пешака, бицикла или налетање на другу препреку

Уколико се овакве саобраћајне незгоде догоде ноћу или у време смањене видљивости, онда може бити значајно утврдити стање светала фарова: да ли су

фарови радили, односно да ли је радило велико светло. Стање фарова утицало је на могућност да пешак уочи возило, али и на могућност да возач уочи пешака (или другу препреку). У зависности од тога која су светла била укључена, биће различита дужина осветљеног пута, а ово одређује да ли је конкретна брзина возила била прилагођена условима видљивости, односно дефинише могућности избегавања незгоде.

5. Остале саобраћајне незгоде код којих за анализу може бити значајно утврђивање стање сијалица

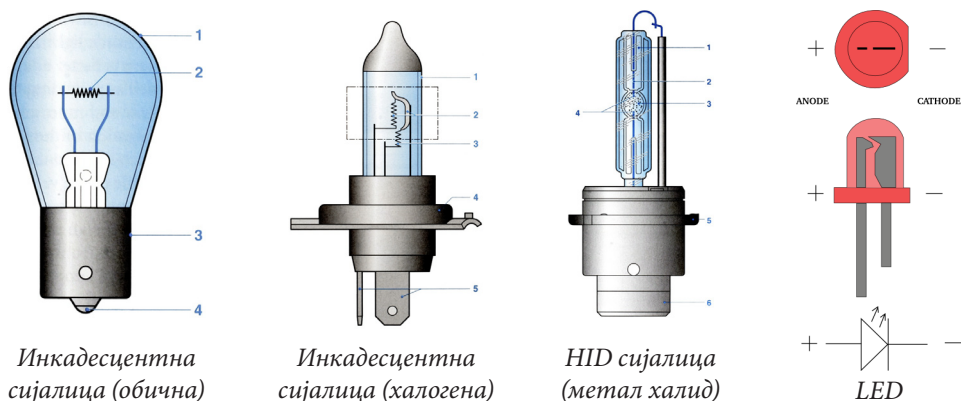
Овде се мисли на низ врло специфичних и, често, сложених ситуација које су изазване или су у вези са неправилним стањем и функционисањем неких сијалица на возилу, сијалица на семафору итд.

Врсте сијалица

У новије време, у возилима су у употреби три типа сијалица:

- Сијалице са ужареним влакном (инкадесцентне сијалице),
- Сијалице са пражњењем високог интензитета (HID сијалице),
- LED сијалице.

Оне које су најдуже у употреби, и које су још увек најраспрострањеније у возилима, су сијалице са ужареним влакном. Раде на принципу претварања електричне у топлотну и светлосну енергију.



Сл. 16. Типови сијалица.

Сијалице са ужареним влакном, имају: метално грло, жарну нит, електроде (носаче спирале) и стаклени балон. Жарна нит је спирала намотана жицом од волфрама, или ређе молибдена, дебљине мање од 0,1 мм. Волфрам (тунгстен) је метал сребрнобеле боје, који има врло високу температуру топљења (3390°C) и велики омски отпор. При проласку електричне струје кроз волфрамову спиралу, електрична енергија се претвара у топлотну, спирала се загрева до усијања и емитује светлост. Ове сијалице могу бити изведене као „обичне“ (ужарено влакно се налази унутар стакленог балона без атмосфере – вакуум, или испуњеног азотом или аргоном) и халогене (ужарено влакно се налази унутар цевчице од кварцног стакла која је испуњена инертним гасом – криптоном или ксеноном

са додатком халогених елемената – јодом или бромом). Температура ужареног влакна достиже температуру до 2500°C (код обичних сијалица), односно до 3100°C код халогених сијалица. Температура омекшавања (топљења) стакла је знатно мања (од 900°C до 1000°C), него температура волфрамовог влакна (преко 2500°C).

HID (High Intensity Discharge)⁴ сијалице стварају светлост електричним луком који настаје између електрода (од волфрама или молибдена) унутар стаклене коморе за сагоревање испуњене ксенонским гасом и металним солима. Ксенонски гас⁵ се користи само у почетку, код стартовања, док се у наставку користе металне соли. Ове сијалице су по принципу рада најближе популарним неонским „штап“ сијалицама.

LED (Light Emiting Diode)⁶ сијалице се састоје од једне или више међусобно повезаних полупроводничких диода које емитују светлост док кроз њих пролази електрична струја. LED се састоји од комадића полупроводничког материјала (најчешће силикона), са додатим одређеним нечистоћама како би се створио позитивни-негативни (П-Н) спој. Док кроз диоду пролази електрична струја, електрони прелазе са П стране (анода) на Н страну (катода), али не и у супротном смеру. Носиоци наелектрисања – електрони и празнине струје до места спајања. Када електрон сусретне празнину, пада у стање нижег енергетског нивоа и притом ослобађа енергију у форми фотона односно светлости. Овај ефекат се зове електролуминисценција. LED-ови имају многе предности у односу на сијалице са ужареним влакном, и то: мања потрошња енергије (услед знатно мањег загревања), дуже трајање, мања величина, и брже укључивање и искључивање.



Сл. 17. Примери савремених LED сијалица

Могућности утврђивања стања сијалице

У досадашњој пракси најдуже искуство стечено је анализама сијалица са ужареним влакном. Поред тога, принцип рада ових сијалица је такав да се њиховом анализом може доћи до велике количине информација, што није случај код HID и LED сијалица код којих се још увек ради на развоју метода анализе. У овом тренутку у нашој пракси нема могућности за анализу LED сијалица. Кад се ради о HID сијалицама, у нашим условима постоје ограничене могућности за анализу. Истраживања су показала да код сијалица са ужареним

4 Пажњење високог интензитета.

5 Због ксенонског гаса ове сијалице се популарно најчешће зову ксенонске, иако би и сијалице са ужареним влакном које садрже тај гас с пуним правом могле исто тако да се зову!

6 Диоде које емитују светлост.

влакном и НІД сијалица, у случају када долази до ломљења балона док сијалица ради настају исте врсте трагова на ужареном влакно односно електроди. Ово је оправдани разлог да се приликом вршења увиђаја према НІД сијалицама екипа односи као и према сијалицама са ужареним влакном.

Из практичних разлога, овде ће бити приказана анализа могућности утврђивања стања сијалица са ужареним влакном.

Стање сијалица утврђује се на основу трагова на сијалицама или на њиховим деловима. Ови трагови су последица деловања снажних сила на влакно сијалице, као што су ударне силе, силе инерције и центрифугалне силе. Резултат дејства ових сила зависиће од тога да ли је влакно било хладно или усијано, у тренутку деловања сила, тј. у тренутку судара.

Могуће је разликовати следеће ситуације:

- влакно је ново или истрошено при дугој експлоатацији,
- влакно је неоштећено или пукло,
- влакно је деформисано или недеформисано,
- попречни пресек на месту пуцања је са ситнозрном структуром или је затопљен,
- влакно је сјајно и сребрнасто-беле боје или је поцрнело од оксидације, обојено жутом или сивом бојом волфрамових оксида и
- на влакно се уочавају фрагменти стакла (у виду капљица) или их нема.

На основу детаљне анализе сијалице вештак може да утврди:

- да ли је спирала сијалице била хладна или врућа у тренутку судара,
- да ли је до кидања спирале дошло услед судара или је то последица ранијег прегоревања,
- да ли је сијалица била дуже у експлоатацији или је нова.

За правилан рад на лицу места, значајно је знати на основу чега вештак доноси ове закључке. Вештак доноси закључке на основу анализе трагова на сијалицама или на деловима сијалица, и то:

- на основу анализе апсолутних промена - анализирајући једну сијалицу,
- на основу анализе релативних промена - упоредном анализом две или више сијалица.

Мада ће вештак, по правилу вршити упоредну и свеобухватну анализу апсолутних и релативних промена, једноставнија је и поузданија анализа релативних промена. Зато би на месту незгоде требало изузимати сијалице у паровима кад год је то могуће (на пример, сијалице из оба фара, сијалице из оба показивача правца, сијалице оба позициона светла и слично).

У зависности од врсте и интензитета судара, као и од положаја сијалице у односу на центар судара, настаће сви или поједини трагови који могу указати на стање сијалице у тренутку судара. Треба напоменути да ће се лакше и чешће наћи трагови на разбијеним сијалицама (ваздух улази у балон и контактира са волфрамовом спиралом).

Поступак на месту незгоде

С обзиром да се анализа трагова и околности везаних за сијалице врши накнадно, у лабораторијским условима, неопходно је да увиђајна екипа добро познаје могућности и домете вештачења стања сијалица.

Поступак на месту незгоде се може свести на следеће:

- утврдити да ли је стање сијалица значајно за анализу незгоде. Ако јесте, требало би утврдити које су сијалице значајне,
- не укључивати светла како би се проверило стање сијалица! Питати да ли је неко други то урадио и податак евидентирати,
- утврдити и документовати положај прекидача значајне сијалице. Стање прекидача се констатује у записнику,
- утврдити и документовати стање осигурача,
- пажљиво извадити значајне сијалице или делове ових сијалица. При вађењу не би требало трести сијалице, нити их оштетити. Ако прети опасност да се сијалица (балон) разбије - боље је изузети цео склоп фара. Уколико нам се деси да оштетимо сијалицу (да је при вађењу разбијемо), ово ћемо обавезно констатовати у извештају и/или записнику. Ако је стаклени балон био разбијен, онда у кућишту фара треба пронаћи и изузети све (па и најситније) делове сијалице: комаде стакла, сијалично грло, спиралу и електроде,
- изузету сијалицу, фар или делове сијалице би требало пажљиво запаковати и означити,
- документовати интензитет и положај оштећења возила, као и положај сијалице у односу на ова оштећења,
- поступак изузимања сијалица или комада сијалица треба описати у записнику о увиђају и/или извештају,
- поступак изузимања сијалица, делова сијалица или фара обавезно прати и доказивање да изузети предмети и трагови потичу са места незгоде, па је потребно цео поступак описати у записнику о увиђају и/или извештају, и фотографисати,
- у случају изузимања НID сијалица, делова НID сијалица или НID фара, потребно је обавезно изузети и тзв. баласт.

3.5. ЛИТЕРАТУРА

1. Липовац, К. (2000). Увиђај саобраћајних незгода – Елементи саобраћајне трасологије – Приручник. Виша школа унутрашњих послова, Београд, ISBN 86-81483-84-6
2. Оригинални судски списи саобраћајних незгода које су анализирале на Институту Саобраћајног факултета у Београду.
3. Balbino, M. A., G. Fiaschi, J. F. de Andrade, A. A. Saczk, L. L. Okumura, M. F. de Oliveira. (2012). Development of Mev-Eds Methodology for Forensic Analysis on Automotive Headlights, Brazilian Journal of Forensic Sciences, Medical Law and Bioethics 1(2):20-28. [http://dx.doi.org/10.17063/bjfs1\(2\)y201220](http://dx.doi.org/10.17063/bjfs1(2)y201220)
4. Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Службени гласник Републике Србије бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС и 24/2018.
5. Нешић, М. (2013). Иновирање форензичких метода и њихова примена, Глава 7: Форензичка обрада аутомобилских сијалица, Едиција Монографије, Књига 13, Криминалистичко-полицијска академија, Београд, стр. 223-243. ISBN 978-86-7020-245-0, COBISS.SR-ID 198285324

**ПРОПУСТИ СЛУЖБЕНИХ ЛИЦА ПРИЛИКОМ
ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ
- СПЕЦИФИЧНОСТИ УВИЂАЈА У СЛУЧАЈУ
САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА -
Драган Обрадовић¹**

4.1. УВОД

Увиђај код саобраћајних незгода се сходно одредбама Законика о кривичном поступку из 2011. године (даље: ЗКП) обавља искључиво у предистражном – раније предкривичном поступку од стране припадника полиције (органа унутрашњих послова) и од јавног тужиоца, док се према одредбама претходног Законика о кривичном поступку из 2001. године (даље: Законик из 2001.) обављао од стране полиције и истражног судије. Одређене категорије полицијских службеника (даље: ОСЛ) данас сходно својим овлашћењима из ЗКП из 2011. године врше највећи број увиђаја, скоро искључиво код свих кривичних дела из области против безбедности јавног саобраћаја било да су извршена са умишљајем или из нехата, независно од тежине наступеле забрањене последице, осим за кривична дела из области против безбедности јавног саобраћаја код којих је наступила смрт неког лица, а која су ипак релативно ретка па у таквим ситуацијама надлежни јавни тужиоци излазе на лице места и врше увиђај или руководе вршењем увиђаја.

Међутим, врло често и када је настала смртна последица, ако јавни тужилац није одмах у могућности да изађе на лице места, ОСЛ самостално обављају увиђај. Практично, ОСЛ врше увиђај односно могу да врше увиђај код свих кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја, па и код најтежих саобраћајних незгода са смртном последицом коју је изазвао возач под дејством алкохола или психоактивних контролисаних супстанци, ако је то утврђено одмах пре почетка увиђаја. У правосуђу је такоређи непознато да се од 23. новембра 2007. године примењује обавезна инструкција Министарства унутрашњих послова којом се уређују конкретни послови, односно ближе се уређује начин поступања полицијских службеника (и других запослених у МУП-а) приликом организовања и спровођења мера и послова обезбеђења лица места и вршења увиђаја на путевима у Републици Србији. Инструкцијом се регулише поступање на такав начин да спровођење послова буде усклађено са прописима али и правилима и струке и науке и реалним могућностима. Да би се то обезбедило, као пратећи документ уз обавезну инструкцију се примењује и

¹ Др Драган Обрадовић, дипл. правник, судија, Виши суд у Ваљеву,
dr.gaga.obrad@gmail.com

приручник „Полицијска обрада саобраћајних незгода - Обезбеђење лица места саобраћајних незгода и вршење увиђаја“, који додатно појашњава обавезну инструкцију.²

Оно што ову врсту увиђаја чини различитом од других су одређени параметри на које органи који врше увиђај морају да обрате пажњу и да их унесу у записник о увиђају.

У суштини увиђај код саобраћајне незгоде започиње оног часа када орган овлашћен за његово вршење добије обавештење о догађају иако је стварни почетак вршења увиђајне радње нешто касније и поклапа се са тренутком изласка на место догађаја.³

Пропусти од стране службених лица која врше увиђај могу да почну да се праве од момента пријаве надлежној јединици полиције да се догодила саобраћајна незгода.

У овом делу приручника указаћемо на поједине пропусте који су уочени у дугогодишњој судској пракси, који су чињени приликом вршења увиђаја од стране ОСЛ, истражних судија а који се понављају и од стране јавних тужилаца приликом вршења увиђаја.

Пажњу ћемо прво усмерити на најчешће пропусте приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода који ометају судски поступак. После тога, представимо и поједине специфичне пропусте приликом вршења увиђаја са којима смо се сусрели у судској пракси, а који још увек нису у довољној мери препознати – пропусти на страни управљача путева и значај утврђивања (не)постојања одговарајуће саобраћајне сигнализације у вези са питањем одговорности управљача путева поред одговорности осталих учесника у саобраћају, пропусти од стране органа поступка и значај утврђивања присуства психоактивних супстанци у организму возача.

4.2. НАЈЧЕШЋИ ПРОПУСТИ ПРИЛИКОМ ВРШЕЊА УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

4.2.1. Обавезе полиције пре почетка увиђаја уколико јавни тужилац врши увиђај

Пре доласка јавног тужиоца на место увиђаја, ради вршења увиђаја ОСЛ имају следеће обавезе: да прикупе податке и о временским (не)приликама под којима је дошло до незгоде, да прикупе податке о добу дана када је дошло до незгоде, лицима која су превезла повређене до здравствене установе која нису затечена на месту увиђаја, о томе када су дошли на место увиђаја, по чијем позиву, да ли је у моменту њиховог доласка саобраћај био обустављен потпуно или делимично или се одвијао преко самог места увиђаја, шта су предузели да обезбеде место увиђаја, када је стигло возило хитне помоћи или ватрогасно возило и колико тих возила, да ли су та возила прелазила преко места увиђаја

2 Миладин Нешић, Крсто Липовац, Слободан Малешкић, Савремено вршење увиђаја саобраћајних незгода у функцији унапређења анализе саобраћајне незгоде, X Симпозијум „Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању“, Златибор, 2011, стр. 144.

3 Живојин Алексић, Криминалистика, друго измењено и допуњено издање, Савремена администрација, 1982, стр. 364 - 365.

(да обавезно покажу јавном тужиоцу евентуалне трагове промена на месту увиђаја због проласка тих службених возила преко места увиђаја), да видљиво обележе главне трагове на месту увиђаја пошто претходно организују режим саобраћаја на месту увиђаја пре доласка јавног тужиоца и криминалистичког техничара и да те трагове по потреби обезбеде због нагле промене времена да се исти не би изгубили или да не би били невидљиви за јавног тужиоца у време почетка вршења увиђаја. На крају, они треба да информишу о предузетим активностима јавног тужиоца који врши увиђај, али и да те податке упишу у своје бележнице како би те податке имали и могли да их презентују ако буду касније позивани као сведоци у току кривичног поступка. Таквих ситуација има у пракси.

4.2.2. Обавезе органа поступка који врши увиђај (јавни тужилац – полиција)

По доласку на место увиђаја орган који врши увиђај треба да прикупи и у записник унесе неколико група података и то податке о: 1) изгледу места увиђаја; 2) о учесницима незгоде; 3) возилима која су учествовала у незгоди; 4) оријентирној тачки; 5) о траговима; 6) осталим предузетим радњама. С тим групама података су у вези и пропусти које смо уочили у пракси.

4.2.2.1. Подаци о изгледу места увиђаја

Подаци о изгледу места увиђаја пре свега се односе на пут - треба да омогуће прецизну локацију места саобраћајне незгоде и карактеристика пута на том месту (на пример, у ком се правцу пружа, да ли је у кривини, да ли је коловоз пута под нагибом, под успоном и коликим, да ли постоје оштећења коловоза, колика и каква), оцене прегледности пута - разлози смањене прегледности и евентуално мерење комплетне прегледности,⁴ постојање хоризонталне и вертикалне сигнализације (укључујући и режим рада семафора у моменту саобраћајне незгоде). У градским срединама се, као најчешћи недостатак пута и путне околине појављује постојање непрегледних укрштања, која нису на адекватан начин обележена и сигналисана постављањем одговарајуће саобраћајне сигнализације.⁵

С тим у вези је неколико група података односно пропуста које смо утврдили да постоје у пракси:

а) Грешке у уношењу мерних података - Евидентиране су ситуације у пракси да су службена лица која врше увиђај у записник о увиђају унела међусобно различите мерне податке, у ситуацијама када су полиција односно јавни тужилац уписивали мерне податке, а да по завршетку увиђаја нису упоредили податке које су унели у своје записнике – скице које су сачинили на месту увиђаја.

Значај пропуста: У пракси је због таквих ситуација долазило до саслушања органа поступка који су вршили увиђај у току поступка, покушаја усаглашавања њихових података и када то није било могуће, до делимичне реконструкције на месту увиђаја у присуству вештака саобраћајно-техничке струке и крим. техничара, да би се прикупили валидни подаци за давање налаза и мишљења

4 Милан Вујанић, Значај и начин прикупљања података за саобраћајно-техничко вјештачење, Вјештак, 2002, год. III, бр. 5:69-70.

5 Ненад Марковић, Далибор Пешић, Посебни случајеви утицаја прегледности пута на настанак саобраћајне незгоде, X Симпозијум „Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању“, Златибор, 2011, стр. 164.

од стране вештака. Све то утиче негативно на дужину трајања и трошкове кривичног поступка.

б) Грешке у записнику - положај саобраћајног знака - Евидентиране су ситуације у пракси да су службена лица која врше увиђај погрешно у записнику о увиђају означила положај где се налази саобраћајни знак.

Значај пропуста: Од положаја тог саобраћајног знака на месту увиђаја зависи да ли важи и докле нпр. важи ограничење брзине. Због тог пропуста неко лице може неосновано бити оглашено кривим или ослобођено оптужбе.

в) Недовољно прецизно унети подаци о ширини коловоза о постојању – непостојању и изгледу банке - У једном предмету⁶ у записнику о увиђају није довољно прецизно наведена ширина коловоза. Није било јасно да ли се измерена ширина односи на целу ширину асфалтног дела подлоге пута на том месту или само на ширину простора на коловозу који је оивичен пуном линијом дуж обе ивице коловоза, где је у односу на те пуне линије са спољашњих страна био још мањи део асфалтне површине. Тек је накнадним мерењем које је извршио вештак саобраћајне струке дилема разрешена, што је омогућило да се тачно одреди положај покојног пешака у моменту саобраћајне незгоде.

Значај пропуста: Ово је још конкретније и односи се на конкретан случај који је претходно послужио као илустрација. То је било од значаја за утврђивање евентуалног доприноса пешака за настанак саобраћајне незгоде, односно да ли се кретао по коловозу или не у моменту незгоде.

У другом предмету није се могла извести оцена о правилном или непрописном кретању настрадаог пешака због тога што приликом увиђаја није детаљно описана банка (да ли су обе банке поред коловоза, и са леве и са десне стране, биле прекривене ледом и снегом).⁷

Значај пропуста: Било је од значаја за постојање олакшавајуће околности на страни окривљеног у кривичном поступку, односно за утврђивање подељене одговорности за штету у парничном поступку који је потом уследио.

г) (Не)постојање сигнализације одн. неконстатовање података о сигнализацији у ширем рејону саобраћајне незгоде - Познате су ситуације у пракси да су службена лица која врше увиђај пропустила да обрате пажњу на саобраћајне знаке у ширем рејону лица места који су од значаја за специфичне типове саобраћајних незгода (пут са првенством пролаза, са учешћем дивљачи, да ли постоје ознаке ловног подручја и у којој дужини је то подручје и слично). У једном предмету је тек у поступку по ванредном правном леку (пресуда Врховног суда Србије Кзп 522/09 од 17. 11. 2009) уочен пропуст који је био од значаја да се оцени који се од два учесника у саобраћајној незгоди у моменту незгоде кретао путем са првенством пролаза.⁸

д) Заблуда у погледу првенства пролаза

Значај пропуста: Споредни пут је асфалтиран, а није постављен одговарајући саобраћајни знак након асфалтирања да се налази на пут са правом првенства пролаза. Последица је била смрт два дечака који су на мопеду изашли са тог

⁶ Списи Окружног суда у Ваљеву, Ки 3/07 (чињенично питање - у предмету Окружног суда у Ваљеву К. бр. 28/07, правноснажно окончан пресудом Врховног суда Србије Кж. I 75/09 од 17. 2. 2009).

⁷ Решење Окружног суда у Ваљеву, Гж. 291/99 од 25. 2. 1999.

⁸ Милан Вујанић, Драган Обрадовић, Милан Божовић, Одговорност локалне заједнице за исправност саобраћајне сигнализације, VII Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Доњи Милановац, 2012, стр. 239-240.

споредног, тек асфалтираног пута на главни пут без заустављања и погинули приликом директног судара са аутобусом. Суштински пропуст је био на страни управљача пута који је био у обавези да по завршетку асфалтирања споредног пута постави одговарајући саобраћајни знак, што није учињено благовремено.

ђ) Смањена прегледност – не констатује се у записнику

Значај пропуста: Због постојања неког објекта са једне стране, а у одсуству саобраћајног знака или евентуалне помоћне сигнализације (огледала које би поправљало прегледност пута) неке раскрснице су „идеална места“ за настанак саобраћајних незгода. У једном случају судија за малолетнике Окружног суда у Ваљеву је вршио увиђај на једној таквој раскрсници и констатовао у записнику о увиђају да постоји смањена прегледност за возила која се крећу једном улицом и долазе до необележене раскрснице са другом улицом због куће која се налази на самом углу обеју улица и због непостојања „огледала“ које би поправило прегледност за возила која улазе у ту раскрсницу.⁹

е) Не констатују се односно недовољно прецизно се описују оштећења на коловозу, наноси земље, песка, шљунка, шодера, земље, уља исцурелог из возила, трагови просуте нафте, коловоза под ледом ...

Значај пропуста: На те пропусте који су некада били видљиви и у фотодокументацији увиђаја, али не увек и не потпуно, учесници у саобраћајној незгоди указују често пред јавним тужилаштвом - судом када износе своје одбране.

Исто се односи и на ситуације када је дошло до **одрона камена на пут**. Треба констатовати да ли су стене биле обезбеђене жичаном оградом на чијим крајевима се налазе тегови који затежу ограду и онемогућавају да одроњено камење падне на коловоз пута.

Значај пропуста: Значајно ради утврђивања да ли постоји кривично дело несавесно вршење надзора над јавним саобраћајом односно ради избегавања приговора недостатка пасивне легитимације на страни извођача радова у парници за накнаду штете.¹⁰

ж) Подаци о изгледу лица места који се односе на време вршења увиђаја односно временске услове у моменту саобраћајне незгоде, треба да омогуће прецизно утврђивање времена када се догодила саобраћајна незгода, када је иста пријављена и какво је било време у моменту саобраћајне незгоде.

Време почетка вршења увиђаја је од посебног значаја за проналажење и регистровање последица саобраћајне незгоде – трагова затечених у зони места саобраћајне незгоде јер су они по правилу променљивог карактера и интензитет променљивости трагова зависи од њихових карактеристика и изложености амбијенталним и атмосферским приликама.¹¹

Због тога по пријему обавештења да се догодила саобраћајна незгода неопходно је у што краћем року обезбедити лице места од стране припадника полиције, да би се искључила могућност промена на месту увиђаја, спречило уништење као и оштећење трагова, евидентирали учесници саобраћајне незгоде и евентуални сведоци.

9 Списи Окружног суда у Ваљеву, К 17/97 (правноснажно окончан пресудом Врховног суда Србије Кж. I 1632/97 од 25. 12. 1998.)

10 Пресуда Вишег суда у Чачку, Гж 981/ 09 од 18. 1. 2010., Избор судске праксе, 2010, бр. 7-8.

11 Крсто Липовац, Миладин Нешић, Миле Вукашиновић, *op. cit.* стр. 251-252.

С тим у вези је неколико група података односно пропуста које смо уочили прегледом појединих предмета из судске праксе:

- **Значај тачног времена када је полицији пријављена с. н. – не констатује се у записнику.**

Значај пропуста: Могуће су разлике пошто орган који врши увиђај на месту увиђаја долази у неком временском периоду после саобраћајне незгоде. На основу тачно констатованог податка када је пријављена саобраћајна незгода могуће је утврдити да ли се саобраћајна незгода догодила по дану или ноћи,¹² у ком случају посебно треба обратити пажњу на време смркавања и свитања. То је даље битно у ситуацији када је возило које учествује у саобраћајној незгоди било без упаљених светала – значај да ли је возач одговоран за нехатну или мишљајну саобраћајну незгоду. Таквих случајева је било у пракси.

- **Видљивост у моменту саобраћајне незгоде - смањена видљивост.**

Битно је утврдити да ли је било смањене видљивости и због којих разлога у моменту незгоде и у моменту вршења увиђаја.

Значај пропуста: Видљивост је околност од великог значаја за анализу саобраћајних незгода, а посебно ако се има у виду да се велики број саобраћајних незгода дешава у условима смањене видљивости (ограничена временским и/или неповољним метеоролошким условима али и низом других фактора).¹³

- **Констатовање података о времену саобраћајне незгоде у записнику о увиђају - У пракси се ређе дешава да се пропусти бележење ових података.**

Посебан значај има дежурна служба полиције у месту где се пријављује саобраћајна незгода. Неопходно је одмах записати податке када је тачно пријављена саобраћајна незгода и шта је том приликом лице које пријављује навело у погледу времена и места незгоде, како би се избегло да службена лица накнадно од особа које се затекну на месту вршења увиђаја, а ту дођу накнадно, после саобраћајне незгоде и у одсуству учесника у незгоди који су пребачени у здравствену установу, бележе нетачне податке о времену незгоде.

Значај пропуста: Због таквих пропуста у једном случају није било могуће одредити да ли се саобраћајна незгода догодила у дневним или ноћним условима видљивости.¹⁴

- **Подаци о осветљености могу се прибавити и накнадно од Астрономске опсерваторије у Београду, која има податке за свако место у нашој земљи на одређеној географској ширини и дужини, па се на тај начин може избећи дилема о видљивости у време настанка незгоде.¹⁵ Због тога,**

12 Војкан Јовановић, Могућност уочавања пешака на отвореном путу и аутопуту, Вјештак, 2001, год. I, бр. 1, стр. 51-52

13 Душко Пешић, Ненад Марковић, Значај одређивања видљивости за анализу саобраћајне незгоде, XI Симпозијум „Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању“, Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет, Traffic Safety group d.o.o., Златибор, 2012, стр. 63.

14 Предмет Општинског суда у Лазаревцу, К 434/96.

15 Бранко Анђелковић, Проблематика видљивости и осветљености у вештачењу саобраћајних незгода са практичним примером, Билтен судске праксе Врховног суда Србије, 2006, бр. 4, стр. 224.

службена лица треба приликом доласка на лице места ради вршења увиђаја да прикупе податке о времену незгоде, али и да те податке упореде са подацима дежурне службе полиције која их је упутила на место увиђаја.

з) Када се догоди **саобраћајна незгода у ноћним условима**, требало би констатовати постојање уличног осветљења или неког другог извора светлости које пада на пут у ноћним условима, што се по правилу не чини у записнику о увиђају.

Значај пропуста: У предмету Општинског суда у Лазаревцу, П 409/05 у записнику о увиђају саобраћајне незгоде која се догодила у насељеном месту у коме је једно лице изгубило живот у делу који се односи на осветљеност наведено је само да се „увиђај ... обавља по ноћи, време суво и без падавина“. И ништа више.

То је констатовано и у конкретном случају где је истражни судија у записнику о увиђају констатовао да се увиђај врши у ноћним условима, а лице места није било осветљено директном светлошћу,¹⁶ што је некритички прихваћено и од стране првостепеног суда у пресуди – да се саобраћајна незгода догодила на неосветљеном делу пута.¹⁷ Оспоравајући у жалби првостепену пресуду оштећени наводи: „... да се саобраћајна незгода догодила на правом и прегледном делу пута, да постоји осветљење на продавници и бандери у непосредном месту контакта и на бандерама у два суседна дворишта“.

Имајући у виду специфичност конкретне саобраћајне незгоде до које је дошло када је теретно возило „рено трафик“ из стања мировања кренуло уназад и ударило у бицикл који се кретао у истом правцу као и теретно возило, а којим је управљао малолетник који је задобио тешке телесне повреде главе, било је веома важно установити да ли је возач теретног возила под датим условима осветљености могао да уочи малолетника који је управљао бициклом. Иначе, теретно возило је имало спољашње велике ретровизоре и на њему су се упалила рикверц светла приликом започињања вожње уназад у саобраћајној ситуацији у којој на бициклу није постојало светло. Зато што ови подаци нису били прецизно утврђени увиђајем на лицу места, вештак саобраћајне струке у свом налазу и мишљењу није могао да се изјасни о овој спорној околности, па је Окружни суд у Ваљеву укинуо првостепену пресуду и наложио у поновном поступку прибављање података о постојању стубова електричног осветљења на лицу места у време незгоде током 2004. године, па потом и обављање делимичне реконструкције у приближно истим ноћним условима ради разјашњења ове одлучне чињенице.

и) Мерење конкретне видљивости у магли (експеримент).

У случајевима саобраћајне незгоде која се догодила у магли у пракси је најбоље одмах, ту у непосредној близини места увиђаја организовати мерење растојања на коме се два возила која долазе једно другом у сусрет могу учити са упаљеним средњим светлима, која су обавезна за вожњу у магли.

Значај пропуста: На тај начин, одмах на месту увиђаја врши се и конкретно утврђивање података колика је била видљивост конкретне дана када се десила саобраћајна незгода, баш на месту незгоде. Кроз такав једноставан експеримент који предузима службено лице које врши увиђај проверава се изнета хипотеза и 16 Записник о увиђају истражног судије Општинског суда у Ваљеву Кри 67/04 од 9. 2. 2004.

¹⁷ Пресуда Општинског суда у Ваљеву К. бр. 639/06 од 3. 11. 2006.

разјашњавају спорне чињенице. Ти подаци су знатно прецизнији него накнадно прибављање тих података од одговарајућих институција.

ј) Подаци о променама на месту увиђаја до момента када су ОСЛ дошла на место увиђаја и започели обезбеђење пре доласка органа који врши увиђај треба да омогуће прецизно утврђивање ко је управљао возилима која су учествовала у незгоди, ко су све били путници у возилима.

Ове податке прикупљају ОСЛ - припадници полиције на месту увиђаја.

Значај пропуста: Спречава се преузимање одговорности за другог, каквих је ситуација било у пракси. Посебно значајно када се због последица саобраћајне незгоде – смрти, тешке телесне повреде опасне по живот због којих су лица превезена у здравствене установе не зна ко је управљао појединим возилом у моменту незгоде.

Потребно је установити да ли се неко од учесника у саобраћајној незгоди, лица која су са њима била у возилима, сведока, удаљио са места и из ког разлога, какав је био режим саобраћаја пре доласка органа који врши увиђај, тј. да ли се саобраћај одвијао или је био у целости обустављен, односно да ли је вршен наизменично слободном коловозном траком и слично. Ови подаци су битни када припадници полиције стигну на место увиђаја у случају када су сви или највећи број учесника саобраћајне незгоде пребачени у здравствене установе. Од очевидаца - сапутника из возила или трећих лица која су се ту затекла прикупљају се подаци о појединим учесницима у незгоди – возачима, сапутницима, сведоцима. Приликом прикупљања тих података треба бити опрезан, јер су у пракси познате ситуације да се приказује да је возило лице које је погинуло, а не оно лице које је стварно возило. У пракси су познате ситуације да једно лице преузима одговорност за саобраћајну незгоду у којој је друго лице погинуло да би омогућило из неког разлога да возач који је заиста проузроковао смрт неког лица избегне кривицу и да му се омогући да побегне.

Посебан проблем представљају саобраћајне незгоде каквих је било у пракси, да су нека лица погинула, а друга имају тешке телесне повреде главе – потрес мозга, амнезије, у коми су, па је неизвесно да ли ће се уопште сетити саобраћајне незгоде.¹⁸ У таквим ситуацијама креативна улога полиције која врши увиђај или помаже јавном тужиоцу у обезбеђењу рада на месту увиђаја долази посебно до изражаја. Неопходно је контактирати друга лица која су била на месту увиђаја (медицинско особље из хитне службе, ватрогасце који су секли возила и извлачили повређене, остала лица затечена на лицу места) да би се тачно утврдило ко је где седео у возилу.

к) У ситуацијама када ни од тих лица нема помоћи, припадници полиције морају у циљу прикупљања података да обратe посебну пажњу на унутрашњост возила, да обаве **детаљан преглед унутрашњости возила и евидентирање пронађених предмета** и да прво фотографишу, а потом и изузму одређене предмете који могу помоћи евидентирању положаја појединих лица у возилу.

Ти предмети који су се најчешће загицали у пракси су: ципеле заглављене испод командне табле или испод седишта сувозача, поцепана одећа или предмети код појединих седишта (ташне, зубне протезе, личне карте, разна лична документа). Када се пронађу документа и тада треба бити опрезан јер су

¹⁸ Списи Вишег суда у Ваљеву, Кри 130/10 (чињенично питање – у предмету Вишег суда у Ваљеву К 42/12).

у пракси биле ситуације да се у возилу нађу документа лица која нису била у возилу (рођаци, чланови породице али и украдена документа).

4.2.2.2. Подаци о учесницима незгоде

Подаци о учесницима незгоде констатују се из возачке дозволе (домаће или међународне), личне карте односно путне исправе за поједина лица. Представљају, такође, значајну групу података коју по правилу, на месту увиђаја код саобраћајних незгода прикупљају ОСЛ - припадници полиције. У пракси се дешавају пропусти, који имају неповољних последица на касније судске поступке. Значајно је прецизно идентификовати возаче, али и сва остала лица у возилима учесницима с. н.

Из возачке дозволе утврђује се коју категорију стручне обучености су имали возачи – учесници саобраћајне незгоде, а нарочито да ли се ради о појединим категоријама возача који могу да управљају моторним возилима под посебним условима. Од значаја су старосни услови односно пробна возачка дозвола у смислу одредаба ЗБС (чл. 180.-182.), да ли су постојала нека ограничења у погледу управљања моторним возилом диктирана медицинским разлозима (на пример: у погледу коришћења наочара, а донедавно то су били и подаци да ли су учесници у незгоди имали уписану заштитну меру односно меру безбедности забране управљања моторним возилом одређене категорије у моменту незгоде). Припадници полиције треба лично да узму такве податке из поменутих докумената. Није ретко да се том приликом утврди постојање других кривичних дела, рецимо, фалсификовања исправе (возачке дозволе, пасоша, регистарских таблица).

Значај пропуста: Због замена идентитета возача, утврђивање да ли су возачи били под забраном, возили без наочара, ... – је битно за правну квалификацију к. д., и због уочених неправилности које су обележја к. д./прекршаја – фалсификовање исправе.

4.2.2.3. Подаци о возилима

Подаци о возилима констатују се из саобраћајне дозволе. Представљају, такође, значајну групу података коју по правилу, на месту увиђаја код саобраћајних незгода прикупљају ОСЛ - припадници полиције.

Из саобраћајне дозволе утврђују се следећи подаци: тип, марка возила, година производње, боја, датум до када важи регистрација. Подаци из саобраћајне дозволе омогућавају да се идентификује могући учинилац саобраћајног прекршаја или кривичног дела. На основу података из саобраћајне дозволе могу се прикупити бројни подаци који су од значаја за поступке накнаде штете, који следе по окончању казних поступака (кривичног или прекршајног), а што је од значаја за скраћење дужине трајања тих поступака, а самим тим и за ефикасност правосуђа у целини. Тако, на основу података из саобраћајне дозволе могуће је да се установи:

- ко се води као власник возила које је учествовало у незгоди у моменту саобраћајне незгоде (значајно ради избегавања приговора недостатка активне легитимације у парници за накнаду штете),¹⁹

¹⁹ Решење Вишег суда у Чачку, Гж 424/10 од 19. 5. 2010., Избор судске праксе, 2010, бр. 11.

- код које осигуравајуће организације је осигурано вучно возило, а код које осигуравајуће организације је осигурано прикључно возило (на основу чега се може избећи приговор недостатка пасивне легитимације у парници за накнаду штете),²⁰
- да ли је трактор који се кретао по коловозу био регистрован у моменту саобраћајне незгоде (било је важно према ранијем Закону о безбедности саобраћаја ради утврђивања да ли трактор представља моторно возило).²¹

Осим ових података **о возилима** се током увиђаја поводом саобраћајне незгоде **прикупљају и други подаци**.

а) **Подаци о исправности возила** које је учествовало у саобраћајној незгоди и то различитих механизма: пре свега механизма за управљање, кочионог механизма, а у зависности од времена када се догодила саобраћајна незгода и подаци о исправности светлосних уређаја, брисача, сирене, пнеуматика, сигурносних појасева и ваздушног јастука за путничка возила. Такође, прикупљају се подаци односно проверава исправност тахографских уређаја за поједине типове возила (теретна возила и аутобуси) а с тим у вези да ли постоји и пратећа документација – путни налози, да ли постоје жута, ротациона светла на тракторима и њихова исправност.

б) По завршетку увиђаја код саобраћајних незгода **ОСЛ - припадници полиције – органи који врше увиђај могу ту, на месту увиђаја да изврше контролу исправности возила – појединих уређаја на возилима**, пре него што донесу одлуку да се возила упуте на ванредни технички преглед и то: сирене, брисача, сигурносних појасева.

Неке од ових података неће бити могуће утврдити непосредно на месту увиђаја, али би требало да ОСЛ на месту увиђаја изврше основну **контролу исправности уређаја у возилу које могу преконтролисати**, што знатно помаже правовременом утврђивању узрока незгоде.

На месту увиђаја могуће је извршити:

- Контролу уређаја за давање звучних знакова упозорења - важно код саобраћајних незгода где је други учесник пешак, бициклиста, лице које управља бициклом са мотором, мотором, трактором или пољопривредном машином – мотокултиватором или фрезом јер се велики број саобраћајних незгода дешава у фази претицања појединих од ових учесника односно када се сустигне пешак или група пешака - нарочито деце, који нису звучним сигналом били упозорени на приближавање моторног возила;
- Исправност брисача - када се саобраћајна незгода догодила по киши или снегу;
- Контролу сигурносних појасева - да ли су у возилу постојали и да ли су били исправни, као и да ли су у конкретном случају били коришћени. Одредбама ЗБС проширене су обавезе коришћења сигурносног појаса на свим путевима и то свих појасева у возилима у којима постоје места за њих. Поред тога, кажњиво је коришћење појаса супротно

20 Пресуда Окружног суда у Новом Саду Гж. 1971/06 од 23. 8. 2007, Билтен судске праксе Окружног суда у Новом Саду, 2007, бр. 12.

21 Решење Окружног суда у Чачку, Гж 1301/05 од 14. 10. 2005.

начину који је предвидео произвођач возила (стављање штитаљки, граничника, стављање појаса иза леђа, итд.). Све су то околности на које треба обратити пажњу приликом увиђаја;

- Контролу заштитне кациге - ако је у саобраћајној незгоди учествовао мопед, мотоцикл, лаки односно тешки трицикл или четвороцикл потребно је констатовати да ли су возач мотоцикла или бицикла са мотором као и лица која су се превозила на тим возилима имала у моменту незгоде кацигу на глави, да ли је кацига била закопчана и да ли је у питању хомологована кацига. Одредбама ЗБС проширен је обим коришћења заштитне кациге и на трицикле и четвороцикле (те категорије превозних средстава нису постојале у претходном Закону о основама безбедности саобраћаја на путевима – даље: ЗОБСП), прецизирана је обавеза возача да носе на глави хомологовану заштитну кацигу која мора бити закопчана (члан 91. став 1. ЗБС). Ако у моменту вршења увиђаја нису затечена на месту догађаја повређена лица са мотоцикла или другог моторног возила при чијој вожњи се мора носити заштитна кацига, неопходно је пронаћи кацигу и детаљно је описати, а потом привремено одузети и после накнадне идентификације предати на чување водиоцу уписника *corpora delicti* предмета (даље: КДП предмети) надлежног јавног тужилаштва односно суда док се власник кациге не саслуша пред јавним тужилаштвом односно судом. Важно је утврдити да ли је величина кациге била одговарајућа, јер то може додатно објаснити механизам настанка повреда главе при саобраћајној незгоди;
- Пнеуматици у знатној мери утичу на исправност возила и по правилу је могуће извршити непосредан увид у њихове карактеристике приликом вршења увиђаја. Најчешћи начин настанка тренутне неисправности на возилу је пуцање (експлозија) пнеуматика, које, због дејства различитих сила настаје обично при већим брзинама;²²
- Код саобраћајних незгода које су се догодиле у ноћним условима важно је утврдити домет видљивости, јер се на нашим путевима креће велики број возила са различитим светлима. Највећи број возила је са неподешеним светлима и у записнику о увиђају ретко се описује стање запрљаности фарова, ветробранског стакла, карактеристике вида возача и посебни објекти које је требало уочити на путу.²³ Такође, у таквим случајевима потребно је изузети сијалице на возилима, како би се могло тачно утврдити да ли су светлосни уређаји били коришћени у моменту незгоде, да ли су били исправни;
- Код појединих типова возила, као што су бицикл, запрежно возило и трактор или радна машина посебно треба обратити пажњу на

22 Ненад Марковић, Душко Пешић, Борис Антић, Посебни случајеви утицаја неисправности возила на саобраћајну незгоду, у зборнику радова са X Симпозијума „Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању“, Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет, Traffic Safety group d.o.o., Златибор, 2011, стр. 97.

23 Стојан Стојановић, Нека запажања везана за побољшање увиђаја саобраћајних незгода, Зборник радова I - II Југословенско саветовање о саобраћајно-техничком вештачењу саобраћајних незгода на путевима, Саобраћајни факултет, Београд, 1989, стр. 94.

постојање адекватне светлосне сигнализације (имајући на уму да законску обавезу по ЗБС представља постојање жутог ротационог или трепћућег светла на трактору или радној машини).²⁴ Уколико се утврди постојање светлосне сигнализације то још увек не значи да је она исправна (што се понекад може испробати приликом самог увиђаја) као и да је тај учесник који има исправну сигнализацију могао и да буде уочен у конкретном случају пре незгоде јер су у пракси честе ситуације да учесници у саобраћају носе непрописно терет у корпи бицикла, на запрежном возилу или тракторској приколици, радној машини којим заклањају светлосну сигнализацију;

- У недостатку других доказа, јавни тужилац – суд (у зависности од фазе поступка) би могао да наложи саобраћајно-техничко и судско-медицинско вештачење. Ови стручњаци би требало да вештаче као комисија вештака, а требало би им наложити да се изјасне у погледу механизма настанка повреда код настрадалог и о томе да ли би поменуте повреде настале да су настрадала лица била везана сигурносним појасом, односно имала заштитну кацигу на глави. Подаци су од значаја приликом доношења одлуке о кривичној санкцији, јер у смислу члана 54. КЗ, суд приликом доношења осуђујуће пресуде мора да има у виду све околности које утичу да казна према учиниоцу кривичног дела буде мања или већа (олакшавајуће и отежавајуће околности) што би се у конкретном случају односило на степен кривице учиниоца кривичног дела и евентуални допринос оштећеног који није везао сигурносни појас или није носио заштитну кацигу.

в) Осим горенаведених контрола које се односе на сва возила, у односу на теретна возила која су учествовала у саобраћајној незгоди могу се применити и додатне контроле појединих докумената која прате теретна возила односно уређаја.

Пре свега, контрола путног налога - увидом у путни налог може се утврдити време поласка на пут и имајући у виду време незгоде у корелацији са подацима из тахографских листића и тахографских картица могу се добити одговарајући закључци о начину вожње учесника у саобраћајној незгоди.

Преглед аналогних односно дигиталног тахографа или тахографских уложака (којих још увек има у пракси) - код саобраћајних незгода у којима је учествовало теретно возило или аутобус, обавезан је како би се утврдило радно време посаде возила, када је возило кренуло на пут, да ли су прављене паузе током вожње и колико су трајале, што указује на околности поштовања важећих законских прописа.²⁵ Осим тога, могуће је прегледом тахографа, тахографских листића и тахографских картица утврдити брзину којом се возило кретало пре незгоде и моменат када је дошло до незгоде, под условом да је уређај исправан. Ако орган који врши увиђај посумња у исправност уређаја наложиће одузимање целог тахографа. Одредбама ЗБС је предвиђена примена аналогног и дигиталног тахографа с обзиром на то да је од 16. јуна 2010. годи-

²⁴ Драган Обрадовић, Увиђај саобраћајних незгода – практична питања, Избор судске праксе, 1995, бр. 5, стр. 61.

²⁵ Закон о радном времену посаде возила у друмском саобраћају и тахографима (“Службени гласник РС”, бр. 96/2015).

не, за прворегистрована возила обавезна употреба дигиталног тахографа (прописано Директивом ЕУ - ЕЦ/561/2006 и АЕТР Споразумом у корелацији са временом вожње и одмора возача и возила).

У пракси се приликом увиђаја саобраћајних незгода у којима је један од учесника теретно возило или аутобус радња изузимања тахографа предузима рутински, али не увек на потпун начин. У случају када аутобус на дужим релацијама возе посаде, сваки од возача задужује у складу са новим прописима из ове области своје картице возача којима се возачи идентификују и који омогућавају чување података о активностима возача односно када су у питању старија возила свој комплет тахографских уложака пре поласка на пут из којих се може видети време када је сео за волан и отпочео управљање аутобусом (осим у ситуацијама када се возачи мењају у вожњи без заустављања аутобуса и промене уложака) па би зато требало одузети све коришћене тахографске улошке од свих чланова посаде.

У случају да је у саобраћајној незгоди учествовало *теретно возило*, према подацима из *саобраћајне дозволе* и из *отпремнице* треба установити максималну носивост и оптерећеност возила, а у случају сумње да је теретно возило претоварено, оно може бити упућено на мерење. Осим тога, неопходно је одредити да ли је товар на обе стране равномерно распоређен или је претежно на једној страни, да ли је товар прописно обележен и обезбеђен од расипања и сличне чињенице.

У саобраћајним незгодама у којима су учествовала теретна возила са приколицама које су се догађале у кривинама, на изласку из кривина или на кратким деоницама пута између две кривине, по правилу је долазило до тешких последица. Осим настрадалих лица и велике материјалне штете било је уочљиво и расипање терета по коловозу. У таквим ситуацијама, ако нема отпремнице или податка да је терет био измерен пре кретања теретног возила на пут обавезно је издавање наредбе да се после увиђаја возило одвезе или одвуче на ванредни технички преглед са преосталим теретом, а да се расути терет по могућности натовари или посебно превуче и измери.

Теретна возила којима се превозе чврсти терети (блокови, угљ, дрво и слично) треба да имају *заштитну мрежу* ради спречавања испадања терета, али то се у пракси не поштује. Некада и изразито таман траг точкава - кочења теретног возила на лицу места указује на *претовареност возила* што може бити узрок саобраћајне незгоде јер претоварена возила могу да имају слабији коефицијент кочења, мада не обавезно у свакој ситуацији.

У погледу оптерећености возила значајно је утврдити *везу између вучног и вученог возила* (тип везе, положај ручице која доводи притисак ваздуха у кочнице приколице и слично).

Значај пропуста: У једном примеру из праксе забележено је да је положај ручице био постављен у положај да спречава доток ваздуха у кочницу приколице, тако да су у саобраћајној незгоди у којој је учествовало теретно возило са приколицом натоварено угљем и још пет возила на лицу места остали само трагови кочења вучног возила али не и приколице. Приликом ванредног техничког прегледа откривено је да је узрок тога положај ручице која се налази на задњој страни вучног возила и која је затварала проток ваздуха у кочнице приколице.

Ако се не користи прописана крута веза, штангла или атестирана сајла за везу између вучног и вученог возила, дешава се да, када се због квара шлепа теже возило од вучног, вучено возило у току шлепања пређе на супротну саобраћајну траку и проузрокује саобраћајну незгоду. Често се у пракси користе небезбедне везе (импровизовани ланци, сајле, жице) који се у току шлепања прекину и буде изазвана саобраћајна незгода. Импровизоване везе (клинови) користе се и код трактора са приколицом, кад због њиховог пуцања у току вожње или откачињања приколице претоварене теретом или људима губе везу са трактором па приликом превртања приколица долази до настанка тешких последица.

Контрола појединих уређаја на месту увиђаја саобраћајне незгоде омогућава да се понекад констатује нека неисправност возила која се накнадно не може више никада утврдити. Најспецифичније је установити настанак неисправности на возилу у моменту незгоде или непосредно пре саобраћајне незгоде, која је узроковала саобраћајну незгоду.²⁶ Ако непажњом изостане утврђивање неких од ових података, то увек представља проблем у кривичном поступку јер се отежава правилно утврђивање узрока саобраћајне незгоде, а и касније има утицаја на ток и исход парничног поступка ради накнаде штете.

Када орган који врши увиђај, после обављеног визуелног прегледа возила које је учествовало у саобраћајној незгоди и констатовања оштећења, посумња у исправност возила учесника саобраћајне незгоде треба да нареди вршење контролног техничког прегледа (у судској пракси познатијег под називом: ванредни технички преглед) ако се исправност не може проверити на лицу места.²⁷ По својој суштини контролни технички преглед представља својеврсно вештачење о коме мора постојати записник у коме ће бити описана сва битна оштећења, недостаци, неисправности, који су могли да буду евентуални узрок конкретне саобраћајне незгоде. О узроцима настанка, њиховој старости и утицају на техничку исправност возила које прегледа, овлашћено стручно лице за обављање овог техничког прегледа треба најпре да наведе свој налаз – стручни опис свега што је уочено, а потом по могућству и мишљење о узроку уоченог недостатка или настале промене на возилу.

Такав записник мора се сачинити непосредно после саобраћајне незгоде ако је то изводљиво – најбоље би било да службена лица одмах са места увиђаја после обављеног увиђаја оду до овлашћеног сервиса да се обави контролни технички преглед. У сваком случају контролни технички преглед треба обавити у што краћем року после вршења увиђаја, с тим што је потребно да за време док контролни технички преглед не буде обављен возило чији се преглед тражи буде обезбеђено од приступа неовлашћених лица било у простору надлежне организационе јединице полиције или у овлашћеном сервису. Записник о контролном техничком прегледу често се ради рутински, на типском обрасцу овлашћеног сервиса. Том приликом вештаци (машинске струке, а често и аутомеханичари који углавном врше преглед) само заокруже неисправности и/или оштећења возила и приложе дијаграм измерене и остварене силе кочења радне и помоћне (ручне) кочнице без података које су неисправности (механизам за управљање, механизам за кочење, светлосно-сигнални уређаји и слично) и

²⁶ Ненад Марковић, Душко Пешић, Борис Антић, *op. cit.*, стр. 96.

²⁷ Види детаљније у: Радослав Драгач, Утицај прегледа возила после незгоде на квалитет вештачења, Вјештак, 2000. год. I, бр. 1, стр. 25-30.

како су настале, а посебно од каквог су утицаја неисправности биле на управљање и заустављање возила.²⁸ На таквом обрасцу нема података која су лица присуствовала прегледу возила (надлежни јавни тужилац, власник возила или лице које је управљало возилом у моменту саобраћајне незгоде). Такође, ови обрасци, по правилу немају податке о важним чињеницама као што су: у чему се састоје уочене неисправности или оштећења, како су могла настати (да ли услед неодржавања возила или као последица саобраћајне незгоде) и од каквог су утицаја те неисправности односно оштећења била на могућност безбедног управљања или заустављања возила.

Пропуст да се обави ванредни технички преглед и о томе сачини записник често је у узрочној вези са дужином трајања кривичног поступка. Од те документације понекад зависи квалитет поднете кривичне пријаве и правна квалификација кривичног дела опредељена у кривичној пријави, а у крајњем случају да ли је уопште могуће утврдити узрок саобраћајне незгоде односно да ли има пропуста не само лица које је управљало „сумњивим“ возилом у моменту саобраћајне незгоде, него евентуално и других лица и којих.

Значај пропуста: У пракси је било случајева тзв. „фризирања“ тахографског улошка – тахографа, који су у току вршења увиђаја изузети из аутобуса, а који су показивали да се аутобус у војњи кретао брзином у границама дозвољеним за ту врсту возила, док је после ванредног техничког прегледа и изузимања целог уређаја – утврђено да је исти „фризиран“, на начин да је у уређају постављено ограничење које је задржавало брзину уписану на тахографском листићу у границама дозвољене.

4.2.2.4. Мерења на месту увиђаја

Пре свих предузетих мерења на месту увиђаја одређују се репери мерења: оријентирна тачка, оријентирни правац и фиксна тачка. Међутим, фиксну тачку није неопходно одредити пре мерења. То је, по правилу, нека тачка за коју је извесно да се не очекује њено померање (нпр. ивица куће, пута, пресек ивица главног и споредног пута...)²⁹

Сва мерења се врше од оријентирне тачке која се најчешће налази на ивици коловоза наспрам фиксне тачке, по редоследу трагова како се на њих наилази држећи се оријентирног правца (најчешће ивица коловоза ближа траговима), подужно и попречно од оријентирног правца.

Значај пропуста: У случају пропуста да се у записнику о увиђају наведе шта је орган поступка узео као фиксну тачку, у случају обављања делимичне реконструкције на месту увиђаја у току поступка може бити проблем, а понекад и немогуће да се прецизно возила која су учествовала у саобраћајној незгоди поставе у одређене положаје који су констатовани приликом вршења увиђаја. Таквих ситуација је било у пракси.

4.2.2.5. Фиксирање трагова

Трагови су најзначајнији за утврђивање тока саобраћајне незгоде и због тога се овом делу увиђаја посвећује и највећа пажња. Орган који врши увиђај не

28 Милан Вујанић, Драган Обрадовић, Саобраћајно вештачење, предуслови - правни и технички аспект, Зборник “Проблеми вештачења у кривичном, парничном и ванпарничном поступку”, Глосаријум, Београд, 2002, стр. 62-66.

29 Драган Обрадовић, Увиђај код саобраћајних незгода – практична питања, Избор судске праксе, 1995, бр. 10, стр. 60.

сме допустити увиђајно-оперативним радницима да „руководе“ и само они указују на најзначајније трагове, него мора на увиђају да посвети подједнаку пажњу разним врстама трагова да би се брижљиво утврдило порекло сваког пронађеног, односно ученог трага. Потребно је установити да ли тај траг потиче из конкретне саобраћајне незгоде, а нарочиту пажњу треба да привуку најситнији – микротрагови.

Поделе трагова су бројне, па тако поједини аутори све трагове и предмете саобраћајне незгоде деле према динамичком концепту увиђаја на три сектора (фазе) и то: деловања, настанка саобраћајне незгоде и заустављања возила,³⁰ док их други деле на: трагове на возилу, на објектима, на саобраћајници и поред саобраћајнице и на телима жртава.³¹

Записник о увиђају треба да садржи:

- податке о траговима на коловозу у висини места саобраћајне незгоде (који могу бити уочени у свим фазама према динамичком концепту увиђаја).³² У овој групи изузетно су значајни трагови кочења, паротина када поједини метални делови возила остварују контакт са подлогом на коловозу, земље и блата који остају у самом моменту судара приликом удара возила у покрету у неку препреку као и трагови експлозије пнеуматика;
- трагове (оштећења) на возилима која су учествовала у саобраћајној незгоди - треба да буду детаљно описани;
- трагове на путним објектима и поред њих је такође, значајно фиксирати. То омогућава проверу прописног кретања учесника у саобраћају;
- трагове на настрадалим лицима и њиховој одећи. Осим прегледа одеће лица које је било у директном контакту са возилом често је потребно одећу привремено одузети, по наредби органа поступка, детаљно фотографисати и измерити оштећења на одећи и спољашње повреде на телу погинулог пре почетка обдукције.

У случају саобраћајних незгода са Н. Н. возилом (није затечено моторно возило које је учествовало у саобраћајној незгоди) на месту догађаја неопходно је:

- увиђај што пре обавити и то уз помоћ стручњака - да би се учили сви видљиви трагови који потичу од возила и донели закључци о врсти возила које је учествовало у саобраћајној незгоди ради расписивања потраге за таквим возилом.
- Код ове врсте саобраћајних незгода нарочито је важно да се поред трагова који су остали од Н. Н. возила које је учествовало у саобраћајној незгоди обрати пажња на трагове на настрадалом пешаку.³³

30 Владимир Водинелић, Криминалистика, Пето измењено и проширено издање: „Савремена администрација“, Београд, 1984, стр. 552-574.

31 Живојин Алексић, *op. cit.*, стр. 369 -374.

32 Владимир Водинелић и група аутора, Саобраћајна криминалистика, Методика обраде саобраћајних несрећа на путевима, води и ваздуху, „Савремена администрација“, Београд, 1986, стр. 140-174.

33 Мирослав Бусарчевић, Значај трагова за откривање и идентификацију возила којим се возач удаљио са места саобраћајне незгоде после судара са пешаком, у зборнику радова са VIII Симпозијума „Судар возила и пешака“, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Криминалистичко-полицијска академија, Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Универзитет Црне Горе, Машински факултет - Подгорица и Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет – Добој, Врњачка Бања, 2009, стр. 42-49.

- Од осталих трагова посебно указујемо на трагове на обући настрадалог који омогућују да се утврди положај пешака у моменту незгоде – да ли је био у кретању или је стајао, постојање налета возила на настрадалог, па на основу ових трагова може се утврдити и смер возила, због чега је потребно са места увиђаја изузети обућу настрадалог ради вештачења.
- У случају саобраћајних незгода код којих је један од учесника пешак треба обратити пажњу и на карактеристике тла на месту по коме се одвија јавни саобраћај, а којим се пре незгоде кретао пешак. Од тога да ли постоји или не постоји изграђена банка понекад зависи да ли је пешак искључиво крив, тј. проузроковао саобраћајну незгоду односно да ли постоји његов допринос за настанак незгоде. То је став и домаће, али и стране судске праксе.³⁴

Каснијом провером возила, доведеног у везу са саобраћајном незгодом које је накнадно идентификовано као могући учесник саобраћајне незгоде, треба установити: да ли постоје оштећења на возилу, трагови од делова гардеробе настрадалог или биолошки трагови који доводе у везу возило и настрадалог. То је од значаја и за утврђивање да ли постоји допринос на страни настрадалог учесника у саобраћајној незгоди.

Код с. н. са Н. Н. возилом посебну пажњу заслужују **биолошки трагови** који се проналазе на лицу места: **длаке, пљувачка, ткиво, делови кости, мозга, ткива ...**

Место проналаска биолошких трагова је: **место с. н., на возилима која су учествовала у с. н., на путним објектима и поред њих, на настрадалим лицима и њиховој одећи...**

За потребе овог вештачења потребно је да орган поступка који руководи увиђајем нареди брижљиво изоловање свих пронађених биолошких трагова на месту увиђаја који потичу од настрадалог лица и истовремено да се од настрадалог (повређеног или погинулог) изузме минимална количина крви или другог биолошког материјала (брис букалне слузнице) ради евентуалног упоређења са накнадно пронађеним спорним материјалом на сумњивом возилу.

Значај биолошког вештачења путем ДНК анализе је признао и Законик из 2001. када је предвидео да је вештак приликом обдукције као и приликом вештачења телесних повреда дужан да обрати пажњу на нађени биолошки материјал, да га опише и сачува за биолошко вештачење ако оно буде одређено. Одредбама ЗКП из 2011. направљен је још један искорак јер се наглашава да по правилу стручњаци различитих струка пружају помоћ органу поступка приликом предузимања увиђаја (члан 112. став 1.). Експлицитно се указује да органу поступка приликом предузимања увиђаја пружају помоћ стручњаци форензичке и медицинске струке, који ће, поред осталих радњи сада моћи да узму потребне узорке ради анализе. Ова врста вештачења има потпуну доказну

34 „Када се крећу по коловозу у насељу, пешаци могу користити леву или десну страну зависно од своје оцене која је од њих сигурнија за кретање с тим што се морају кретати ближе ивици коловоза веома пажљиво и на начин којим не ометају или не спречавају саобраћај возила.“ (наведено према: пресуда ВСС Кж I 914/87 од 23. 10. 1987., Интермекс база судске праксе); Француски касацијски суд, 2. грађански одјел, 15. ожујка 2007., бр. 442 Ф-П+Б; обј. у L Argus de L Assurance – HORS SERIE, 2007., str. 54, наведено према: Osiguranje, Hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja, Zagreb, 2009, god. L, br. 6, str. 69.

снагу и представља апсолутно поуздан доказ јер се врши на основу биолошког материјала који се ни протеклом времена не мења.

Вештачење биолошких трагова методом ДНК отиска је у РС рађено у појединим предметима када су се догодиле саобраћајне незгоде са смртно настрадалим лицима где је други учесник било непознато возило.³⁵

Значај пропуста: У појединим предметима у кривичном поступку било је великих проблема да се утврди ко је управљао возилом у моменту саобраћајне незгоде у ситуацији када је једно лице погинуло, а друго лице које није било власник возила је имало ретроградну амнезију медицински верификовану. Наиме, приликом обдукције није узет биолошки материјал од покојног. Због тога није било могуће поуздано утврдити чији је биолошки материјал остао на мењачу возила у ситуацији када је на основу обављеног ДНК вештачења утврђен ДНК профил једне женске особе (која није била у возилу у моменту незгоде) као и једне мушке особе који профил није одговарао неспорном ДНК профилилу преживелог путника из возила који је осумњичен да је био претпостављени возач у моменту саобраћајне незгоде.

4.2.2.6. Остале предузете радње

Када су у питању **остале предузете радње** на месту увиђаја после обављеног увиђаја издвајамо поједине ситуације које се везују за: вожњу под дејством алкохола, малолетници – пробни возачи и проналазак мобилног телефона у возилу.

Вожња под дејством алкохола

Једна од обавеза која стоји на страни органа поступка је да у току увиђаја провере да ли су возачи или други учесници саобраћајне незгоде управљали својим возилима под дејством алкохола.

Поступак утврђивања присуства алкохола и/или психоактивних супстанци код учесника у саобраћају први пут је детаљно регулисан у ЗБС (чланови 280. и 281.).

Алко текст се обично једанпут обавља у конкретном случају што је довољно код саобраћајних прекршаја када је лице које је учествовало у саобраћајној незгоди имало количину алкохола у крви већу од дозвољених 0,20 мг/мл. Међутим, када су у питању саобраћајне незгоде које имају карактер кривичних дела требало би алко тест поновити после пола сата да би се утврдило да ли алкохолемија расте или опада. Најбоље је од таквог лица код кога је констатовано присуство алкохола у организму узети крв на алкохол три пута у размацима од по пола сата и онда се са сигурношћу може утврдити количина алкохола у организму тог лица у моменту незгоде. Од лица које је било подвргнуто алко тесту обавезно треба узети изјаву да ли је алкохолна пића конзумирао од момента саобраћајне незгоде до момента подвргавања алко тесту пре доласка припадника полиције на место увиђаја и тај одговор унети у записник о увиђају.

Значај пропуста: У пракси се ретко узима крв ради анализе на алкохол три пута у наведеним размацима, што даје простора појединим учесницима који су били под дејством алкохола да могу кроз своју одбрану, ако за то имају простора, да покушају да смање количину алкохола у организму. То је поготово присутно

35 Драган Обрадовић, Вештачење ДНК у кривичном поступку, Билтен судске праксе Врховног суда Србије, 2000, бр. 2, стр. 140-142, 148.

уколико службена лица не уносе у записник о увиђају податке да ли је лице које је подвргнуто алко тесту конзумирало алкохолна пића од момента саобраћајне незгоде до момента подвргавања алко тесту, пре доласка припадника полиције на место увиђаја. Таквих ситуација је било доста у пракси.

1. Поступање ОСЛ - полиције у случају одбијања учесника у саобраћају да се подвргне алко тесту на месту увиђаја:
 - Одвођење у здравствену установу: ако одбије да се подвргне алко тесту на лицу места, возач може бити приведен у најближу здравствену установу ради утврђивања да ли је возио под дејством алкохола.³⁶
 - Обавезно присуство у просторији у којој се узима крв од учесника у саобраћају: ОСЛ треба у том случају да присуствују вађењу крви да би се искључила могућност замене узорка.
 - Поступање ОСЛ - полиције уколико им није дозвољено од стране здравственог особља да буду присутни у просторији у којој се одведеног лица узима крв ради анализе на присуство алкохола у крви: ако им то није дозвољено од стране особља из здравствене установе, да пре него што изађу из просторије у којој остаје лице које су довели у ту установу ради узимања наведеног узорка крви, забележе имена свих службених лица здравствене установе која су физички била присутна у просторији у којој се вади крв од лица које је приведено у здравствену установу.
 - Значај пропуста: Постојали су случајеви у пракси када је од лица које је изазвало саобраћајну незгоду и за које су колеге потврдиле да је претходно конзумирало алкохолна пића, узета крв на анализу, али је резултат био негативан. Накнадно обављеном ДНК анализом утврђен је ДНК профил лица од кога је узета крв на анализу после саобраћајне незгоде. Приликом узимања крви од тог лица ОСЛ од стране особља из здравствене установе није било дозвољено да буду у просторији где је узета крв од возача. Поређењем неспорног ДНК профила осумњиченог возача и ДНК профила који је добијен из крви претпостављеног лица које је дало крв на анализу ради утврђивања присуства алкохола у организму тог лица, утврђено је да нису у питању иста лица.
2. Како поступити уколико возач који је приведен у здравствену установу одбије да му се узме крв позивајући се на здравствене разлоге:
 - Може се наредити узимање урина од тог лица – довољно је једанпут, који се доставља на вештачење у Национални центар за контролу тровања у оквиру Војномедицинске академије односно токсиколошку лабораторију Института за судску медицину у Београду, или
 - Неуропсихијатријски преглед тог лица уколико је то могуће од стране лекара одговарајуће специјалности који констатује на основу одређених тестова којима подвргава тог учесника у саобраћају да ли је исти под дејством алкохола или не.

³⁶ Евалд Грубер, Пропусти на увиђају у вези са прикупљањем података за утврђивање алкохолисаности возача и других учесника у саобраћају, Билтен судске праксе Врховног суда Србије, 1995, бр. 3, стр. 186.

- Узимању узорка биолошког порекла (где спадају поред осталог брис букалне слузнице, крв, урин, ... – примедба аутора) и предузимању других медицинских радњи које су по правилу медицинске науке неопходне ради анализе и утврђивања чињеница у поступку, може се приступити и без пристанка окривљеног, изузев ако би због тога наступила каква штета по његово здравље (члан 141. став 1. ЗКП из 2011.).

На месту увиђаја обично се подвргавају алкотесту возачи, али би понекад имало потребе алко тесту подвргнути и сапутнике из возила који су најчешће у статусу оштећених у возилу, како би се утврдио њихов евентуални допринос.

Малолетници - пробни возачи и поштовање ограничења

У пракси код увиђаја поводом саобраћајних незгода где су учесници саобраћајне незгоде малолетници уочавају се одређени проблеми:

- Ако је после обављеног увиђаја од малолетника као возача који је са возилом учествовао у саобраћајној незгоди, која има обележја кривичног дела, потребно узети крв или урин ради утврђивања присуства алкохола односно опојних дрога/психоактивних контролисаних супстанци у организму, то се може учинити искључиво по наредби јавног тужиоца надлежног Вишег јавног тужилаштва и у присуству законских заступника малолетника.
- Ако законски заступници не могу присуствовати (у иностранству су, живе у другом граду, болесни су, стари, непокретни или слично), узорци крви или урина се узимају у присуству представника надлежног Центра за социјални рад коме се предаје пре предузете радње по један примерак наредбе надлежног јавног тужиоца.

Злоупотреба мобилног телефона

Злоупотреба мобилног телефона у вожњи као узрок саобраћајне незгоде је још увек занемарљив појам, иако је сасвим сигурно веома присутна.

Приликом вршења увиђаја и прегледа унутрашњости возила је **ПОТРЕБНО ОБРАТИТИ ПАЖЊУ ДА ЛИ ЈЕ И ГДЕ УОЧЕН МОБ. ТЕЛ. ОДНОСНО ДА ЛИ ПОСТОЈИ “handsfree” уређај.**

У случају проналаска мобилног телефона могуће је неколико опција. Пре свега, потребно је извршити преглед менија и утврдити када је вођен последњи разговор путем тог телефона. У случају да се утврди да је разговор вођен непосредно пред саобраћајну незгоду односно у моменту незгоде, то је највероватнији одговор шта је узрок саобраћајне незгоде. Осим тога, могуће је исти изузети и значај изузимања ће се утврђивати у току предистражног поступка или истраге.

4.2.3. Специфични пропусти приликом вршења увиђаја

Поједини пропусти са којима смо се сусрели, још увек нису у довољној мери препознати. То су пре свега, пропусти на страни управљача путева и значај утврђивања (не)постојања одговарајуће саобраћајне сигнализације у вези са питањем одговорности управљача путева поред одговорности осталих

учесника у саобраћају. Затим, пропусти органа поступка, значај утврђивања присуства психоактивних супстанци у организму возача.

4.2.3.1. Пропусти на страни управљача путева

Пропусти на страни управљача путева још увек нису препознати ни приближно у мери у којој је то неопходно од стране надлежних органа, а пре свега од стране надлежних органа поступка (јавних тужилаца односно полиције) који против њих не подносе кривичне пријаве и у ситуацијама када им је то могуће због пропуста који по својим обележјима садрже у себи битне елементе бића кривичног дела несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.

За сада уочили смо одређене пропусте управљача путева који нису санкционисани у следећим ситуацијама:

- Појава леда на коловозу аутопута (обавеза радника ЈП Србија пут је да одржава аутопут и у зимским условима тако да не буде леда на коловозу на начин да благовремено аутопут посипа сољу). У том погледу значајне су одредбе Закона о јавним путевима!!!
- Непостављање одговарајуће саобраћајне сигнализације сходно важећим прописима.
- Тако у једном случају вештак саобраћајне струке је навео: Изостанак саобраћајног знака обавештења „означени пешачки прелаз“ (III-6), и необележени пешачки прелаз на делу коловоза преко десне саобраћајне траке, био би пропуст на страни управљача пута, у овом случају ЈП „Путеви Србије“ Београд, који је у узрочној вези са настанком опасне саобраћајне ситуације на коловозу, јер су учесници ове незгоде доведени у заблуду - оштећени да прелази преко означеног пешачког прелаза, а осумњичени да се креће путем где не постоји пешачки прелаз.³⁷

4.2.3.2. Пропусти органа поступка

Пропусти органа поступка нису увек препознати током вршења увиђаја, а у току судског поступка представљају велики проблем.

Указујемо на следеће пропусте:

- Поверавање вршења обдукције патологу, а не лекару специјалисти судске медицине.
- Честа последица саобраћајних незгода је смрт једног или више лица. Управо због тога су значајне одредбе из Законика о кривичном поступку које се односе на вештачење узрока смрти. Као значајну новину која се према ЗКП из 2011. примењује и на кривична дела проистекла из саобраћајних незгода издвајамо да се вештачење леша одређује обавезно када је смрт одређеног лица непосредна или посредна последица кривичног дела или је у тренутку смрти лице било лишено слободе или је непознат идентитет леша, када ће јавни тужилац или суд одредити да лекар специјалиста за судску медицину изврши преглед и обдукцију леша (члан 129. став 1. ЗКП из 2011). Како се види, инсистира се на обавезности обдукције у одређеним ситуацијама, у ситуацијама

³⁷ Налаз и мишљење вештака саобраћајно техничке струке дат у предмету ОЈТ Ваљево Кт. бр. 612/15 од 4. 4. 2016. (извод из налаза и мишљења).

тзв. сумњиве смрти.³⁸ Оправдано је што се наглашава да обдукцију у таквим случајевима може извршити искључиво лекар специјалиста судске медицине, јер су то медицински специјалисти који су додатно едуковани да утврђују узроке смрти.

- **Значај пропуста:** У једном предмету у фази главног претреса било је одређено судско-медицинско вештачење, после обдукције коју је у току истраге обавио патолог. Последица: вештак није могао да се изјасни („због површности у вршењу обдукције и мало описаних спољашњих повреда окр. Н. Н.“) ко је где седео у возилу.

Раније, у време важења Законика из 2001., док је истрагу водио истражни судија, у току истраге у једном предмету заменик јавног тужиоца поднео је предлог за допуну истраге истражном судији Општинског суда у Сопоту и предложио одређивање судско-медицинског вештачења врсте, тежине и механизма настанка телесних повреда код оштећених, а истражни судија је својом наредбом вештачење поверио специјалисти опште хирургије.³⁹

4.2.3.3. Сумња на вожњу под дејством опојних дрога - психоактивних контролисаних супстанци

У ситуацији кад постоји сумња да је возач управљао возилом под дејством психоактивних контролисаних супстанци потребно је од учесника у саобраћају узети изјаву да ли је тај дан или у последњих 48 часова пре саобраћајне незгоде конзумирао нешто од психоактивних контролисаних супстанци. Код потврдног одговора, ако тест на присуство ових супстанци не може бити извршен на месту увиђаја, таквог учесника у саобраћајној незгоди потребно је одвести у здравствену установу ради узимања урина, довољно је само једанпут. Након тога узорци урина се шаљу у Национални центар за контролу тровања у оквиру Војномедицинске академије односно токсиколошку лабораторију Института за судску медицину у Београду. Из узетих узорака може да се утврди присуство најмање пет најзначајнијих опојних дрога - психоактивних контролисаних супстанци у организму које се користе на територији Републике Србије у периоду од 72 сата пре узимања урина на анализу. На тај начин се поуздано може утврдити да ли постоје основи сумње да је такав учесник у саобраћају управљао моторним возилом под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

38 Драган Обрадовић, Поједини докази у новом Законикау о кривичном поступку, Правни информатор, 2012, бр. 1, стр. 40.

39 Подаци из списка правноснажно окончаног предмета Другог основног суда у Београду К. бр. 906/11 – необјављено.

ПРОПИСИ ВАЖНИ ЗА ОБЛАСТ САОБРАЋАЈА

1. Кривични законик, “Службени гласник Републике Србије”, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/16.
2. Законик о кривичном поступку, „Службени гласник Републике Србије“, 72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014.
3. Закон о безбедности саобраћаја, „Службени гласник Републике Србије“, бр. 41/2009 од 2. 6. 2009. године, ступио на снагу 10. 6. 2009. године, почео са применом 11. 12. 2009. године, 53/2010, 101/2011, 32/2013, 55/2014, 96/2015, 9/2016, 24/2018.
4. Закон о јавним путевима, „Службени гласник Републике Србије“, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012, 104/2013.
5. Закон о радном времену посаде возила у друмском саобраћају и тахографима, “Службени гласник Републике Србије”, бр. 96/2015.
6. Правилник о саобраћајној сигнализацији, „Службени гласник Републике Србије“, бр. 85/2017, од 21. 9. 2017., ступио на снагу 29. 9. 2017.
7. Правилник о начину регулисања саобраћаја на путевима у зони радова, „Службени гласник Републике Србије“, бр. 134/2014, од 11. 12. 2014., ступио на снагу 19. 12. 2014.
8. Правилник о садржају и начину обележавања спољњег и унутрашњег паковања лека, додатном обележавању, као и садржају упутства за лек, „Службени гласник Републике Србије“, бр. 41/2011.

ПРОПИСИ КОЈИ СУ ПРЕСТАЛИ ДА ВАЖЕ

9. Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима („Службени лист СФРЈ“, бр. 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91; „Службени гласник СРЈ“, бр. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/02; „Службени гласник РС“, бр. 101/05).
10. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник СРС“, бр. 53/82, 15/84, 5/86, 21/90 и „Службени гласник Републике Србије“, бр. 28/91, 53/93, 67/93, 48/94, 25/97 и 101/05).
11. Правилник о саобраћајној сигнализацији, „Службени гласник Републике Србије“, бр. 134/2014, од 11. 12. 2014., ступио на снагу 19. 12. 2014.
12. Правилник о саобраћајној сигнализацији, („Службени гласник Републике Србије“, бр. 26/2010.).