

ПРАВНИ ОКВИР, ОБИМ, ДИНАМИКА И СТРУКТУРА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Сажетак: Прогресивни економски и технолошки развој, доприносе порасту животног стандарда и куповне моћи становника. Повећање куповне моћи у друштву доводи до повећања броја брзих моторних возила, а самим тим, и до саобраћајних незгода са већом материјалном штетом, повређеним и погинулим лицима. Статистика је неумољива, стално нам указује да је број саобраћајних незгода у свету константно у порасту. Имајући ово у виду, безбедност саобраћаја у свим гранама, а посебно у друмском саобраћају, постала је неизбежна свакодневна брига у сваком цивилизованом друштву. Друштво данас трпи огромну штету и несагледиве последице услед насилног страдања учесника у саобраћајним незгодама. Поражавајући је статистички податак да се насилна смрт најчешће догађа у саобраћајним незгодама и да је смртно страдање у односу на све велике насилне смрти најдоминантније и све бројније у односу на укупан број становника у свету. Опште је познато да ни једна људска делатност није толико напредовала као саобраћај, али исто тако, ни једна људска делатност није однела толико људских живота. Да је страдање у саобраћајним незгодама растући светски проблем указује и податак да данас у свету у саобраћајним незгодама погине око 1.300.000 људи годишње, а око 50.000.000 људи задобије теже или лакше телесне повреде.

Кључне речи: саобраћај, саобраћајне незгоде, материјална штета, повређена лица, погинула лица

Увод

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. године до 2020. године¹ указује на чињеницу да ће 2020. године у саобраћајним незгодама смртно stradати око 1.900.000 људи у свету, ако се не предузму мере и акције за побољшање безбедности саобраћаја. У Стратегији се истичу као негативни ефекти и последице саобраћајних незгода: настра-

* Е-маил, телефон

¹ Видети: *Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015 до 2020. године* ("Сл. Гласник РС", бр. 64/2015), стр. 2-3.

дала лица у саобраћајним незгодама, исцрпљивање природних ресурса, загађивање околине отпадним материјалима и гасовима, загађивање околине буком, материјалне штете, губици и трошкови у вези са саобраћајним незгодама, физичка неактивност, стресови проузроковани учешћем у саобраћају, социјално загађивање, тј. загађивање међуљудских односа проузроковано учешћем у саобраћају, а посебно учешћем у саобраћајним незгодама.

Седамдесетих година двадесетог века, упркос повећању броја регистрованих возила и пређених километара, најразвијеније државе света су успеле да зауставе растући тренд и начине помак ка опадању броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама, а посебно смањењу број погинулих учесника у саобраћају. Насупрот овоме, у неразвијеним државама и државама у развоју, константно је растао број погинулих и повређених учесника у саобраћају.

Сагледавајући страдања учесника у саобраћајним незгодама научна истраживања из области безбедности саобраћаја су груписала државе у три категорије; 1) Државе које су прихватиле да се може управљати безбедношћу у саобраћају и које су већ изградиле организован заштитни систем који већ дужи временски период успешно спроводе у пракси (Велика Британија, Норвешка, Холандија, Шведска); 2) Државе које начелно прихватају идеју о могућности смањивања броја настрадалих учесника у саобраћају, али још увек нису изградиле снажан заштитни систем због чега не успевају у довољној мери да управљају безбедношћу у саобраћају, па у пракси долази до великих осцилација у броју настрадалих учесника у саобраћају (Румунија, Бугаска, Хрватска, Србија, Црна Гора, Босна и Херцеговина); и 3) Државе које ни до данас нису прихватиле идеју о управљању безбедношћу у саобраћају (Индија и већина земаља афричког континента).

У борби за смањење броја страдалих лица у саобраћајним незгодама свој допринос даје и Светска здравствена организација (СЗО)² која је сачинила Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2014. године, који обухвата мере и активности на: организацији и управљању безбедношћу саобраћаја, безбеднијим путевима и безбеднијем кретању по њима, производњи безбеднијих возила, безбеднијим учесницима у саобраћају и деловању након саобраћајних незгода.

Појам саобраћајне незгоде

Да би смо одредили појам саобраћајних незгода морамо кренути од појма безбедности саобраћаја као научне дисциплине. Безбедност саобраћаја је научна дисциплина која изучава међузависност између саобраћајног и других процеса у друштву, с једне, и штетних последица саобраћаја, с друге стране. Изучава и покушава открити законитости настанка штетних последица саобраћаја, с циљем оптимизације саобраћајног процеса и смањивања штетних

² Светска здравствена организација (СЗО) је посебна организација Уједињених нација која делује као координирајуће тело међународног јавног здравства. Основана је 1948. и заседа у Женеви.

последница. Развој безбедности саобраћаја као научне дисциплине, прати сложеност изучавања.³ Још је Голдстин (Goldstein) учео да ефикасност изучавања у безбедности саобраћаја има два основна и кључна услова: суштинска знања о настанку саобраћајних незгода, и способности и вештине у примени научне методологије истраживања.⁴

Безбедност саобраћаја делом припада организацији сваке гране саобраћаја и део је свеукупне безбедности зависно од схватања ризика. Стварно значење појма безбедности саобраћаја ипак треба детаљније расчланити, да би се приближили суштини организације, односно инструментима безбедности. Проблем безбедности постоји нарочито у друмском саобраћају, јер је појединац објективно онемогућен да оствари апсолутну безбедност у окружењу; као део организоване друштвене заједнице, усваја само делимично стварне ризике обављања саобраћаја.⁵

Постоји доста појмова који описују саобраћај и саобраћајне незгоде. Углавном, сви подржавају становиште да је саобраћај систем који укључује учеснике у саобраћају, субјекте који се брину о одвијању саобраћајних токова, возила која учествују у саобраћају, пут по коме се саобраћај највише одођија, климатске услове, као и друге факторе, а да је саобраћајна незгода резултат нарушавања законитости или односа у саобраћају. Најчешће се срећу дефиниције које описују саобраћајну незгоду као судар возила са другим возилима, пешацима, животињама или неким препрекама на путу. Околности под којима се догодила нека саобраћајна незгода описују услове у којима је она настала. Најчешће се као околности наводе: неприлагођена брзина, утицај алкохола, клизав коловоз, смањена видљивост, неосветљеност пута, непрописно скретање или окретање на путу и сл.

Правно регулисање појма саобраћајне незгоде у Републици Србији

У Републици Србији, Закона о безбедности саобраћаја на путевима дефинише саобраћајну незгоду као „незгоду која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено или је настала материјална штета“.⁶

Саобраћајне незгоде према последицама, можемо поделити на⁷:

саобраћајне незгоде са материјалном штетом, и

саобраћајне незгоде са настрадалим лицима.

³ Липовац, Крсто (2008): *Безбедност саобраћаја*, ЈП „Службени лист СРЈ“, Београд, стр. 62-63.

⁴ Липовац, Крсто, Јовановић, Драган, Вујанић, Милан (2014): *Основе безбедности саобраћаја*, КПА, Београд, стр. 40.

⁵ Пантазијевић, Слободан (1994): *Безбедност саобраћаја*, Виша школа унутрашњих послова, Београд, стр. 45-47.

⁶ *Закон о безбедности саобраћаја на путевима*, „Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/2013 – одлука УС, 55/14, 96/15 и 9/16 – одлука УС, члан 7.

⁷ Видети: Богојевић, Раде, Аврамовић, Данило (2016): *Безбедност саобраћаја – приручник*, Факултет за правне и пословне студије др Лазар Вркатаћ Нови Сад, стр. 122.

Саобраћајне незгоде са материјалном штетом, деле се на:

саобраћајне незгоде са мањом материјалном штетом, односно штетом до 200.000 динара код свих учесника у саобраћајној незгоди,

саобраћајне незгоде са већом материјалном штетом, односно штетом преко 200.000 динара код свих учесника у саобраћајној незгоди, и

саобраћајне незгоде са материјалном штетом великих размера, односно штетом преко 6.000.000 динара код свих учесника у саобраћајној незгоди.

Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима, деле се на:

саобраћајне незгоде са повређеним лицима, и

саобраћајне незгоде са погинулим лицима.

Саобраћајне незгоде са повређеним лицима, деле се на:

саобраћајне незгоде са лаким телесним повредама (ЛТП), и

саобраћајне незгоде са тешким телесним повредама (ТТП).

Када је у питању одговорност учесника у саобраћајној незгоди, она може бити прекршајна и кривична. Изузетно, у неким ситуацијама, на основу непосредног договора и попуњавања Европског извештаја о саобраћајној незгоди са мањом материјалном штетом, учесник у саобраћајној незгоди може и да „избегне“ одговорност.

Могућност избегавања одговорности за саобраћајну незгоду

На самом почетку желимо да нагласимо, када су у питању саобраћајне незгоде, не само код нас, већ и у осталим државама света, увек постоји један број саобраћајних незгода које остају неевидентирание тј. које представљају „тамну бројку“. Овде се не мисли на саобраћајне незгоде за које се попуњава Европски извештај о саобраћајној незгоди са мањом материјалном штетом (њих евидентирају осигуравајућа друштва и о томе накнадно извештавају полицију), већ оне саобраћајне незгоде у којима су се сами учесници договорили о директној надокнади штете и отишли са лица места саобраћајне незгоде а да то нигде није остало забележено.

Избегавање одговорности је могуће када се догоди саобраћајна незгода са мањом материјалном штетом, а учесници у њој пре доласка полиције, помере возила са коловоза и сами договорно попуне Европски извештај о саобраћајној незгоди. Разумљиво, до оваквог договора може доћи само када један од учесника, обично онај који је скривио саобраћајну незгоду, на себе прихвати одговорност и сачини такву назнаку и у самом извештају.

Одговорност се може избећи и у случају да полиција изађе или случајно наиђе на саобраћајну незгоду са мањом материјалном штетом, а возачи изјаве да хоће да се договоре и попуне Европски извештај о саобраћајној незгоди. Међутим, овде је много чистија ситуација у односу на претходно описани случај, јер је полиција у обавези, да пре него што допусти учесницима да се договоре и попуне извештај, утврди да ли возачи и возила испуњавају услове за учешће у саобраћају.⁸ Ако полиција установи да је све у реду, од возача

⁸ Код возача се контролише: да ли имају возачку дозволу одговарајуће категорије, да ли су управљали возилом у време привременог искључења из саобраћаја, за време трајања заштитне мере

узима основне податке, као и податке о њиховим возилима, ради сачињавања службене белешке, а возачима дозвољава да се договоре и попуне извештај. У супротном, ако полиција установи било какву неисправност у вези са возачима или возилима, без обзира на захтев возача и висину материјалне штете, у обавези је да изврши увиђај и спроведе поступак за процесуирања учесника пред судом за прекршаје.

У свим овим случајевима, долази до избегавања одговорности пред судом за прекршаје, што свакако има негативних последица по безбедност саобраћаја, јер кривац за саобраћајну незгоду у оваквим случајевима, на неки начин (у последња два случаја) сноси само неки вид одговорности по полиси осигурања за возило (увећава му се премија осигурања приликом наредног продужења регистрације за возило), али никада не одговара за прекршај због кога је и дошло до саобраћајне незгоде.

Свесни чињенице да је за овакво поступање законодавац нашао неко „оправдање“ под изговором, да се брже остварује надокнада штете оштећеној страни у саобраћајној незгоди, да се не оптерећују судови за прекршаје са саобраћајним незгодама са мањом материјалном штетом, да се то не одуговлачи до застаревања и сл., мишљења смо да је ипак то бар у другом описаном случају недопустиво, јер се могу „извући“ и они који су учествовали у саобраћајним незгодама извршавајући при томе и неке друге теже саобраћајне прекршаје.⁹

Да би се на неки начин ово исправило, мишљења смо да би требало обавезати осигуравајућа друштва да не прихватају исплату мање материјалне штете без неког „дописа“ од стране полиције из кога се може закључити да су учесници у саобраћајној незгоди и њихова возила на лицу места били подвргнути контроли.

На крају, потребно је напоменути да без обзира на висину материјалне штете, ако неко од учесника захтева да полиција изврши увиђај, она је у обавези да га изврши о трошку онога ко то захтева, што даље подразумева редовну процедуру процесуирања пред надлежним судом за прекршаје.

Прекршајна одговорности за саобраћајну незгоду

Прекршајна одговорност учесника у саобраћајној незгоди подразумева одговорност учесника у незгоди на путу у којој је његовом кривицом настала материјална штета у висини до 200.000 динара код свих учесника или других

или мере безбедности, врши се обавезно алкотестирање, ако се посумња да су под утицајем неких психоактивних супстанци, спроводи се поступак утврђивања, да ли су приликом управљања користили прописана помагала (ако су под шифром уписана у возачку дозволу) и сл. За возило се контролише: да ли је уписано у јединствени регистар возила, да ли има одговарајуће регистарске таблице, саобраћајну дозволу, важећу регистрациону налепницу, да ли су исправни светлосно-сигнални и други важнији уређаји на возилу, и сл.

⁹ Замислите ситуацију када полиција процесуира возача који у сред бела дана није упалио дневна светла (прекршај блажег интензитета), а с друге стране, не процесуира се возач који је изазвао саобраћајну незгоду са мањом материјалном штетом пролазећи возилом кроз раскрсницу када је на семафору било упаљено црвено светло и том приликом неуступајући првенство пролаза возилу у раскрсници, па још и под утицајем алкохола и сл. (прекршаји тежег интензитета).

оштећених¹⁰, за коју је полиција извршила увиђај и поднела Захтев за покретање прекршајног поступка надлежном суду за прекршаје.

Прекршајна одговорност је предвиђена и за саобраћајну незгоду у којој је настала материјална штета преко 200.000 динара, али укупна вредност угроженог добра није била већа од 1.200.000 динара (што се сматра „имовином већег обима“).¹¹

Поред овога, прекршајна одговорност подразумева и саобраћајну незгоду у којој је учесник који је скривио саобраћајну незгоду сам себи нанео лаку или тешку телесну повреду или материјалну штету на свом возилу, па и ако та штета прелази износ преко 200.000 динара.¹²

Кривична одговорности за саобраћајну незгоду

Кривична одговорност учесника у саобраћајној незгоди подразумева одговорност учесника у незгоди на путу у којој је његовом кривицом другом лицу нанета материјална штета у висини преко 200.000 динара (под условом да вредност угроженог добра прелази износ од 1.200.000 динара) или је неко друго лице задобило телесне повреде или је погинуло.

Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у Републици Србији прописана су у Глави двадесет шестој Кривичног законика од члана 289. до члана 297. по следећем редоследу: Угрожавање јавног саобраћаја; Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством; Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја; Угрожавање ваздушног саобраћаја насиљем; Отмица ваздухоплова, брода и другог превозног средства; Пиратство; Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем; Непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди и Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја.¹³

Да би наставили след излагања о кривичној одговорности учесника у саобраћајној незгоди на путу, ми ћемо се у овом раду осврнути на чланове 289. и 297. КЗ РС (Угрожавање јавног саобраћаја и Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја).

Кривично дело Угрожавање јавног саобраћаја (Члан 289. КЗ РС) је извршено када је возач возила у саобраћају на путу изазвао саобраћајну незгоду

¹⁰ Дакле, у овом случају узима се у обзир укупна материјална штета причињена на лицу места. Обично је то, на свим возилима која су учествовала у саобраћајној незгоди, али могу да буду и неки објекти поред пута (ограде, стубови, саобраћајни знакови, семафори и сл.), или привремена саобраћајна сигнализација на путу (приликом извођења радова или неких догађаја на путу и сл.).

¹¹ Према правном схватању Кривичног одељења Врховног суда Србије које је заузето на седници одржаној 17.4.2006. године „имовина већег обима“ постоји када вредност објекта напада код овог кривичног дела прелази износ од 1.200.000 динара. Видети: *Билтен судске праксе Врховног суда Србије* број 1/2006., Београд, 2006. године, стр. 11.

На пример: Ако је у саобраћајној незгоди на возилу/возилима начињена материјална штета преко 200.000 динара, а укупна вредност свих тих возила (вредност угроженог добра) није већа од 1.200.000 динара.

¹² На пример: слетање возилом у личном власништву са коловоза, а да при томе није другога угрозио нити другоме нанео материјалну штету.

¹³ *Кривични законик*, „Сл. Гласник РС”, бр .85/2005, 88/2005- испр., 107/2005-испр. и 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/16.

приликом које је дошло до лаке телесне повреде другог лица, без обзира на висину материјалне штете.

Ово дело постоји и када је нанета само материјална штета другом лицу у износу преко 200.000 динара (под условом да је вредност угроженог добра била већа од 1.200.000 динара) до 6.000.000 динара.

Ако дословно тумачимо законске одредбе става 2. овога члана, онда испада да код саобраћајне незгоде на путу у којој је учинилац угрозио аутобуски, тролејбуски или трамвајски саобраћај, није потребан услов да је неко друго лице у тој незгоди задобило лаке телесне повреде, већ је довољно да је дошло само до угрожавања у виду конкретне опасности за лица у тим превозним средствима.

По нашем мишљењу, ту конкретну опасност треба процењивати од случаја до случаја. Ако се установи да је постојала конкретна опасност по живот и тело људи у датој ситуацији, тада без обзира на висину штете на возилима, учинилац би био кривично одговоран, а ако би се утврдило да није дошло до конкретне опасности (нпр. интензитет удара приликом контакта возила је био такав да је дошло само до благог ослањања или чешања, тако да путници уопште нису доведени у конкретну опасност, тада не би било места кривичној одговорности ако штета не прелази износ од 200.000 динара и вредност заштићеног добра није била већа од 1.200.000 динара (старији аутобуси и тролејбуси).¹⁴

Кривично дело Тешка дела против безбедности саобраћаја (Члан 297. КЗ РС) је извршено када је у саобраћајној незгоди друго лице задобило тешке телесне повреде или је погинуло, без обзира на висину материјалне штете.

Ово дело постоји и када је у саобраћајној незгоди наступила само материјална штета код других лица у саобраћајној незгоди која прелази износ од 6.000.000 динара (што се сматра „имовинском штетом великих размера“)¹⁵, без обзира што нема повређених лица, или има лица са лакшим телесним повредама.

Обим, динамика и структура саобраћајних незгода у Републици Србији од 2012 до 2016. године

За израду овог дела рада, аутор је користио разне статистичке показатеље са званичног интернет сајта Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије.¹⁶

¹⁴ У потрази за практичним одговором на тумачење члана 289. КЗ РС става 2., обратили смо се саобраћајној полицији ПУ у Новом Саду, и добили одговор да тужилаштво у Новом Саду, када добије информацију од полиције да у аутобусу нема повређених лица, налаже им да иду на прекршајни поступак. Ово не мора да значи да и остала тужилаштва овако поступају!

¹⁵ Према правном схватању Кривичног одељења Врховног суда Србије које је заузето на седници одржаној 17.4.2006. године „имовинска штета великих размера“ постоји када вредност објекта напада код овог кривичног дела прелази износ од 6.000.000 динара. Видети: *Билтен судске праксе Врховног суда Србије* број 1/2006., Београд, 2006. године, стр. 11-12.

¹⁶ Интернет сајт: <http://www.abc.gov.rs/statisticki-izvestaji> (приступљено; 29.1.2018. године).

У Републици Србији од 2012 до 2016. године евидентирана је укупно 179.931 саобраћајна незгода (Табела 1).

Табела 1. Укупан број евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији од 2012 до 2016. године

ГОДИНА	БРОЈ СН
2012	37.614
2013	37.162
2014	35.013
2015	34.171
2016	35.971
УКУПНО СН	179.931

На основу статистичких показатеља из Табеле 1. уочавамо да је у период од 2012 до 2016. године у Републици Србији највише саобраћајних незгода евидентирано 2012. године 37.614, а најмање 2015. године 34.171. Охрабрујући показатељ је свакако, смањивање броја саобраћајних незгода из године у годину, закључно са 2015-ом годином.

Овоме је свакако допринело доношење новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима (крајем 2009. године), у коме су прописане строжије санкције за учеснике у саобраћају, самим тим, и за учеснике који изазову саобраћајну незгоду.

У 2016. години је дошло до поновног повећања броја саобраћајних незгода. То повећање ипак не достиже број евидентираних саобраћајних незгода са почетка посматраног периода, али ипак указује на чињеницу да је ово прави момент да се та појава добро изанализира и да се предузму адекватне мере како би поново дошло до тенденције опадања броја саобраћајних незгода у наредном период.

Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима

Када говоримо о настрадалим лицима у саобраћајним незгодама, мислимо на све евидентиране саобраћајне незгоде у којима је неко лице погинуло и теже или лакше повређено.

За период од 2012 до 2016. године у Републици Србији од укупно 179.931 евидентиране саобраћајне незгоде 67.988 или 37,8 % су саобраћајне незгоде са настрадалим лицима (Табела 2).

Табела 2. Однос укупног броја евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији од 2012 до 2016. године и укупног броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима

ГОДИНА	УКУПАН БРОЈ СН	БРОЈ СН СА НАСТРАДАЛИМ ЛИЦИМА	%
2012	37.614	13.361	35,5 %
2013	37.162	13.526	36,4 %
2014	35.013	13.044	37,3 %
2015	34.171	13.656	40,0 %
2016	35.971	14.401	40,0 %
УКУПНО СН	179.931	67.988	37,8 %

Бројчани показатељи из Табеле 2. нам указују да је у односу на укупан број евидентираних саобраћајних незгода у посматраном период највише саобраћајних незгода са настрадалим лицима било 2016. године 14.401, а најмање 2014. године 13.044. Када упоредимо однос броја укупно евидентираних саобраћајних незгода са бројем саобраћајних незгода са настрадалим лицима запажамо константан процентуални пораст броја настрадалих лица током целокупног посматраног периода (од 35,5 % 2012. до 40,0 % 2015 и 2016. године).

Ако се на кратко осврнемо на показатеље из Табеле 1. закључујемо да нам се појављује контрадикторна ситуација. Наиме, Табела 1. указује да је у посматраном период дошло до опадања укупног броја евидентираних саобраћајних незгода (осим у 2016. години), а у Табели бр. 2. уочавамо константан пораст броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима (нарочити 2015 и 2016. године).

Ситуација у којој опада укупан број саобраћајних незгода, а расте број саобраћајних незгода са настрадалим лицима указује нам да је потребно детаљно анализирати и лоцирати путеве и места где најчешће долази до саобраћајних незгода у којима страдају учесници у саобраћају. На основу те анализе, биће потребно да се пажња усмери на превентивни и репресивни рад полиције у циљу поштовања ограничења брзине, правилне и доследне употребе сигурносних појасева, контроле исправности возила и сл., на тако утврђеним деоницама пута.

Поред полиције, и многи други субјекти се морају укључити и дати свој допринос смањењу броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Тако путари, на неким местима мораће појачати или поставити „еластичније” одбојне ограде, где год је то могуће, направиће благ прелазак са коловоза на земљани део поред пута (тзв. опраштајући путеви), на опасним раскрсницама поставиће семафоре или изградити кружне токове и сл. Здравствене установе, терба да се организују тако да им та места буду приоритетна, када већ дође до саобраћајне незгоде у којој су нека лица повређена да што пре реагују и спрече настајање још већих здравствених последица и сл.

Саобраћајне незгоде са погинулим лицима

У период од 2012 до 2016. године у 179.931 евидентираној саобраћајној незгоди у Републици Србији, догодило се 2.788 саобраћајних незгода са погинулим лицима. Када упоредимо укупан број евидентираних саобраћајних незгода и у оквиру њих број саобраћајних незгода са погинулим лицима, добијамо да је то процентуално 1,5 % (Табела 3).

Када се осврнемо на показатеље из Табеле 2. и упоредимо укупан број саобраћајних незгода са настрадалим лицима 67.988 и број саобраћајних незгода са погинулим лицима 2.788, добијамо процентуални износ од 4,1 %.

Табела 3. Однос укупног броја евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији од 2012 до 2016. године и укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима

ГОДИНА	УКУПАН БРОЈ СН	БРОЈ СН СА ПОГИНУЛИМ ЛИЦИМА	%
2012	37.614	619	1,6 %
2013	37.162	594	1,6 %
2014	35.013	476	1,4 %
2015	34.171	548	1,6 %
2016	35.971	551	1,5 %
УКУПНО СН	179.931	2.788	1,5 %

Табела бр. 3. нам даје преглед да је у посматраном период највише саобраћајних незгода са погинулим лицима било 2012. године 619 или 1,6 % у односу на укупан број саобраћајних незгода у тој години (37.614). Најмање саобраћајних незгода са погинулим лицима је било 2014. године 476 или 1.4 % од укупно 35.013. Такође, показатељи из табеле нам указују да је процентуално, а и бројчано, највише саобраћајних незгода са погинулим лицима било 2012 и 2013. године. Након поменуте 2014. године, у наредне две године, поново је приметан раст броја саобраћајних незгода са погинулим лицима, што је забрињавајуће.

Оваква неуједначеност и тенденција прво пада (2012 до 2014), па након тога раста (2015 и 2016) броја саобраћајних незгода са погинулим лицима треба све оне који се баве безбедношћу у саобраћају да усмери на детаљнију анализу поступања свих релевантних субјеката у току 2014. године када је дошло до пада броја саобраћајних незгода са погинулим лицима. Након такве анализе, требало би примењивати исте или још напредније модалитете у поступањима како би се број саобраћајних незгода са погинулим лицима поново вратио на ниво из 2014. године, са даљом тенденцијом опадања.

Саобраћајне незгоде са повређеним лицима

У укупном броју евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији 179.931, њих 65.200 или 36,3 % је са повређеним лицима. Процентуално то износи 36,3 % (Табела 4).

И овом приликом, када се осврнемо на показатеље из Табеле 2. и упоредимо укупан број настрадалих лица у саобраћајним незгодама за посматрани период 67.988 и број саобраћајних незгода са повређеним лицима 65.200, добијамо преостали процентуални износ од 95,9 % (4,1 % чине саобраћајне незгоде са погинулим лицима).

Табела 4. Однос укупног броја евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији од 2012 до 2016. године и укупног броја саобраћајних незгода са повређеним лицима

ГОДИНА	УКУПАН БРОЈ СН	БРОЈ СН СА ПОВРЕЂЕНИМ ЛИЦИМА	%
2012	37.614	12.742	33,9 %
2013	37.162	12.932	34,8 %
2014	35.013	12.568	35,9 %
2015	34.171	13.108	38,4 %
2016	35.971	13.850	38,5 %
УКУПНО СН	179.931	65.200	36,3 %

Приказ Табеле бр. 4. представља показатељ да је у односу на укупан број саобраћајних незгода по годинама у посматраном периоду, најмање саобраћајних незгода са повређеним лицима било 2014. године 12.568, а највише 2016. године 13.850. Међутим, када упоредимо однос укупног броја саобраћајних незгода и број саобраћајних незгода са повређеним лицима, процентуално најмање је било саобраћајних незгода са повређеним лицима 2012. године 33,9 %, а највише 2016. године 38,5 %. Процентуални показатељи нам несумњиво указују да је у посматраном периоду константан пораст саобраћајних незгода са повређеним лицима од 33,9 % 2012. године до 38,5 % 2016. године.

Имајући у виду континуирани раст броја саобраћајних незгода са повређеним лицима, потребно је предузети неке кораке у вези са побољшањем безбедности возача и путника у/на возилу. Потребно је осмислити адекватан начин едукације учесника у саобраћају ради схватања значаја коришћења система заштите у возилу (сигурносни појасеви, ваздушни јастуци и сл.) и потребне опреме за одређене категорије возила (кацига, светло одбојни прслук и сл.). Поред овога, треба спроводити репресивнију контролу употребе сигурносних појасева, како на предњим, тако и на задњим седиштима у возилима. Такође, учесталијим контролама и акцијама усмереним према бициклистима, мотоциклистима, трактористима и сл. постигло би се доста тога у погледу смањења броја саобраћајних незгода са повређеним лицима.

Не треба само од полиције очекивати предузимање мера и радњи с циљем смањења броја саобраћајних незгода, већ се у овај процес морају укључити и други чиниоци, а посебно локална заједница и организације које се баве унапређењем безбедности у саобраћају.

Саобраћајне незгоде са материјалном штетом

У периоду од 2012 до 2016. године у Републици Србији од укупно 179.931 евидентиране саобраћајне незгоде 111.943 или 62,2 % су саобраћајне незгоде са материјалном штетом (Табела 5). Видели смо у Табели бр. 2. да су у 37,8 % случајева саобраћајне незгоде са настрадалим лицима.

Табела 5. Однос укупног броја евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији од 2012 до 2016. године и укупног броја саобраћајних незгода са материјалном штетом

ГОДИНА	УКУПАН БРОЈ СН	БРОЈ СН СА МАТЕРИЈАЛНОМ ШТЕТОМ	%
2012	37.614	24.253	64,5 %
2013	37.162	23.636	63,6 %
2014	35.013	21.969	62,7 %
2015	34.171	20.515	60,0 %
2016	35.971	21.570	60,0 %
УКУПНО СН	179.931	111.943	62,2 %

Имајући у виду до сада изложене податке у претходним табелама, логично се намећу статистички показатељи у Табели бр. 5., да је у 2015 и 2016. години било најмање саобраћајних незгода са материјалном штетом. Као што уочавамо, најмање их је било 2015. године 20.515 или 60,0 %, а највише 2012.

године 24.253 или 64,5 % у односу на укупан број саобраћајних незгода у посматраном периоду.

Саобраћајне незгоде са материјалном штетом, током целокупног посматраног периода, прати тенденције благог опадања, бројчано од 2012 до 2015., а процентуално од 2012 до 2016. године.

За овакав тренд би неко рекао да је добар, када би само посматрали саобраћајне незгоде са материјалном штетом. Међутим, управо овим радом указујемо да је немогуће парцијално изводити закључке када су у питању саобраћајне незгоде, већ се увек морају приказивати целокупни подаци о свим саобраћајним незгодама. Сами увиђамо, ако се у укупном броју саобраћајних незгода смањује број саобраћајних незгода са материјалном штетом, неминовно је да нам расте број саобраћајних незгода са настрадлим лицима.

Ово истичемо, јер смо врло често сведоци изношења у јавности само оних делова статистичких података, не само у вези са саобраћајним незгодама, него и у другим областима живота, који нам у датим ситуацијама „одговарају”.

Закључак

Свако од нас мора имати на уму да наша лична безбедност приликом учешћа у саобраћају не зависи увек од нас самих, али исто тако мора да има у виду, да ми можемо својим правилним понашањем допринети смањењу могућности да postanемо учесници у саобраћајној незгоди. Ово можемо постићи само ако водимо рачуна првенствено о себи, а исто тако, и о другим учесницима у саобраћају.

Саобраћајне незгоде са материјалном штетом и настрадалим лицима су готово свакодневна појава на путевима у Републици Србији.

У Републици Србији од 2012 до 2016. године евидентирана је укупно 179.931 саобраћајна незгода. Од 179.931 евидентираних саобраћајних незгода 67.988 или 37,8 % су саобраћајне незгоде са настрадалим лицима, а 111.943 или 62,2 % су саобраћајне незгоде са материјалном штетом.

Статистички показатељи указују да је у саобраћаним незгодама са настрадалим лицима, 2.788 саобраћајних незгода у којима је неко лице изгубило живот, што представља 1,5 % од укупног броја евидентираних саобраћајних незгода за посматрани период, док је у 65.200 саобраћајних незгода неко лице задобило лакше или теже телесне повреде, што представља 36,3 % од укупног броја евидентираних саобраћајних незгода за посматрани период.

На основу бројчаних показатеља у периоду од 2012 до 2015. године, дошло је до постепеног пада укупног броја саобраћајних незгода, док је у 2016. години тај број поново порастао. У оквиру укупног броја евидентираних саобраћајних незгода за посматрани период, процентуални број саобраћајних незгода са настрадалим лицима је константно био у порасту. Број погинулих лица је у почетку опадао до 2014. године, након чега је поново почео да расте.

Број лакше и теже повређених лица је стално био у порасту. Логично, ако је у укупном броју саобраћајних незгода, константно растао проценат саобраћајних незгода са настрадалим лицима, аутоматски се смањивао број саобраћајних незгода са материјалном штетом.

Имајући у виду да се у посматраном период укупан број евидентираних саобраћајних незгода константно смањивао, можемо закључити да долази до одређеног помака у погледу безбедности саобраћаја. Нормално, поред тежње да се овај укупан број у наредном период још драстичније смањи, сви они који се баве безбедношћу у саобраћају, треба да изналазе одређене модалитете, како би се у том смањеном укупном броју саобраћајних незгода, смањиле и последице односно, смањило број настрадалих лица и висина настале материјалне штете.

Ово је могуће постићи свеобухватним превентивним и репресивним мерама надлежних државних органа и институција које ће своју пажњу још више усмерити на стварање повољнијих услова како би што мање долазило до саобраћајних незгода. То се може постићи улагањем у инфраструктуру саобраћајница, едукацијом учесника у саобраћају, поштравањем казнене политике за некоришћење система заштите у возилу или на возилу, давањем одређених бенифита приликом куповине новијих возила и сл.

Литература:

1. Bogojević, Rade, Avramović, Danilo (2016): *Bezbednost saobraćaja – priručnik*, Fakultet za pravne i poslovne studije dr Lazar Vrkatić, Novi Sad.
2. Lipovac, Krsto (2008): *Bezbednost saobraćaja*, JP „Službeni list SRJ“, Beograd.
3. Lipovac, Krsto., Jovanović, Dragan, Vujanić, Milan (2014): *Osnove bezbednosti saobraćaja*, KPA, Beograd.
4. Pantazijević, Slobodan (1994): *Bezbednost saobraćaja*, Viša škola unutrašnjih poslova, Beograd.
5. Krivični zakonik, „Sl. Glasnik RS“, br. 85/2005, 88/2005- ispr., 107/2005-ispr. i 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/16.
6. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, „Službeni glasnik RS“, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/2013 – odluka US, 55/14, 96/15 i 9/16 – odluka US, član 7.
7. Internet sajt: <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji>.
8. Bilten sudske prakse Vrhovnog suda Srbije broj 1/2006., Beograd, 2006.

LEGAL FEAMWORK SCOPE, DYNAMICS AND STRUCTURE OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE REPUBLIC OF SERBIA

Summary: Progressive economic and technological development, contribute to an increase in the standard of living and the purchasing power of the population. The increase in purchasing power in the society leads to an increase in the number of fast motor vehicles, and hence to traffic accidents with greater material damage, injured and killed. The statistics is relentless, it continuously indicates that the number of traffic accidents in the world is

constantly rising. Bearing this in mind, the traffic safety in all sectors, and especially in road traffic, has become an inevitable everyday concern in every civilized society. The society today is suffering enormous damage and the unimaginable consequences of the violent suffering of participants in traffic accidents. It is defeating statistics that violent deaths are most common in traffic accidents and that mortal outcome in relation to all major violent deaths are most dominant and more numerous than the total number of inhabitants in the world. It is generally known that no human activity has progressed so much as traffic, but also, there is no other activity that has taken so many human lives. The fact that the mortal outcome in traffic accidents is a growing global problem is also indicated by the fact that around 1,300,000 people are killed per year in the world in traffic accidents and about 50,000,000 people get either serious or minor injuries.

Key words: traffic, traffic accidents, material damage, injured, killed