

УНУТРАШЊА БЕЗБЕДНОСТ И УГРОЖАВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Станимир Ђукић
Универзитет „Унион – Никола Тесла“,
Факултет за дипломатију и безбедност

У раду је дефинисана унутрашња безбедност и облици угрожавања унутрашње безбедности: социопатолошки облици угрожавања (криминалитет, наркоманија, проституција, алкохолизам и коцкање), екстремизам, нарушавање јавног реда и мира, пожари, угрожавање животне средине, и угрожавање безбедности саобраћаја. Детаљније и студиозније разматра се појам и карактеристике саобраћајне деликвенције, као и узроци угрожености у саобраћају. Такође, разматрају се врсте, последице, и фактори саобраћајне деликвенције, као и угрожавање безбедности саобраћаја као облик угрожавања унутрашње безбедности, са посебним акцентом на прекршаје и кривична дела из области Закона о безбедности саобраћаја. Осим тога, у раду су и анализирани резултати саобраћајне полиције у откривању прекршаја и кривичних дела из области Закона о безбедности саобраћаја на подручју Полицијске управе у Новом Саду.

Кључне речи: *безбедност, саобраћај, унутрашња безбедност, угрожавање безбедности саобраћаја, саобраћајна незгода, Закон о безбедности саобраћаја*

Увод

У савременом свету, па и код нас, развојем технике и технологије, односно применом технике у савременим условима живота уопште, ризик је који нужно, у отказивању техничког и људског фактора, доводи у опасност одређена друштвена добра, као што су материјална средства и људски живот. С тим у вези, саобраћајна средства, њихов промет и учесници у саобраћају свих категорија, по последицама представљају увек латентну опасност угрожавања друштвених вредности.

Савремено друштво карактерише пораст стандарда, па самим тим мобилност становништва постаје њихово битно својство, при чему саобраћајна средства и инфраструктура постају пратећи елемент у таквим динамичним односима. С тим у вези, нагло укључивање становништва у еру повећане моторизације није праћено одговарајућим припремама, социјализацијом, саобраћајном културом и свешћу. У нове односе улази се са старим навикама, моралом и обичајима, што неминовно до-

води до социјалних конфликата, а саобраћајна деликвенција један је од њихових израза. Поред тога, и поремећаји у друштвеној структури и односима имају последице у области безбедности саобраћаја.

Када се говори о облицима саобраћајне деликвенције, можемо сасвим сигурно рећи да се најчешћи облици саобраћајне деликвенције манифестују у саобраћајним незгодама, као последици противправног понашања учесника у саобраћају на путевима. Саобраћајна незгода је догађај у којем је настрадало једно или више лица и настала материјална штета. Најчешћи саобраћајни конфликти дешавају се грешком возача, као једног од учесника. Претежно су то: непрописна брзина кретања, непрописно претицање, не уступање првенства пролаза и не држање довољног одстојања.

Унутрашња безбедност и облици угрожавања

Када се говори о безбедности друштва и државе, онда се мисли на то да је она једна, недељива, значи целовита и јединствена, односно краће речено интегрална. Имајући у виду извршену класификацију безбедности и рашчлањење безбедност на врсте, рекли смо да се безбедност дели на унутрашњу (индивидуална, социјетална и национална) и међународну (регионална, глобална, заједничка, колективна и кооперативна) безбедност. У складу са наведеном поделом, свака за себе су посебне вредности које се штите како системом безбедности тако и другим друштвеним мерама.

С тим у вези, интегрална безбедност представља сублимат унутрашње и међународне безбедности, али не као прости збир тих двеју безбедности, већ као нова вредност која се штити. Не можемо говорити о било каквој, па ни унутрашњој ни међународној безбедности ако је било који елемент тих безбедности значајније угрожен. Њена подела на унутрашњу и међународну је условна више из педагошких и практичних разлога због лакшег објашњења и учења.

Данас, савремене државе нападају се на свим пољима (породица, вера, власт, уставно уређење, спољна политика, економија, систем безбедности итд.), тако да друштво и држава морају да се супротставља тим нападима свим својим снагама и средствима (Ђукић, 2018:3).

Појам и карактеристике саобраћајне деликвенције

Када је у питању саобраћајна деликвенција, у феноменолошком смислу, сврстава се у посебну врсту преступништва. Дакле, можемо рећи да је то *врста преступништва условљена коришћењем саобраћајног средства и непридржавањем саобраћајних прописа* (Бошковић, Марковић, 2015:285). Под тим појмом се, у ужем смислу, подразумевају кривична дела изазвана у саобраћају, односно дела угрожавања саобраћаја, најчешће као последица саобраћајних незгода и саобраћајни прекршаји.¹

¹ Просечно годишње од укупног броја саобраћајних деликата трећина отпада на кривична дела угрожавања саобраћаја, а две трећине на област прекршаја.

У савременом саобраћају, превозна средства постала су средство, место и предмет вишеструке социјалне деструкције: извршења кривичних дела и прекршаја; загађивања околине; нарушавања јавног реда; угрожавања опасним материјама које се превозе; застоја и прекида саобраћаја и друго. Њихово коришћење постало је средство масовног противправног понашања, било да се огледа у могућим последицама апстрактне опасности (кршења прописа); конкретне опасности (угрожавања лица и материјалних добара) било саобраћајних незгода (материјалне штете, повреде и смрт лица).

Узроци угрожености у саобраћају су вишеструки, као и њихове последице: возило само по себи је опасно средство којим управља човек; у саобраћају као учесници се појављују сви грађани; саобраћајним средствима и техником управља велики број људи различите доби, психофизичких особина, оспособљености и опште културе; саобраћај се одвија различитим средствима, различите техничке исправности и на неодговарајућој путној мрежи и сигнализацији. Све су то узроци и услови који доводе до тога да је саобраћајна сигурност људи и имовине озбиљно угрожена у савременим условима (Бошковић, Марковић, 2015:286).

Врсте и последице саобраћајне деликвенције

Анализирајући облике саобраћајне деликвенције, можемо констатовати да најтеже облике саобраћајне деликвенције представљају прекршаји у саобраћају и кривични деликти где спадају, пре свега, дела угрожавања јавног саобраћаја, односно радње којима су угрожени сами учесници, њихов живот (са последицама смрти, телесних повреда или потенцијалне опасности) или саобраћајна средства

Кривичним закоником у глави XXVI су обухваћена кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, и то: Угрожавање јавног саобраћаја (члан 289.); Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством; Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја; Угрожавање безбедности 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 („Службени гласник РС”, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009 и 121/2012).

Најчешћи облици саобраћајне деликвенције манифестују се, међутим, у саобраћајним незгодама, као последици противправног понашања учесника.

Последице саобраћајних незгода и деликвенције у ширем смислу су многобројне. Процењује се да се у свету годишње догоди око педесет милиона саобраћајних незгода у којима погине око 250.000 људи, а теже или лакше повреде задобије око седам милиона. Поред тога, настају и посредне последице које, такође, имају друштвени карактер. Њима се умањује број радно способног становништва, а повећава број инвалида, што се негативно одражава на стање у породици настрадалих родитеља и деце, у социјалном и психолошком смислу, а поред тога, друштво има и друге материјалне последице због изазваних штета, лечења и других трошкова везаних за повреде, смрт и материјалне губитке (Бошковић, Марковић, 2015:287).

Када су у питању социјалне последице саобраћајне деликвенције, можемо рећи да су оне много комплексније. Оне се испољавају у продукцији радно неспособног

дела становништва који, због инвалидности, постају социјални проблем друштва и државе. Психолошке и друге последице остају и на деликвентима и на жртвама и њиховим породицама, узроковане инвалидношћу, издржавањем казни, психичким траумама и слично. Осим тога, материјалне штете су веома високе и не исказују се само у штетама на возилу, већ и у многим штетама и трошковима здравствене, социјалне и друге природе жртава саобраћајних незгода.

Фактори саобраћајне деликвенције

Када се говори о факторима саобраћајне деликвенције, можемо рећи да у веома богатој литератури о саобраћајној деликвенцији, постоје многобројне поделе фактора и њихове узрочности. Тако у литератури, неки аутори те факторе деле на: егзогене и ендогене; фактор – човек, возило и околина; непосредне и посредне; примарне и секундарне и слично. Свака од тих подела има одређену основаност, међутим, чини се да је најприкладнија подела на објективне и субјективне факторе. Оваква подела у извесној мери је свеобухватна јер исцрпљује најбитније чиниоце узрочности саобраћајне деликвенције. Објективним факторима се сматрају друштвени, технички и природни, док у субјективне факторе спадају чиниоци везани за личност човека као учесника у саобраћају. Објективни фактори су чиниоци изван свести и утицаја учесника у саобраћају (Бошковић, Марковић, 2015:288).

Друштвени фактори чине средину, односно амбијент у којем се саобраћај одвија, и ту спадају многи чиниоци различитог интензитета и утицаја, а посебно: ниво економског и културног развоја; социјално демографски услови; стање у друштвеном окружењу; величина територије и размештај насеља; утицај традиције, образовања, културе, морала и обичаја.

У технички фактор спадају стање путева и стање возила. Стање путева као деликвентни фактор појављује се у више елемената: када развој путне мреже не прати развој друмског саобраћаја; када пројектовани путеви не одговарају обиму и структури саобраћајне фреквенције; односу геометрије пута и психологији возача. У ове факторе спадају и прегледност пута, равност и ширина коловоза, решеност раскрсница, хоризонталних и вертикалних кривина и прелаза преко других врста саобраћајница, посебно решења тзв. црних тачака. Поред тога, у факторе пута убрајају се и елементи техничке опреме пута, што подразумева систем комуникације, сигнализацију, осветљење пута и осталу опрему. Недостаци у тим елементима појављују се посредно као фактори узрочности саобраћајне деликвенције. Сматра се и процењује да се фактор пута јавља као искључиви узрочник саобраћајних деликата у око 15-20% случајева.

Возило као фактор безбедности треба да поседује три елементарна својства: да својим активним елементима не повећава ризик настанку саобраћајних незгода; да што мање угрожава субјективне способности возача за исправно реаговање; и да својим пасивним елементима спречава или ублажава повреде када дође до незгоде. Возило као фактор узрочности саобраћајне деликвенције појављује се самим тим што је као техничко средство подложно кваровима и могућностима да га и у таквом стању несавесни корисник употреби. Не постоји савршено безбедно возило, али ни прописани стандарди. Постоје извесне норме техничке исправности и процењује се да је само возило, односно кварови на њему, узрочник у 5-10% саобраћајних незгода.

Када су у питању природни услови као објективни фактори саобраћајне деликвенције, односно фактори спољне средине, подразумевају се одређени услови, као што су климатски услови (стање атмосферских прилика и падавина, температура ваздуха) и географски услови. Посебно се сматрају значајним климатски услови, јер сва истраживања указују на то да број саобраћајних незгода расте утицајем на сва три фактора (пут, возило и човек). Тако нека истраживања показују да је број удеса у условима мокрог коловоза већи за око 10%, снежног слоја за око 22%, делимичне поледице за 35-36% и јаке кише за 33%.

Анализирајући субјективне факторе, можемо констатовати да је човек једини субјективни и најзначајнији од свих фактора у саобраћајној деликвенцији. Комплексност људског фактора испољава се у саобраћају природним и асоцијалним својствима: психичким, физичким, моралним, образовним и здравственим. Иако у суштини субјективни фактор, однос човека и саобраћајног средства се у одређеном смислу испољава и у објективном односу према вредностима. Наиме, постоје мишљења да су биопсихолошке особине човека ограничене да би задовољиле све елементе сложених ситуација које се појављују у саобраћају. Ограниченост се посебно односи на могућности потпуне перцепције, благовременог предвиђања, ограниченог времена реаговања, пажње и чулног реаговања. Ове околности посебно долазе до изражаја у условима умора, посланости, дејства наркотичних средстава и утицаја алкохола.²

Саобраћај, сам по себи, ствара неке ситуације које захтевају од човека да реагује и изазивају стања која се не манифестују у редовном животу и раду. У лимитираним људским способностима саобраћај се условно манифестује стањем неопходне континуиране пажње, концентрације и усредсређености само на кретање и предвиђања могућих проблема. Од возача не зависи расплет околности и искрслих проблема, већ и од осталих учесника у саобраћају, зато је саобраћај константно стресогено стање, које на учесника оставља и психолошке и физиолошке последице. Статистичка истраживања указују на различите податке о учешћу човека као фактора узрочности у саобраћајној деликвенцији. Ти подаци се крећу на око 60-80, а неки и на 90% узрочности (Бошковић, Марковић, 2015:290).

Угрожавање безбедности саобраћаја и унутрашња безбедност

Када се говори о угрожавању јавног саобраћаја, најчешће се то повезује са појмом саобраћајне незгоде. Према законској дефиницији, саобраћајна незгода је незгода 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 („Службени гласник Републике Србије“, број 41/2009, 53/2010 и 101/2011).

² При концентрацији алкохола у крви од 0,5 до 1,5 промила код возача долази до нарушавања битних функција чулне и моторичке природе. У таквом стању губи се могућност објективне процене и опажања, губи се самоконтрола, појачава се раздражљивост, а опадају моћи запажања, погрешно је осећање личних способности. Долази до поремећаја усклађености покрета и све је чешћа некоординираност између перцепције и психомоторике. Ослабљена је способност чулних и слушних запажања.

Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја састоји се у угрожавању јавног саобраћаја непридржавањем саобраћајних прописа и довођењем у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, услед чега код другог наступи телесна повреда (лака или тешка) или имовинска штета у износу предвиђеном законом.

Узроци саобраћајних незгода су бројни и разноврсни и само неки од њих плод су грешака учесника у саобраћају, док други припадају објективним околностима у вези са возилом на путу. Од грешака возача, ту су најчешће: неприлагођена брзина, неправилно и непрописно претицање и обилажење, као и мимоилажење, грешке код скретања, окретања и вожње уназад, непоштовање првенства пролаза, стране и правца кретања и фактори у вези са психофизичким стањем и искуством возача. Овоме треба додати и непрописно и неправилно поступање путника и пешака, као и других учесника у саобраћају (Бошковић, 1990:232).

Начин сазнања за саобраћајну незгоду различит је и може потицати од различитих субјеката. Но без обзира на то како се сазнало за овај догађај, неопходан је хитан излазак на лице места, поготово у случајевима наступања телесних повреда и веће материјалне штете, и обезбеђење лица места. Основна специфичност оваквог обезбеђења је сама природа лица места. Саобраћајна незгода је догађај на путу, дакле, лице места налази се на путу и у његовој ближој околини. Таквој природи лица места треба прилагодити и методiku поступања приликом обезбеђења лица места.

Брз излазак на лице места овлашћених службених лица полиције требало би да прати планско и организовано предузимање првих мера за обезбеђење лица места. Према околностима конкретног случаја одлучиће се да ли је неопходно зауставити саобраћај и усмерити га у другом правцу. У сваком случају, одмах треба приступити регулисању саобраћаја, да не би дошло до угрожавања безбедности на лицу места саобраћајне незгоде. Ако има повређених, треба организовати спасавање, смештање, прво збрињавање и транспорт повређених лица. Пре преноса, повређене треба идентификовати, ако је то могуће, а њихову имовину пописати и уз потврде предати сродницима или другим лицима. У случају да има усмрћених, треба их прекрити одговарајућим средствима и оставити у положају, како су затечени, до доласка увиђајне екипе.

После ових првих, хитних радњи, треба приступити одређивању круга лица места и упадљивом обележавању, удаљавању свих неовлашћених лица из круга лица места, утврђивању учесника саобраћајне незгоде, њиховој идентификацији и провери, за возаче, овлашћености за управљање возилом те врсте категорије, те њиховог психофизичког стања (умор, алкохолисаност, узимање лекова и омамљујућих средстава и сл.). Затим следи утврђивање постојања евентуалних очевидаца и узимање њихових личних података, те кратак разговор са њима и њихово задржавање до доласка увиђајне екипе. Ако постоји опасност од пожара или у случају да је већ дошло до пожара или експлозије, треба алармирати противпожарне службе, затим заштитити имовину од крађе и развлачења и, на крају, приступити обезбеђењу и очувању трагова и предмета саобраћајне незгоде (Матијевић, Марковић, 2013:384).

По изласку увиђајне екипе на лице места саобраћајне незгоде, руководилац екипе за обезбеђење лица места подноси извештај о затеченом стању и предузетим радњама, као и о подацима до којих се дошло током обезбеђења лица места. Прве радње увиђајне екипе односиће се на утврђивање свих битних околности кон-

кретног случаја, а нарочито утврђивање тачног места, времена и метеоролошких прилика, особине саобраћаја (густина, интензитет, ограничења и сл.), података у вези са учесницима и очевицима незгоде и трагова и предмета на лицу места.

На увиђају нарочиту пажњу треба обратити траговима и предметима, њиховом проналажењу, фиксирању, паковању и касније тумачењу и вештачењу. Као најзначајније трагове код саобраћајне незгоде можемо издвојити трагове на коловозу и објектима у околини, трагове на возилима и на учесницима у саобраћајној незгоди. Проналажење трагова треба извршити плански, од периферије према центру, или обрнуто, и треба обележити и фиксирати само оне трагове који несумњиво потичу од предметне незгоде, а ако су учесници у могућности, пожељно је да и они присуствују овим радњама. Анализа трагова омогућава да се утврди место судара или налета, угао под којим су се десили, угао под којим су се возила кретала пре судара или налета у односу на осну линију пута, сам механизам судара или налета, редослед настанка трагова и оштећења, и друге околности неопходне за разјашњавање случаја. После проналажења трагова и предмета, треба их обележити, извршити фотографисање и скицирање лица места и свих детаља, по свим криминалистичким правилима, обавити информативне разговоре са учесницима и очевицима саобраћајне незгоде и о томе сачинити службене забелешке, те сачинити записник о увиђају (Водинелић, 1986:8).

Нису ретки случајеви у пракси да лице које је проузроковало саобраћајну незгоду (најчешће су то возачи моторних возила), напусти лице места и удаљи се у непознатом правцу. Мотиви ових лица могу бити различити, а најчешће је: страх од одговорности за незгоду, вожња под утицајем алкохола и других омамљујућих средстава, вожња без одговарајуће возачке дозволе, страх да се у возилу не открију и пронађу предмети који потичу из неког кривичног дела, управљање украденим возилом, а у пракси забележени су случајеви да возач није ни приметно да је проузроковао саобраћајну незгоду. Пријава о саобраћајној незгоди, где је проузроковач побегао са лица места, по правилу, добија се од учесника незгоде, неког од сапутника, од могућих очевидаца или других грађана. Након првих сазнања, треба хитно предузети одређене оперативно-тактичке мере и радње, на основу чега се усмерава потрага за одбеглим учиниоцем кривичног дела. Истовремено треба изаћи на лице места и обезбедити га, те извршити увиђај, по свим правилима криминалистичке тактике и методике (Алексић, 1985:373).

Законом о безбедности саобраћаја на путевима, уређују се правила саобраћаја, понашање учесника у саобраћају на путу, ограничења саобраћаја, саобраћајна сигнализација, знаци и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, услови које морају да испуњавају возачи за управљање возилима, оспособљавање кандидата за возаче, полагање возачких испита, право на управљање возилима, издавање возачких дозвола, издавање налепница за возила за особе са инвалидитетом, услови које морају да испуњавају возила, технички прегледи, испитивање и регистрација возила, посебне мере и овлашћења који се примењују у саобраћају на путу, као и друга питања која се односе на безбедност саобраћаја на путевима.

Овим законом уређују се основни услови које морају испуњавати путеви у погледу безбедности саобраћаја.

Контролу и непосредно регулисање саобраћаја на путевима врши Министарство унутрашњих послова – Управа саобраћајне полиције и подручне полицијске управе.

Изузетно, контролу и непосредно регулисање саобраћаја војних возила на путевима могу да врше и надлежни војни органи.

Непосредно регулисање саобраћаја у зони школе могу вршити школске саобраћајне патроле и саобраћајне патроле грађана.

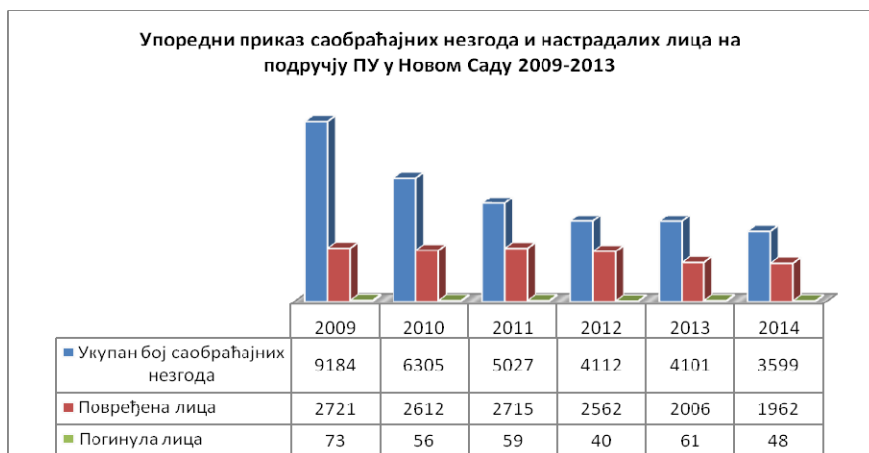
„Саобраћај, у смислу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, је кретање возила и лица на путевима, чије је понашање уређено у циљу његовог безбедног и несметаног одвијања“, док у смислу истог закона „пут је изграђена, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописима“ („Службени гласник Републике Србије“, број 41/2009, 53/2010 и 101/2011).

Осим тога у Закону о безбедности саобраћаја на путевима, у члану 7. су наведени и други употребљени изрази са својим значењем (99 израза), које овом приликом нећемо детаљније образлагати.

Такође, у члану 312. истог закона, садржане су и казнене одредбе у вези прекршаја из области безбедности саобраћаја на путевима.

Анализа укупног броја откривених прекршаја и кривичних дела из области безбедности саобраћаја на подручју Полицијске управе у Новом Саду

На основу статистичких података и по подацима МУП-а Републике Србије, на подручју Полицијске управе у Новом Саду, као друге по величини Полицијске управе у Републици Србији, у току 2014. године, стање у области безбедности саобраћаја на путевима, у односу на 2013. годину, карактерише смањење укупног броја саобраћајних незгода за 12,3% (3.597:4.101). Такође, овај период карактерише смањење броја незгода са настрадалим лицима за 2,2% (1.469:1.502), као и броја повређених лица, такође за 2,2% (1.961:2.006). Број погинулих лица је смањен за 21,3% (48:61), у односу на исти период 2013. године.



Слика 1 – Укупан број саобраћајних незгода и погинулих и повређених лица за период од 2009. до 2014. године

Ове чињенице указују да, и даље, постоји висок степен угрожености људи и имовине у саобраћају на путевима. Посматрајући упоредне податке у протеклих шест година, значајан пад уочен је код броја саобраћајних незгода, а смањено се и број погинулих и повређених лица.

Анализирајући укупан број саобраћајних незгода у току 2014. године (слика 1) догодило се укупно 3.599 саобраћајних незгода, са погинулим и повређеним лицима, као и материјалном штетом.

Од укупног броја саобраћајних незгода, у току 2014. године, број саобраћајних незгода са настрадалим лицима је у 1.470 случајева (мањи у односу на 2013. годину за 32), док је број незгода само са материјалном штетом у 2.129 случајева (мањи је за 470 или 18% у односу на 2013. годину).

У саобраћајним незгодама, у току 2014. године, погинуло је 48 лица (2013-61), број тешко повређених је 306 (339 – мањи је за 9,7%), а лако повређених је 1.656 (1.667 - мањи је за 0,65% него 2013. године).

Када су у питању саобраћајне незгоде, у насељеним местима догодило се 3.075 саобраћајних незгода или 85,4% од укупног броја, од чега на улицама 2.057 незгода, у којима су 22 особе погинуле, а 891 повређено, и на раскрсницама 1.018 незгода, у којима је 6 особа погинуло, а 710 лица је повређено.

На путевима ван насељених места догодила се 524 саобраћајне незгоде, у којима је 20 лице погинуло а 361 је повређено.

Анализирајући узроке саобраћајних незгода, највише саобраћајних незгода догодило се због:

- непрописне и неправилне радње возилом – 2.169, у којима је 1.057 лица страдало;
- непрописне или неприлагођене брзине – 1.041, у којима је 741 лице страдало;
- војње под утицајем алкохола – 361, у којима је 267 лица страдало;
- остали узроци – 256, у којима је 106 лица страдало.

Анализом најугроженијих категорија учесника у саобраћају на путевима, може се констатовати да су најугроженија категорија учесника у саобраћају били:

- возачи моторних возила – 21 особа је погинула, а 827 је повређено;
- путници – 12 особа је погинуло, 249 особа је повређена;
- пешаци – 8 особа је погинуло, 150 особа је повређено;
- бициклисти – 7 особа је погинуло, 577 особа је повређено;
- деца до 14 година – 1 особа је погинула, а 150 је повређено.

Када је у питању откривање саобраћајних прекршаја, у контроли саобраћаја откривено је укупно 60.414 саобраћајна прекршаја, што је за 1.509 или 2,44 % мање него у 2013. години.

Службена лица овлашћена за вођење прекршајног поступка, у 2014. години, донела су 7.931 (32.137) решења, од којих 6.175 (28.519) о кажњавању и 951 (3.618) осталих. На донета решења изјављене су 602 (830) жалбе, а по 10.485(16.944) решења су уплаћене казне.

Анализом укупног броја искључених возача из саобраћаја, у току 2014. године, из саобраћаја је искључено 6.320 (6.899) возача, од којих 4.517 (4.696) због војње под утицајем алкохола, док је због техничке неисправности искључено 110 (279) возила. „Пауком“ је уклоњено 6.697 (7.469) непрописно паркираних возила.

Осим тога, у току 2014. године, поднете су кривичне пријаве због извршених 1.175 (1.254) кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја.

Такође, у току анализираног периода, вршени су и послови инспекцијског надзора из области безбедности саобраћаја. С тим у вези, по пословима инспекцијског надзора извршено је 873 (908) надзора, и то: 123 у вези обуке кандидата за возаче и полагање возачких испита, 335 у вези техничких прегледа, 401 надзора над поштовањем прописа о унутрашњој контроли и 14 надзора контроле привремене саобраћајне сигнализације на месту где се изводе радови. Поводом ових надзора донето је 2 (0) решења и поднето је 297 (207) захтева за покретање прекршајног поступка.

Закључак

Унутрашња безбедност штити суверенитет државе и њених субјеката од свих антидруштвених појава, односно од свих појава којима се угрожава друштвено уређење. С тим у вези, унутрашња безбедност се састоји од индивидуалне, социјеталне и националне безбедности, од којих су свака за себе посебне вредности које се штите како системом безбедности, тако и другим друштвеним мерама.

Када говоримо о угрожавању безбедности саобраћаја, односно угрожавању јавног саобраћаја, као облику угрожавања унутрашње безбедности, најчешће се то повезује са појмом саобраћајне незгоде. Такође, истичемо да је то значајно због опасности по људски живот и материјална добра. Према законској дефиницији, као што је у протеклом делу рада наведено, саобраћајна незгода је незгода 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

Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја састоји се у угрожавању јавног саобраћаја непридржавањем саобраћајних прописа и довођењем у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, услед чега код другог наступи телесна повреда или имовинска штета у износу предвиђеном законом.

Узроци саобраћајних незгода су бројни и разноврсни и само неки од њих плод су грешака учесника у саобраћају, док други припадају објективним околностима у вези са возилом на путу. С тим у вези, угрожавање безбедности саобраћаја последица је неке од грешака возача, настале због непридржавања саобраћајних прописа, а најчешће су: неприлагођена брзина; неправилно и непрописно претицање и обилажење, као и мимоилажење; грешке код скретања, окретања и вожења уназад; непоштовање првенства пролаза, стране и правца кретања; и фактори у вези са психофизичким стањем и искуством возача (алкохолисаност возача, умор, недовољног знања, болести, услова пута, временских услова (киша, лед, снег), техничке неисправности возила и друго). Овоме треба додати и непрописно и неправилно поступање путника и пешака, као и других учесника у саобраћају.

Осим тога, анализом података о броју повређених и погинулих у саобраћајним незгодама, у свим врстама путничког саобраћаја (аутомобилски, железнички, авионски), као и о висини материјалне штете проузроковане тим незгодама, видимо да те цифре знатно премашују опасности које изазивају други неоружани облици угрожавања безбедности државе и друштва. Када су у питању последице саобраћајних незгода, можемо рећи да су оне многобројне и значајне не само за унесређеног и

његову породицу, него и за само друштво. Ту се, пре свега, мисли на умањење броја радно способног становништва повећањем броја инвалида, што као посредну последицу има одређен утицај на одбрану и безбедност земље, с обзиром на то да је највећи број погинулих и повређених међу младим људима. Затим, ту се мисли на огромну материјалну штету, како због губитка тих средстава, тако и због лечења и рехабилитације повређених. Осим тих чинилаца и њиховог утицаја на безбедност, нису занемарљиве ни последице које те несреће остављају на породицу (нарочито децу) у социјалном и психолошком смислу.

Ако се посматра угрожавање безбедности саобраћаја у условима међународне блокаде, можемо закључити да је безбедност у овој сфери латентно угрожена зато што осиромашење становништва и друштва у целини као последицу у саобраћају има све више старих и технички неисправних возила, као и да тим возилима све више управљају лица без возачке дозволе на нашим путевима. То су, као што смо видели, фактори значајни за угрожавање безбедности (Стајић, 2011:292).

На основу свега наведеног, друштво и држава, преко система безбедности, ради безбедности у саобраћају, делује превентивно и репресивно бољом организованошћу и техничком опремљеношћу, чиме се том проблему даје већи значај у заштити друштвених вредности.

Литература

[1] Владимир Водинелић, *Саобраћајна криминалистика* (Београд: Правни факултет, 1986.)

[2] Владимир Кривокапић, *Криминалистика: општи део*, (Београд: Научна књига, 1990).

[3] Живојин Алексић, *Криминалистика* (Београд: Виша школа унутрашњих послова, 1985.).

[4] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, („Службени гласник Републике Србије“, број 41/2009, 53/2010 и 101/2011).

[5] Кривични законик, („Службени гласник Републике Србије“, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009 и 121/2012).

[6] Љубомир Стајић, *Основи система безбедности* (Нови Сад: Правни факултет, 2011).

[7] Мићо Бошковић, *Материјални трагови у криминалистичкој обради*, (Београд: Полицијска академија, 1990.).

[8] Миле Матијевић, Милош Марковић, *Криминалистика* (Нови Сад: Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду, 2013.).

[9] Мило Бошковић, Милош Марковић, *Криминологија са елементима виктимологије* (Нови Сад: Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду, 2015.).

[10] Станимир Ђукић, *Основи безбедности и систем безбедности у Стратегији националне безбедности, Војно дело*, број 7/2017, Београд, 2017.

[11] Станимир Ђукић, *Нарушавање јавног реда и мира као облик угрожавања унутрашње безбедности, Војно дело*, број 1/2019, Београд, 2019.