

УТВРЂИВАЊЕ КРИВИЦЕ КОД КРИВИЧНОГ ДЕЛА УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

Мр Радосав Рисимовић
Криминалистичко-полицијска академија

Сажетак: Овај рад је покушај да се допринесе решавању једног од најсложенијих проблема кривичног права, разграничењу појединих облика кривице код саобраћајне деликвенције. Наиме, због природе јавног саобраћаја поједини аутори у кривичноправној литератури заузели су став да директан умишљај и несвесни нехат уопште нису могући облици кривице код учиниоца кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја. У погледу ове недоумице у излагањима која следе заузет је недвосмислен став. Такође, обзиром на јединствено мишљење у теорији кривичног права да се Франкова формула као модел решавања разликовања евентуалног умишљаја и свесног нехата не може применити код саобраћајне деликвенције, у раду су утврђени помоћни критеријуми на основу којих је, ипак, могуће решити овај проблем. На крају, анализирали смо спорна питања која се односе на тзв. стицај нехата у јавном саобраћају.).

Кључне речи: *јавни саобраћај, умишљај, нехат, безобзирност, стицај нехата.*

УВОД

Најспорније питање у вези са кривичним делом угрожавања јавног саобраћаја је кривица учиниоца. У кривичноправној литератури и судској пракси не постоји јединствено мишљење о могућим облицима кривице код овог кри-

вичног дела, а посебно спорно је разграничење појединих облика кривице, пре свега, евентуалног умишљаја од свесног нехата. Такође, судови у пресудама за једнаке ситуације узимају да постоје различити облици кривице. Посебан проблем представља разграничење евентуалног умишљаја од свесног нехата код овог кривичног дела. Даље, судови често констатују да утврђена кривица у односу на основно дело аутоматски постоји у погледу теже последице. Пресуде не садрже образложење кривице, или је образложење непотпуно јер судови износе разлоге само за свесни елемент, односно само за вољни елемент кривице.

Овај теоријски и практичан проблем произилази из природе кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, односно саобраћајне деликвенције уопште:

1. Саобраћај је делатност у којој и најмања непажња може да проузрокује тешке последице за безбедност људи или имовине. 2. Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја има два заштитна објекта и то: безбедност јавног саобраћаја, и други заштитни објекат – живот или тело људи, односно имовина већег обима¹. Према томе, кривицу треба ценити не само на основу психичког односа према угрожавању јавног саобраћаја, него и на основу односа учиниоца према на тај начин извршеном довођењу у конкретну опасност људи или имовине². 3. Учиниоца овог кривичног дела кршећи саобраћајне прописе проузрокује опасност не само за другог и туђу имовину, већ угрожава себе и своју имовину. У таквим ситуацијама проблем представља утврђивање вољног елемента кривице, тј. како утврдити, на пример, да учесник у саобраћају на путевима пристаје на опасност која и њега лично, односно његову имовину угрожава. 4. Посебан проблем је утврђивање кривице уколико је саобраћајну незгуду проузроковало више лица кршењем саобраћајних прописа. Да ли су у таквим ситуацијама сви учесници у саобраћају који су допринели наступању саобраћајне незгоде криви? Такође, спорно је да ли се у случају проузроковања саобраћајне незгоде од стране више лица примењују правила о кривичној одговорности саучесника? Како утврдити кривицу учесника у саобраћају који је кршењем саобраћајних прописа допринео проузроковању забрањене последице, али његова радња није непосредни узрок конкретне опасности за људе или имовину? На крају, могуће је да конкретну опасност проузрокује возач који није кршио саобраћајне прописе, али није предузео ништа да спречи саобраћајну незгуду насталу због непрописног понашања других учесника у саобраћају?

¹ Атанацковић Драгољуб, Кривично право – посебан део, 1985, Београд, стр. 359.

² Лаиковски Тома, Специфичност објекта и виности код кривичних дела угрожавања јавног саобраћаја, Наша законитост 2/1956, Загреб, стр. 84.

ДИРЕКТНИ УМИШЉАЈ

Разграничење појединих облика кривице код кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја има велики значај јер степен кривице утиче на избор кривичне санкције и одмеравање казне. У погледу директног умишљаја у кривичноправној теорији и судској пракси не постоји јединствено мишљење о томе да ли је овај облик кривице уопште могућ код кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја. Преовладава схватање да је директан умишљај могућ код овог кривичног дела, а постојаће када је учинилац свестан да ће радњом (кршење саобраћајних прописа), проузроковати забрањену последицу (конкретна опасност за људе или имовину), и хоће њено наступање.³

Међутим, специфичност саобраћаја као друштвене делатности оправдава и став да директан умишљај није могућ код овог кривичног дела. Наиме, није реално да учинилац хоће да кршењем саобраћајних прописа проузрокује конкретну опасност за људе или имовину, јер у саобраћају опасност за друге значи и опасност за себе (живот и имовину). Осим тога, хтење конкретне опасности аутоматски значи и хтење, односно пристајање на наступање повреде која из опасности произилази (лишење живота, повреда тела, оштећење имовине). Према томе, ако учинилац са умишљајем доведе у конкретну опасност људе или имовину у саобраћају, кривично дело угрожавања јавног саобраћаја неће постојати. Његово дело се може квалификовати као убиство, телесна повреда или одговарајуће кривично дело против имовине.

Недостатак овог схватања је што губи из вида да је могуће да учинилац жели да проузрокује конкретну опасност у саобраћају као последицу овог кривичног дела, али не жели повреду тела или имовине. На пример, возач с циљем да уплаши пешака скреће са коловоза ка њему. Међутим, ако до повреде ипак дође, у односу на конкретну опасност постојаће умишљај учиниоца, а у односу на повреду правног добра облик кривице је нехат. У том случају дело се квалификује као умишљајно угрожавање јавног саобраћаја.

Према томе, директан умишљај постоји када је учинилац свестан да ће кршењем саобраћајних прописа проузроковати конкретну опасност за људе или имовину, и жели њено наступање. Разлог његовог понашања је најчешће постизање других циљева – намера да уплаши жртву, да докаже храброст или вештину у вожњи, бекство од полиције, да не закасни на посао итд.

Међутим, могуће је замислити саобраћајну ситуацију у којој учинилац хоће да кршењем саобраћајних прописа проузрокује повреду тела или имовине. На пример, возач теретног камиона користи возило као средство за лиша-

³ Вимпулшек Жарко, Умишљај и нехат код кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја, ЈРКК 2/1965, Београд, стр. 231.

вање живота или наношење телесне повреде другом лицу (возачу, бициклисти, пешаку). У том случају се његово дело не квалификује као угрожавање јавног саобраћаја, већ као убиство или телесна повреда.

Из напред наведеног закључујемо да хтење опасности не значи нужно и хтење повреде, али исто тако свест о радњи (кршење саобраћајних прописа је, по правилу, свесно), не значи нужно и хтење конкретне опасности за живот или имовину. Судови често полазе од исправне претпоставке да нехатно кршење саобраћајних прописа може да проузрокује само нехатну опасност, па погрешно закључују да умишљајно кршење саобраћајних прописа проузрокује увек умишљајну опасност. На пример, свест учиниоца да вози брзином већом од дозвољене не значи аутоматски да учинилац хоће, односно пристаје на последицу – конкретну опасност за људе или за имовину. Могуће је да у односу на последицу дела постоји нехат учиниоца – олако држи да конкретна опасност неће наступити или да ће је моћи спречити. Према томе, степен кривице не може се утврђивати само на основу психичког односа према радњи, већ се мора узети у обзир и психички однос према последици (конкретна опасност).

ЕВЕНТУАЛНИ УМИШЉАЈ

Евентуални умишљај као облик кривице код овог кривичног дела је остварен уколико је учинилац свестан да кршењем саобраћајних прописа (радња), може наступити конкретна опасност за људе или имовину (последица), коју учинилац не жели, али пристаје на њу. Са друге стране, свесни нехат постоји ако је учесник у саобраћају свестан да кршењем саобраћајних прописа може проузроковати конкретну опасност за људе или имовину, али је олако држао да ће је моћи спречити или да последица неће наступити.

Интелектуални елеменат код евентуалног умишљаја и свесног нехата. Тешкоће при разграничењу евентуалног умишљаја и свесног нехата уопште, па и код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, постоје и због тога што је интелектуални елеменат код ових облика кривице исти. Наиме, код евентуалног умишљаја, као и код свесног нехата, учинилац је свестан да кршењем саобраћајних прописа може наступити конкретна опасност за људе или имовину.

Свест о могућности наступања конкретне опасности постоји онда када је учинилац свестан да проузроковање конкретне опасности није искључено. Према томе, за постојање интелектуалног елемента код овог кривичног дела није потребно да је окривљени позитивно свестан могућности настанка конкретне опасности.⁴ На пример, возач се креће коловозом брзином која није

⁴ Атанацковић Драгољуб, Кривично дело угрожавање јавног саобраћаја, 1967, Београд, стр. 108.

прилагођена условима саобраћаја. Кршење саобраћајних прописа у овом случају може али не мора имати за последицу конкретну опасност за људе или имовину. У таквим случајевима не постоји позитивна свест о могућности наступања конкретне опасности, али, исто тако, учинилац је свестан да наступање конкретне опасности није искључено. Међутим, у кривичноправној литератури постоји и супротно мишљење, да учинилац мора бити позитивно свестан да непрописном возњом проузрокује опасност за живот људи или имовину већег обима.⁵

Свест о могућности наступања конкретне опасности утврђује се код овог кривичног дела, пре свега, на основу објективних околности конкретног случаја (брзина кретања возила, растојање између возила, алкохолисаност учиниоца, према кршењу саобраћајних прописа итд.). Наравно, потребно је узети у обзир и исказ окривљеног, иако је уобичајено да се брани тврдњом да није предвидео могућност наступања конкретне опасности за људе или имовину услед кршења саобраћајних прописа. На пример, возач учествује у утовару робе у камион, а потом непрекидно вози 24 часа. Његов умор повећао је квар на возилу који је сам отклонио, што је имало за последицу саобраћајну незгоду услед спавања за воланом. Уколико се учинилац брани да није био свестан могућности наступања конкретне опасности, суд треба да на основу објективних околности случаја утврди да је морао бити свестан те могућности.

Волунтаристички елеменат код евентуалног умишљаја и свесног нехата. Волунтаристички елеменат кривице је основ разликовања евентуалног умишљаја и свесног нехата уопште, а самим тим и код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја. Код евентуалног умишљаја учинилац пристаје да кршењем саобраћајних прописа проузрокује конкретну опасност за људе или имовину, док код свесног нехата олако држи да конкретна опасност неће наступити или да ће је моћи спречити. Проблем је како утврдити у конкретном случају „пристајање“, односно „олако држање“. Посебно питање је када учесник у саобраћају престаје да олако држи да конкретна опасност неће наступити (или ће је спречити) и почиње да пристаје на наступање исте?

Пристајање на наступање конкретне опасности код кривичних дела уопште, традиционално се утврђује тзв. Франковом формулом. По овој формули учинилац пристаје на наступање забрањене последице уколико би предузео радњу извршења и да је био сигуран да ће последица дела наступити. Замерка овој формули код угрожавања јавног саобраћаја је да учинилац код овог кривичног дела у редовним околностима, по правилу не би кршио саобраћајне прописе да је био сигуран у наступање конкретне опасности за људе или

⁵ Грубер Евалд, Евентуални умишљај код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, Билтен судске праксе Врховног суда Србије, 1996, Београд, стр. 59.

имовину.⁶ Према томе, примена Франкове формуле код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја није могућа.

Психички однос учиниоца према конкретној опасности за људе или имовину код свесног нехата огледа се у олаком држању учиниоца да опасност неће наступити или да ће моћи спречити наступање конкретне опасности. Олако држање да ће спречити последицу значи погрешну процену да ће скретањем, заустављањем, смањењем брзине, или на други начин спречити конкретну опасност за људе или имовину. На пример, возач непрописно претиче и при томе процењује да конкретна опасност неће наступити, због тога што пут којим се креће нема асвалт, што значи се возачи уздржавају од брзе вожње.

Уверење учиниоца да конкретна опасност неће наступити или да ће је моћи спречити, мада нереално, мора се заснивати на конкретним околностима а не на срећи. На пример, возач се у случају непрописног претицања може поуздати у ширину коловоза, што ће му омогућити да избегне саобраћајну незгоду. У супротном, уколико учинилац рачуна на срећну околност, не рачуна ни на шта, односно не може се говорити о олаком држању већ о пристајању на конкретну опасност као последицу дела.

Као што је већ речено, доња граница евентуалног умишљаја се поклапа са горњом границом свесног нехата, па се поставља питање када учесник у саобраћају престаје олако да држи да конкретна опасност неће наступити (или да ће је моћи спречити), и почиње да пристаје на наступање опасности? Олако држање престаје, односно почиње пристајање у моменту када учинилац не може контролисати наступање конкретне опасности за људе или имовину. На пример, ако возач управља моторним возилом брзином која није прилагођена условима саобраћаја олако држање постоји до момента када брзина вожње, климатски услови и други фактори јасно указују да он, ипак, може да заустави возило у ситуацији наиласка на препреку. Суд наведени проблем решава као фактичко питање у сваком конкретном случају.

Кривичноправна литература и судска пракса нуде различита решења за проблем разграничења евентуалног умишљаја и свесног нехата код овог кривичног дела. Тако у образложењу једне пресуде Округног суда у Ужицу стоји да пристајање код евентуалног умишљаја у саобраћају постоји и када учинилац не чини никакав вољни напор да проузрокује последицу, али не одустаје од радње иако је свестан могућности остварења дела.⁷

Даље, према једном схватању, треба задржати постојеће облике кривице, а разграничење евентуалног умишљаја и свесног нехата извршити на основу

⁶ Вешовић Миланка, Евентуални умишљај и кривична дела угрожавања јавног саобраћаја, Правна мисао 5/1979, Сарајево, стр. 102.

⁷ Пресуда Округног суда у Ужицу К. 20/2005. од 31. марта 2005. године.

критеријума безобзирности. Безобзирност је карактерна црта личности за коју важи правило да у остварењу својих циљева не бира средства.⁸ Овај критеријум разликовања усваја и наша судска пракса. Тако се пресудом Савезног суда констатује: „Оптужени је кривично дело извршио са евентуалним умишљајем јер је возио под дејством алкохола, безразложно и нагло мењао одлуке у вожњи, претицао са десне стране, прелазио на саобраћајну траку искључену за саобраћај путничких возила, те возио изнад дозвољене брзине, што указује на врло висок степен безобзирности оптуженог у вожњи. Овакав степен безобзирности јасно указује да је оптужени био свестан да забрањена последица може наступити и да је пристао на њено наступање“ (Кзс. 31/75).⁹

Објективно схватање безобзирности узима у обзир само објективне околности конкретне саобраћајне ситуације. Другим речима, безобзирност постоји када учинилац истовремено крши више саобраћајних прописа, што произилази из пресуде Округног суда у Зрењанину К. 71/2005: „Као што је наведено, оптужени је критичном приликом прекршио више саобраћајних прописа, те се вожња оптуженог може сматрати безобзирном вожњом“¹⁰. Изузетно, могуће је утврдити безобзирност на основу само једног објективног показатеља (на пример, учинилац претиче у непрегледној кривини).

Међутим, један број аутора сматра да безобзирност садржи и субјективан елемент.¹¹ Према њиховом мишљењу, за постојање безобзирности треба утврдити себичност учиниоца, индиферентност у односу на интересе других учесника у саобраћају. Утврђивање ових околности је отежано због њиховог психолошког карактера, па се безобзирност у конкретним случајевима утврђује, пре свега, на основу објективних околности саобраћајне ситуације.

Најважнији недостатак појма безобзирности је неодређеност. На пример, код прекорачења брзине у судској пракси се сматра да само знатно прекорачење дозвољене брзине указује на безобзирност возача. Проблем је како утврдити границу знатног и незнатног прекорачења брзине. На пример, када окривљени због недовољног обраћања пажње неблаговремено учини црвено светло на семафору због разговора са путницима, а као последица таквог понашања дође до угрожавања јавног саобраћаја, онда се његов поступак може оквалификовати као недовољно обазрив. Јавни тужилац је неосновано навео у жалби на пресуду да је окривљени извршио кривично дело

⁸ Милановић Горан, Кривично дело угрожавање јавног саобраћаја из члана 195 Кривичног закона Републике Србије, 2004, Нови Сад, стр. 97.

⁹ Билтен судске праксе Савезног суда 2/1976, Београд, стр. 24; слично: Пресуда Округног суда у Зрењанину К. 66/04 од 3. децембра 2004. године.

¹⁰ Пресуда Округног суда у Зрењанину К. 71/2005 од 3. фебруара 2006. године.

¹¹ Клајн Лајчо, Одговорност за кривична дела против безбедности друмског саобраћаја, 1964, Београд, стр. 262.

са евентуалним умишљајем, јер се његово понашање не може оквалификовати као безобзирно.¹²

Недостатак појма безобзирности је и у томе што у појединим саобраћајним ситуацијама безобзирно кршење прописа не значи пристајање на наступање конкретне опасности, јер је вероватноћа наступања опасности мала.¹³ На пример, учинилац је знатно прекорачио дозвољену брзину кретања возила на прегледном путу, али је саобраћајна незгода проузрокована због изненадног отказивања кочница, истрчавања скривеног детета на коловоз или неке друге изузетне околности. У том случају безобзирно кршење саобраћајних прописа постоји, али треба узети да је облик кривичне нехат, а не евентуални умишљај. Наиме, није логично да вероватноћа наступања забрањене последице буде мала, а да учинилац пристаје на њу. Такође, могуће је да због природе саобраћајне ситуације безобзирно кршење саобраћајних прописа не значи пристајање на наступање конкретне опасности. На пример, бициклиста грубо крши саобраћајне прописе и проузрокује судар са камионом. Нема сумње да је погрешно тврдити да бициклиста пристаје на конкретну опасност коју је проузроковао.

Објективна процена вероватноће наступања забрањене последице је други критеријум за разграничење евентуалног умишљаја од свесног нехата у нашој теорији.¹⁴ Уколико је објективна вероватноћа да забрањена последица наступи већа од вероватноће да неће наступити, постоји евентуални умишљај (учинилац пристаје на последицу). Са друге стране, ако је објективна вероватноћа наступања забрањене последице мања од вероватноће да последица неће наступити, увек треба узети да постоји свесни нехат, без обзира на свест учиниоца о томе. На пример, ако је учесник у саобраћају погрешно држао да је степен те вероватноће мањи, а према околностима није био дужан, односно према личним својствима није могао бити свестан да је вероватноћа наступања последице већа од вероватноће да неће наступи, увек постоји нехат. Из изложеног се види да се појмови безобзирности и објективне процене вероватноће наступања забрањене последице поклапају, наравно само онда када је вероватноћа наступања последице већа од вероватноће да последица неће наступити. Наиме, као што смо видели, уколико учинилац поступа безобзирно, а вероватноћа наступања последице је мала, постоји разлика између ова два појма (пример са безобзирном возњом и изненадним истрчавањем детета на коловоз).

¹² Пресуда Окружног суда у Београду, Кж. 3023/91.

¹³ Милановић Горан, Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 195 став 1 Кривичног закона Републике Србије, *op. cit.*, стр. 99.

¹⁴ Атанацковић Драгољуб и др., Кривична дела угрожавања јавног саобраћаја на путевима, 1987, Нови Сад, стр. 43.

Према трећем схватању, проблем разграничења евентуалног умишљаја и свесног нехата треба решити прописивањем новог облика кривице који би обухватио евентуални умишљај и свесни нехат. Назив новог облика кривице је безобзирност.¹⁵ Дакле, пошто судови често користе безобзирност као критеријум разграничења, треба исту прописати као степен кривице, и на тај начин поједноставити утврђивање кривице код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја. Покушај увођења новог степена кривице није успео јер је противречан сврси постојања. Наиме, свест и воља као елементи кривице се могу степеновати и стога се може створити читав низ различитих форми кривице, али основни задатак науке није да ствара излишне компликације, већ да их одбацује.

Наше је мишљење да разликовање евентуалног умишљаја и свесног нехата код овог кривичног дела треба извршити на основу општих правила о кривици која садржи КЗ, док безобзирност треба користити као помоћно средство за разграничење. Према томе, утврђујући облик кривице суд треба да узме у обзир све објективне околности саобраћајне ситуације, али и субјективне околности везане за учиниоца. У случају сумње који облик кривице постоји у конкретном случају, треба применити принцип *ин дубио њро рео*. Наравно, ово правило никако не значи да увек када евентуални умишљај није утврђен постоји свесни нехат. Дакле, потребно је разграничити свесни нехат од несвесног нехата, а нарочито несвесни нехат од случајног проузроковања саобраћајне незгоде.

На крају, спорно је да ли пристајање на последицу дела постоји уколико учинилац није носио наочари као помагало уписано у возачку дозволу, супротно одредбама ЗОБСП. Окружни суд у Београду је у пресуди Кж. 2024/92 заузео став да учинилац у овом случају пристаје на последицу кривичног дела. Сматрамо да сама чињеница да учинилац није носио наочари, иако га закон обавезује да то чини, није довољна да се претпостави пристајање на последицу, већ да у сваком конкретном случају треба утврдити да ли су испуњени услови за евентуални умишљај, односно свесни нехат.

НЕСВЕСНИ НЕХАТ

У кривичноправној теорији постоји мишљење да у области саобраћаја већина несвесних нехата не спада у кривично право.¹⁶ Међутим, ми сматрамо да несвесни нехат код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја постоји

¹⁵ Стајић Александар, Вешовић Миланка, Кривично право – посебан део, 1983, Београд, стр. 168.

¹⁶ Бавкон Љубо, Нехат као облик виности у савременом кривичном праву, ЈРКК 2/1964, Београд, стр. 213.

када учинилац није свестан да кршењем саобраћајних прописа може проузроковати конкретну опасност за људе или имовину, иако је према околностима и према личним својствима био дужан и могао бити свестан те могућности. На пример, возач се креће коловозом у условима слабе видљивости, у густој магли. Није приметио саобраћајни знак који упозорава на опасну кривину што је имало за последицу саобраћајну незгоду. Међутим, учинилац је према објективним околностима саобраћајне ситуације био дужан да примети саобраћајни знак. С друге стране, лична својства возача указују да је он могао да примети знак који упозорава на опасност. Дакле, постоји несвесни нехат.

Према томе, основ кривице код несвесног нехата је процена суда да је учинилац на основу објективних околности био дужан, односно да је, обзиром на лична својства, могао да предвиди наступање забрањене последице (конкретне опасности). У кривичноправној литератури и судској пракси познати су критеријуми за утврђивање када је учинилац био дужан, односно када је могао да предвиди последицу дела.

Објективни критеријум за утврђивање постојања несвесног нехата код овог кривичног дела је тзв. објективно захтевана брижљивост. Кривичноправна теорија дефинише објективно захтевану брижљивост као дужност учесника у саобраћају да своје понашање ускладе тако како не би довели у опасност животе или имовину других људи¹⁷. Према томе, учесници у саобраћају су дужни да предвиде да ће њихово поступање проузроковати забрањену последицу и да се уздрже од предузимања радње (брза вожња, непрописно претицање, вожња неисправног возила итд.). Кад суд утврђује да ли је у конкретном случају постојала објективно захтевана брижљивост учесника у саобраћају, узима у обзир следеће елементе:

1. Могућност предвиђања забрањене последице од стране просечног учесника у саобраћају. То значи да учинилац не одговара за непредвидиве последице, а нарочито за непредвиђање узредне последице дела. Међутим, просечан учесник у саобраћају може предвидети могућност наступања забрањене последице ако вози непрописном брзином, ако вози болестан, ако вози неисправно возило итд. Према томе, могућност предвиђања забрањене последице од стране просечног учесника искључује постојање објективно захтеване брижљивости.

Приликом утврђивања објективно захтеване брижљивости суд узима у обзир и околност да саобраћајни прописи нису поштовани. Међутим, повреда прописа само указује на могућност постојања кривице и не значи аутоматски да је учесник у саобраћају крив. Кривица је утврђена као извесна када суд ус-

¹⁷ Клајн Лајчо, Одговорност за кривична дела против безбедности друмског саобраћаја, 1964, Београд, стр. 277.

танови да је учинилац, односно просечан, разуман и савестан учесник у саобраћају могао да предвиди последицу непоштовања прописа. Према томе, могуће је замислити ситуацију да возач крши саобраћајне прописе, али је у конкретном случају искључена његова кривица јер није постојала могућност предвиђања последице дела (конкретна опасност). На пример, лице које управља запрегом је возило непрописно левом страном коловоза, док му је у сусрет долазио аутомобил својом десном страном (прописна вожња). У намери да избегне судар, возач аутомобила скренуо је непрописно на леву страну коловоза, у убеђењу да ће возач запреге наставити непрописну вожњу левом страном коловоза. Међутим, возач запреге нагло скреће на своју десну страну, и неизбежно проузрокује судар. Наше је мишљење да је саобраћајна незгода проузрокована његовом кривицом, док је возач аутомобила само покушавао да избегне судар.

2. Суд треба да узме у обзир и утицај тзв. саобраћајно-техничке ситуације на кривицу.¹⁸ Сигурно је да се утицај саобраћајно-техничке ситуације (стање пута, осветљеност коловоза, непрегледне кривине итд.) не може генерализовати, већ се мора утврдити у сваком конкретном случају, као што то чини Окружни суд у Ваљеву пресудом К. бр. 36/99: „Објективне околности нису допринеле настанку саобраћајног удеса већ алкохолисаност оптуженог. Имао је добре услове за вожњу, коловоз доброг квалитета, без ударних рупа, сув пут који је после проласка благе десне кривине прав и прегледан у благом паду, без других учесника у саобраћају, возило технички исправно”.¹⁹ Наиме, ако до саобраћајне незгоде дође услед неке од поменутих околности суд треба да утврди да ли је учинилац знао и био свестан потребе за повећаном опрезношћу (свесни нехат), или није знао али је био дужан и могао да буде свестан опасности (несвесни нехат). Наравно, могуће је да није био дужан, нити је могао да буде свестан да објективне околности саобраћаја захтевају пажљивију вожњу (понашање без кривице).

Приликом утврђивања постојања несвесног нехата код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја суд треба да узме у обзир и могућност предвиђања забрањене последице дела, тј. субјективни критеријум за утврђивање постојања несвесног нехата. Резоновање законодавца је исправно, јер узимање у обзир само могућности предвиђања просечног учесника у саобраћају

¹⁸ Лајчо Клајн, Утицај саобраћајно-техничке ситуације на кривицу приликом угрожавања у друмском саобраћају, Безбедност 5/1963, Београд, стр. 468.

¹⁹ Пресуда Окружног суда у Ваљеву К. бр. 36/99 од 24. марта 2000. године. („Објективне околности нису допринеле настанку саобраћајног удеса већ алкохолисаност оптуженог. Имао је добре услове за вожњу, коловоз доброг квалитета без ударних рупа, сув пут који је после проласка благе десне кривине прав и прегледан у благом паду, без других учесника у саобраћају, возило технички исправно“).

значи привилеговани положај оних који су старији, образованији, искуснији у односу на млађе, необразоване, неискусне. Стога, могућност предвиђања је очигледно различита код, на пример, професионалног возача са вишегодишњим искуством, у односу на човека који је управо добио возачку дозволу.

После свега изнетог, види се да није лако разграничити несвесни нехат за који се одговара, од понашања без кривице (то су ситуације у којима је конкретна опасност као последица дела проузрокована случајно, или услед дејства више силе). Логички закључујемо да формулисање једног правила које би се примењивало у свим спорним ситуацијама утврђивања несвесног нехата није могуће. У погледу оцене постојања несвесног нехата могуће је, као што се види, поставити само одређене помоћне критеријуме (објективне и субјективне) које суд користи у појединачним случајевима.

На крају, постојање несвесног нехата условљено је непостојањем свести код учиниоца о могућности наступања конкретне опасности. Међутим, јавни саобраћај је делатност која је, сама по себи, опасна за живот људи или имовину. Из овога следи питање – да ли је уопште могуће да учесник у саобраћају није био свестан да његова радња може угрозити људе или имовину. Одговор је потврдан јер непостојање свести о опасности у саобраћају претпоставља свест о безопасности предузете радње. То значи да се претпоставља да је учесник у саобраћају био свестан могућности наступања штетне последице овог кривичног дела, уколико се пре предузимања није уверио у безопасност радње, тј. да радња коју предузима није опасна за безбедност људи или имовине. Дакле, уколико се учинилац не увери у исправност предузете радње у погледу безопасности, претпостављамо да је свестан могуће опасности због општеопасне природе јавног саобраћаја. Као што се види, несвесни нехат у саобраћају постоји само ако је учинилац у заблуди да је његова радња безопасна. Наравно, потребно је да је заблуда отклоњива (нехатна), јер у случају неотклоњиве заблуде кривица (несвесни нехат) је искључена.

СТИЦАЈ НЕХАТА

Проузроковање саобраћајне незгоде од стране више лица у кривичноправној литератури назива се стицај нехата. Ако је код учиниоца овог кривичног дела постојала свест о заједничком деловању, њихова кривица оцењује се на основу правила која регулишу кривицу саучесника (на пример, сувозач подстрекава возача на брзу вожњу). Ако је конкретну опасност проузроковало више учесника у саобраћају који су деловали независно један од другог, поставља се питање њихове кривице. Правило је да се утврђује кривица свих који су допринели проузроковању саобраћајне незгоде, и то појединачно за сваког учиниоца. Судска пракса заузела је јединствен став о овом проблему.

Тако Окружни суд у Ваљеву у пресуди К. бр. 45/99 констатује²⁰: „Из свега напред наведеног очигледно је да је оптужени Д. конзумирањем алкохола довео себе у стање пијанства средњег степена, због чега није способан за безбедну вожњу. Због тога је пропустио да приликом уласка у раскрсницу и скретања својим возилом у лево пропусти возило којим је управљао оптужени Т.. Са друге стране, оптужени Т. се као учесник у саобраћају управљајући моторним возилом, није придржавао саобраћајних прописа, возио је брзином већом од дозвољене, на који начин је и овај оптужени оваквом вожњом угрозио јавни саобраћај и створио опасну ситуацију. Према томе, учињени пропусти и понашање оптужених у овој саобраћајној незгоди не искључују одговорност било кога од њих, пошто, по мишљењу суда, свако одговара за оне пропусте које је учинио са своје стране и који су довели до ове саобраћајне незгоде“.

Међутим, изузетак од правила је одговорност возача који је кршио саобраћајне прописе и допринео наступању конкретне опасности, али његова радња није непосредни узрок саобраћајне незгоде. На пример, возач управља возилом непрописном брзином, док други возач долазећи из супротног смера изненада пређе на његову страну коловоза и проузрокује саобраћајну незгоду у којој је он сам тешко повређен. Наше је мишљење да возач који је возио непрописном брзином није крив за проузроковање саобраћајне незгоде, већ да може прекршајно одговарати за непрописну вожњу.

Веома је интересантно питање да ли је за проузроковање саобраћајне незгоде крив возач који није кршио саобраћајне прописе, али није предузео ништа да спречи последицу непрописног понашања других учесника у саобраћају. Сматрамо да је сваки учесник у саобраћају дужан да предузме све да се спрече штетне последице које могу наступити због непоштовања прописа од стране других, ако тиме не доводи у опасност себе или другога.

²⁰ Пресуда Окружног суда у Ваљеву К. бр. 45/99 од 16. новембра 2000. године.

ESTABLISHING GUILT IN CRIMINAL OFFENCE OF ENDANGERING
ROAD TRAFFIC

Radosav Risimović, MA
Academy of Criminalistic and Police Studies, Belgrade

Summary: Because of the nature of public traffic, which is generally a dangerous activity, some theoreticians have, at first sight, logical opinion that direct intention is not possible as a degree of guilt in criminal offence of endangering public traffic. However, it is our opinion that participants in traffic, as a rule, desire not to injure a person's body or cause damage to property, but desire concrete danger as a consequence of this criminal act. Otherwise, criminal offence of the Article 289 of the Criminal Code of the Republic of Serbia won't be committed, but some other criminal offence against life and body (for example, manslaughter).

Since the intellectual element of guilt, in the cases of eventual premeditation and conscious negligence, is the same, and since the Frank's formula could not be used for establishing the consent to consequence of traffic offence, the question remains how to distinguish premeditation from negligence. We believe that solving of this issue doesn't require creating a special form of guilt as recommend certain authors, but that it can be done by using the existing provisions of the Criminal Code (Articles 25 and 26 of the Criminal Code), i.e. using auxiliary criteria for distinguishing eventual premeditation from conscience negligence.

At the end of the paper, we have pointed out that in the case where several people were included in traffic accident, the guilt of one doesn't exclude the guilt of the others, which means that the form of guilt has to be established for each of them separately. Exclusion from the rule is the traffic situation in which the perpetrator, by violating the traffic regulations, contributes to concrete danger, but his action is not the direct cause of the traffic accident.