

АНАЛИЗА СУДСКИХ ОДЛУКА ЗА КРИВИЧНО ДЕЛО УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

ANALYSIS OF COURT DECISIONS FOR THE CRIMINAL OFFENCE OF ENDANGERING PUBLIC TRAFFIC

Младен Марић¹ и Милан Саламадија²

Резиме: Саобраћајна кривична дела представљају посебну категорију противправних понашања учесника у саобраћају, али и због своје масовности предмет су изузетног интереса како стручњака - теоретичара и науке уопште, тако и обичних грађана. С обзиром на специфичност и последице кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, у раду ће бити направљен осврт на правно одређење овог дела у нашој земљи, као и на проблеме који се сусрећу приликом утврђивања кривице, а све у циљу сагледавања различитих приступа и проналажењу одређених решења која ће се моћи имплементирати у пракси. Такође, у раду ће бити извршена анализа судских одлука Основног и Окружног суда у Бања Луци, са акцентом на осуђујуће пресуде (затворска, новчана, условна, судске опомене и ослобађање од казне), како би се сагледала казнена политика и судска пракса.

Кључне речи: кривично дело, кривица, пресуда.

1. УВОД

За безбедност друмског саобраћаја може се рећи да је акутни проблем друштва. Наиме, противправна понашања у области саобраћаја су веома присутна и ни у једној области друштвеног живота није тако масовно кршење друштвених норми као што је то случај са друмским саобраћајем. Број повређених и смртно страдалих лица у друмском саобраћају је веома висок и зато је потребно планирати и предузимати адекватне мере и радње на њиховом спречавању, али исто тако пажњу треба посветити и њиховом доказивању и процесуирању.

Стога, у уводном делу рада, биће најпре речи о правном одређењу кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја у нашој земљи, као и о проблемима који се сусрећу приликом утврђивања кривице. Такође, у раду ће бити извршена анализа судских одлука Основног и Окружног суда у Бања Луци, са акцентом на осуђујуће пресуде (затворска, новчана, условна, судске опомене и ослобађање од казне).

Наиме, растући проблем саобраћајних незгода и људских жртава у Републици Српској утицао је на избор ове теме. Опредељење за анализу судских одлука за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја произашло је из чињенице да је реч о најчешћем делу из групе кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја, али и због саме тежине и последице овог дела. Такође, у вези са овим кривичним делом постоји неколико проблема који указују на потребу истраживања која могу донети одређена решења.

Овде се пре свега мисли на проблеме у погледу извршиоца кривичног дела, објективног услова кажњивости и утврђивања кривице. Такође, један од циљева рада је да се сагледа и казнена политика судова и судска пракса. Ова и друга питања у вези са кривичним делом угрожавања јавног саобраћаја су, такође, значајни проблеми који захтевају научни и стручни одговор.

¹ Начелник, Младен Марић, дипл. мастер кривичног права, Центар јавне безбедности, Краља Петра I Карађорђевића бр. 5, Бања Лука, Република Српска, m.maric@mup.vladars.net

² Инспектор, Милан Саламадија, дипл. правник унутрашњих послова, Служба министра, Трг Републике Српске 1, Бања Лука, Република Српска, milan.salamadija@mup.vladars.net

2. КРИВИЧНО ДЕЛО УГРОЖАВАЊА ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја прописано је чланом 410. Кривичног закона Републике Српске. У ставу 1. овог члана прописан је основни облик кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, а чини га онај учесник у саобраћају на путевима, који се непридржава саобраћајних прописа и тиме тако угрози јавни саобраћај да доведе у опасност живот људи или имовину већег обима, па услед тога код другог наступи тешка телесна повреда или имовинска штета преко 3.000,00 КМ, за шта ће се казнити затвором од шест месеци до пет година.¹

Радња учињења овог кривичног дела одређена је као непридржавање саобраћајних прописа. Због таквог одређења радње учињења, кривично дело угрожавања јавног саобраћаја је бланкетног карактера, јер кривични закон не одређује облике његовог вршења, већ они произилазе из забрана и упутстава које за учеснике у саобраћају на путевима садрже одговарајући саобраћајни прописи.²

У пракси, радња учињења овог кривичног дела најчешће се састоји у управљању моторним возилом недозвољеном или неприлагођеном брзином, управљању возилом под утицајем алкохола или дрога, неправилном односно непрописном претицању, непрописном мимоилажењу или заобилажењу, недржању одстојања, неправилном скретању, употреба неисправног возила, непрописном поступању при употреби светлосних сигнала у саобраћају, погрешном заустављању и паркирању, непоштовању права првенства пролаза пешака на пешачком прелазу или у непоштовању права првенства пролаза другим учесницима у саобраћају, необраћању пажње на пешака који се налази на коловозу или који ступа на коловоз, непрописној вожњи уназад и др.³

Да би непридржавање саобраћајних прописа представљало радњу учињења овог кривичног дела потребно је да је тиме тако угрожен јавни саобраћај, да је доведен у опасност живот људи или имовина већег обима.⁴ Свако непридржавање саобраћајних прописа, односно свако угрожавање јавног саобраћаја не представља ово кривично дело. С обзиром на овако одређену последицу дела, кривично дело угрожавања јавног саобраћаја је деликт конкретне угрожавања. О конкретности опасности за живот људи или имовину већег обима радиће се у случају постојања блиске могућности повреде добра које је доведено у опасност, тако да се, по редовном току ствари, повреда тог добра може очекивати у сваком тренутку. Угрожавање јавног саобраћаја којима није створена наведена конкретна опасност спадају у саобраћајне прекршаје. Иако се у закону говори о довођењу у опасност живота људи, последица овог кривичног дела ће бити остварена и у случају када је доведен у опасност живот и само једне особе. Међутим, за постојање кривичног дела мора бити угрожен неко други. То друго лице може се налазити и у возилу којим је управљао учинилац кривичног дела. Ово важи и за угрожавање имовине. Према томе, ово кривично дело не постоји уколико је непридржавањем саобраћајних прописа учинилац угрозио властити живот или је оштетио своју властиту имовину, нпр. оштетио властито возило.⁵

Међутим, за постојање дела из става 1. овог члана није довољно да је услед непридржавања саобраћајних прописа од стране учесника у саобраћају тако угрожен јавни саобраћај, да је доведен у опасност живот људи или имовина већег обима, него је потребно и да је због тога код другог наступила тешка телесна повреда или имовинска штета преко 3.000,00 КМ. Наступање код другог тешке телесне повреде или имовинске штете преко 3.000,00 КМ представља објективни услов инкриминације. С обзиром на то, овај елемент законског описа кривичног дела угрожавања јавног

¹ Кривични закон Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ бр. 49/03,108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 67/13).

² М. Бабић, *Кривично право – посебни дио*, Бања Лука 2008, стр. 336.

³ За наведене радње чињења кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја може се рећи да представљају и најчешће узроке саобраћајних незгода. У 2013. години, на подручју Републике Српске, због неприлагођене брзине догодила се 2.461 саобраћајна незгода, због непоштовања првенства пролаза 1.087 саобраћајних незгода, због недржања одстојања 1.016 саобраћајних незгода, због непрописног мимоилажења 358 саобраћајних незгода, а због непрописног претицања евидентирано је 215 саобраћајних незгода. Број погинулих пешака за наведени период је 41, док је број теже повређених 100, а лакше повређених 256.

⁴ Према начелном правном мишљењу усвојеном 30.06.2004. године на седници Кривичног одељења Врховног суда Републике Српске, законско обележје „имовина већег обима“ постоји ако вредност имовине прелази износ од 30.000,00 КМ.

⁵ Коментар Кривичног закона Федерације Босне и Херцеговине, Сарајево 2005, стр. 1220.

саобраћаја не мора бити обухваћен вионошћу учинитеља.¹ Дакле, неће бити остварено ово кривично дело ако је наведена имовинска штета наступила искључиво на имовини учинитеља.

Дело се може учинити само у саобраћају на јавним путевима чиме је његово извршење просторно ограничено. Појам пута је одређен саобраћајним прописима. Према Закону о основама безбедности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини под појмом пута се подразумева сваки јавни пут и некатегорисани пут на којем се одвија саобраћај.² С обзиром на законски опис кривичног дела из става 1. овог члана, дело се може учинити не само на јавном путу него и на некатегорисаном путу, али је неопходно да се ради о путу на којем се врши јавни саобраћај.³

Учинитељ кривичног дела може бити само учесник у саобраћају. Да ли је лице учесник у саобраћају утврђује се у сваком конкретном случају на основу одговарајућих саобраћајних прописа.⁴ У старијој судској пракси било је донекле спорно да ли пешак може бити извршилац овог дела. У том погледу нема основа за било какву дилему, јер нема ни једног разлога зашто пешак не би могао бити извршилац овог кривичног дела.⁵ У вези са питањем да ли лице које своје возило да на употребу другом лицу које управљајући тим возилом изврши ово кривично дело треба сматрати саизвршиоцем у случају да се даје неисправно возило, или се даје лицу без дозволе, такође је без основа у старијој судској пракси било мишљење да на то питање треба потврдно одговорити. Наиме, ни овде не треба да буде никаквих дилема и не може се ни екстезивним тумачењем појма учесник у саобраћају доћи до овог става.⁶

Субјективну страну овог кривичног дела чини умишљај. Умишљај постоји када је извршилац био свестан да се не придржава саобраћајних прописа и да ће на тај начин довести или да може довести у опасност живот људи или имовине већег обима, па хоће или пристаје на наступање такве последице.⁷

У ставу 2. овог члана прописан је лакши облик дела, односно нехатно учињење дела из става 1., што је и најчешћи облик виности код овог кривичног дела. Наиме, ако је дело из става 1. учињено нехатно, учинилац ће се казнити новчаном казном или затвором до три године.⁸

Такође, у ставу 3. овог члана, законодавац је за дела из става 1. или 2. овог члана, услед којих је наступила смрт једног или више лица, прописао да ће се учинилац казнити за дело из става 1. затвором од двије до дванаест година, а за дело из става 2. затвором од једне до осам година.⁹ Ово је уједно и тежи облик кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.¹⁰

2.1. Утврђивање кривице код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја

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 кривичног дела.

Разграничење појединих облика кривице код кривичног дела угрожавања 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 угрожавања јавног саобраћаја. Преовладава схватање да је директан умишљај могућ код овог кривичног дела, а постојаће када је

¹ *Ibid.*

² Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13).

³ М. Бабић, *Кривично право – општи и посебни дио*, Бања Лука 2014, стр. 434.

⁴ М. Бабић, И. Марковић, *Кривично право – посебни дио*, Бања Лука 2007, стр. 333-334.

⁵ Види З. Средић, М. Мамић, *Практикум 2 – Закони из области безбедности саобраћаја Босне и Херцеговине и Републике Српске*, Бања Лука 2012, стр. 34-35.

⁶ З. Стојановић, О. Петровић, *Кривично право – посебни дио*, Београд 2006, стр. 270.

⁷ М. Бабић, *Кривично право – општи и посебни дио*, Бања Лука 2008, стр. 337.

⁸ Коментар *Кривичног закона Републике Српске*, Сарајево 2005, стр. 1841.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Лицем погинулим у саобраћајним незгодама сматра се свака особа која је погинула одмах или у року од 30 дана услед саобраћајне незгоде.

учинилац свестан да ће радњом (кршење саобраћајних прописа), проузроковати забрањену последицу (конкретна опасност за људе или имовину), и хоће њено наступање.¹

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 лишавање живота или доношење 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 може се закључити 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 предпоставке 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).²

У вези с питањем виности учинитеља кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја велика пажња је посвећена проблему разграничења евентуалног умишљаја од свесног нехата. Код оба ова облика виности учинитељ је свестан непридржавања саобраћајних прописа и могућности наступања забрањене последице, а разлика између њих је у погледу вољног елемента виности, тј. у погледу тога да ли је учинитељ пристао на такво угрожавање јавног саобраћаја којим ће бити доведен у опасност живот људи или имовина већих размера (евентуални умишљај) или је олако држао да таква последица неће наступити односно да ће је моћи спречити (свесни нехат). Закључак о томе да ли је у конкретном случају учинитељ поступао с евентуалним умишљајем или са свесним нехатом може се донети само на основу околности учињења дела.³ Тако је на Саветовању у бившем Савезном врховном суду, одржаном још 1961. године, заузет став „ако се утврди да је учинитељ поступао безобзирно, обесно, грубо вређајући саобраћајне прописе и правила, очигледно угрожавајући туђе животе и имовину и томе слично, мораће се логички закључити да је пристао на наступање конкретне опасне ситуације, дакле, да је поступао са евентуалним умишљајем. Ако се пак понашање учинитеља, након савесне оцјене свих околности случаја, не може квалификовати као безобзирно, већ само као неопрезно и недовољно обазриво, биће оправдан закључак о постојању нехатног облика кривње“.⁴

На субјективном плану значајно је и питање како процењивати стање алкохолисаности извршиоца. Не може се прихватити став једног дела судске праксе који алкохолисаност изједначава са умишљајем. Само ако је алкохолисаност праћена кршењем и других саобраћајних прописа у мери и на начин да се може доћи до закључка о постојању високог степена безобзирности, може се радити о умишљају. С тим у вези битна је и одредба члана 14. став 3. Кривичног закона Републике Српске,⁵ која прописује да је кривично одговоран учинилац кривичног дела који употребом алкохола, дрога или на други начин доведе себе у стање у коме није могао схватити значај свог дела или управљати својим поступцима, ако је у време довођења у то стање дело било обухваћено његовим умишљајем или је у односу на дело код њега постојао нехат, а закон за такво дело предвиђа кривичну одговорност и за нехат (самоскривљена неурачунљивост).

У вези са кривичном одговорношћу за кривично дјело угрожавање јавног саобраћаја, посебан значаја има тзв. начело поверења. То начело полази од тога да се учесник у саобраћају може поуздати у то да

¹Р. Рисимовић, *Утврђивање кривице код кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја*, часопис *Наука безбедност полиција*, 2 (2007), Београд 2007, стр. 83-96.

² *Ibid.*

³ А. Тирић, *Кривична дела против сигурности јавног промета, једнакост и сигурност грађана кроз призму усаглашености кривичног законодавства у Босни и Херцеговини*, Сарајево 2013, стр. 6.

⁴ Види Г. Милановић, *Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 195. Кривичног закона Републике Србије*, Нови Сад 2004, стр. 97.

⁵ *Кривични закон Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ бр. 49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 67/13).*

ће се други учесници у саобраћају придржавати саобраћајних прописа. Ово начело обезбеђује нормално одвијање саобраћаја, али оно не може важити без ограничења, тако да се може говорити о начелу ограниченог поверења. Ограничење се састоји у следећем : 1) ако је учеснику у саобраћају сасвим јасно да се други учесник непрописно понаша, дужан је преузети све да до саобраћајне незгоде не дође, и 2) у односу на одређену категорију лица не може се очекивати да ће се понашати у складу са саобраћајним прописима тако да начело поверења у односу на њих не важи (деца, инвалиди, старе и немоћне особе). Дакле, у том смислу сваки учесник је у саобраћају дужан рачунати на неочекиване и непрописне поступке тих учесника у саобраћају и таквој могућности прилагодити своје понашање.¹ Међутим, у вези са тим, у судској пракси су заузети одређени ставови. У ситуацији кад возач примети непридржавање прописа другог учесника у саобраћају, постоји сагласност у судској пракси да своју вожњу мора прилагодити тој околности, иначе чини кривично дело. Возач моторног возила мора водити рачуна о томе да ли други учесници крше саобраћајне прописе и да томе прилагоди своју вожњу. То се у пракси пре свега односи на пешаке када возач примети њихово неправилно прелажење преко коловоза, или неправилно кретање по коловозу. Иначе, оправдан је и став судске праксе да нема кривичне одговорности ако је грешка другог учесника, али возач није изабрао најбоље решење за избегавање саобраћајне незгоде. У судској пракси је, међутим спорно да ли је возач моторног возила дужан да предвиди непрописно понашање другог учесника. Требало би узети, полазећи од начела ограничења поверења, да та дужност постоји само онда када је према околностима конкретног случаја и искуству очигледно да се може очекивати такво непрописно понашање другог учесника. У вези са овим две ситуације су биле присутне и спорне у судској пракси, а то су: изненадно прелажење пешака преко коловоза, као и непрописно понашање деце и старији лица. Код изненадног прелажења пешака пресудно је да ли је он показао намеру да пређе коловоз. Ако јесте, возач би био дужан да предвиди његово непрописно прелажење.

У погледу деце, инвалида и старијих лица постоји посебно ограничење у погледу начела поверења, што значи да њихово неправилно понашање за возача не сме да буде изненађења. Постоји повећана обавеза опрезног поступања возача, тако да и онда када ова лица која се налазе поред коловоза не показују намеру да пређу коловоз, возач мора пажљивије, него када су у питању други пешаци, да процењује могућност њиховог изненадног преласка коловоза. Но, не би требало сасвим отићи у крајност па увек, без обзира на понашање ових лица и друге околности конкретног случаја, узимати да постоји могућност њиховог изненадног прелажења, а тиме и обавеза прилагођавања вожње, а да се то ни из чега у конкретном случају није могло закључити, јер би то отежавало и знатно успоравало саобраћај.²

Уколико се ради о два или више учесника који су непридржавањем саобраћајних прописа остварили једно те исто кривично дело угрожавања јавног саобраћаја, кривична одговорност једног учесника не искључује кривичну одговорност другог учесника у саобраћају, али може утицати на степен његове кривичне одговорности и на одмеравање казне.³

3. КРИВИЧНО ДЕЛО УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОСНОВНОГ И ОКРУЖНОГ СУДА У БАЊА ЛУЦИ

Емпиријско истраживање у овом раду обухватиће приказ статистичких показатеља који се односе на судске одлуке за кривично дело „угрожавања јавног саобраћаја“. Подаци прилагођени овом раду су званични подаци Основног и Округног суда у Бања Луци и приказаће се кроз табеле.

У првом делу емпиријског истраживања приказаће се одлуке Основног суда у Бања Луци за кривично дело „угрожавања јавног саобраћаја“ из члана 410. став 1, 2 и 3 Кривичног закона Републике Српске за период од јануара 2010. године до 19. августа 2014. године. Подаци који ће се презентовати односе се на број кривичних предмета и спроведених кривичних поступака, као и на врсте кривичних санкција које су изречене починиоцима наведеног кривичног дела.

На основу приказаних података (табела 1.) евидентно је да је, у посматраном периоду, највећи број кривичних предмета обрађен у 2013. години и првих осам месеци 2014. године. Наиме, највећи број

¹ З. Стојановић, О. Петровић, *нав. дело*, стр. 269.

² *Ibid.*

³ М. Бабић, *Кривично право – општи и посебни дио*, Бања Лука 2014, стр. 435.

предмета окончан је спровођењем главног претреса, односно 87,09%, а најчешћа пресуда суда је била судска такса са учешћем од 53,70%. Са уделом од 20,37% на другом месту је новчана казна, а затим са 18,51% следи условна осуда, са 5,55% казна затвора и са 1,85% заштитна мера забране управљања моторним возилом. На предходном саслушању решена су три предмета, један је окончан судском таксом, а преостала два са новчаном казном. Када је реч о судским одлукама које су донешене ван главног претреса три се односе на замену новчане казне казном затвора, а по једна на судску одлуку и замену казне затвора новчаном казном.

Табела 1. Кривично дело угрожавање јавног саобраћаја из члана 410. став 1

Р.б.	Опис	Година					Укупно
		2010.	2011.	2012.	2013.	01.01.- 19.08.2014.	
1.	Број предмета	5	1	8	27	21	62
2.	Кривично	5	1	8	27	21	62
2.1.	К- К ¹	5	1	8	23	17	54
2.2.	Судска такса	-	-	7	15	7	29
2.2.	Условна осуда	-	1	1	2	6	10
2.3.	Забрана управљања моторним возилом	-	-	-	-	1	1
2.4.	Новчана казна	5	-	-	6	-	11
2.4.	Затвор	-	-	-	-	3	3
3.	К-Кпс ²	-	-	-	1	2	3
3.1.	Новчана казна	-	-	-	1	1	2
3.2.	Судска такса	-	-	-	-	1	1
4.	К - Кв ³	-	-	-	3	2	5
4.1.	Судска такса	-	-	-	-	1	1
4.2.	Замена новчане казне казном затвора	-	-	-	2	1	3
4.3.	Замена казне затвора новчаном казном	-	-	-	1	-	1

Анализирајући презентоване податке (табела 2.) уочава се да за кривична дела угрожавања јавног саобраћаја из члана 410. став 2, током 2010. године, није било спроведених кривичних поступака. У посматраном периоду број кривичних предмета који је обрађен од стране Основног суда у Бања Луци за наведено кривично дело је 212. Од укупног броја обрађених предмета на главном претресу је било 163 предмета или 76,88%. За највећи број предмета са главног претреса изречена је судска такса, што је 68,09%, а затим следи условна осуда са уделом од 21,47% и новчана казна са уделом од 9,20%. Казна затвора је узречена само у два случаја, што чини 1,22%. Када је реч о предметима предходног саслушања може се констатовати да је евидентирано 46 предмета, односно 21,69%, по којима се на овакав начин поступало, те да оваквих предмета није било у 2010., 2011. и 2012. години. Највећи број предмета предходног саслушања је окончан судском таксом или 45,65%, а затим следи новчана казна са 36,95%, условна осуда са 15,21% и казна затвора са 2,17%. Број предмета по којима је одлучивало веће ван главног претреса је 2 или 0,94% и за оба случаја је донешена судска одлука у виду судске таксе.

Од укупно 54 предмета (табела 3.), колико их је било у посматраном периоду за кривична дела угрожавања јавног саобраћаја из члана 410. став 3, за 46 предмета се водио главни претрес, што чини 85,18%. На главном претресу највећи број предмета је окончан судском таксом (58,69%), док се на другом месту налази казна затвора са учешћем од 26,08%, што није био случај са чланом 410. став 1 и чланом 410. став. 2. Затим, са уделом од 10,86% следи условна осуда и 4,34% новчана казна. Када је реч о предметима предходног саслушања, који заузимају 7,40%, може се констатовати да су по два предмета окончана новчаном казном и судском таксом. За предмете ванпретресног већа може се истаћи да је по један предмет окончан заменом новчане казне казном затвора и заменом казне

¹Кривични предмети у којима поступа судија појединац или веће кривично одељења Суда „К“.

²Предмети претходног саслушања по којима поступа судија за претходно саслушање „Кпс“.

³Предмети већа које доноси одлуке ван главног претреса (ванпретресно веће) „Кв“.

затвора новчаном казном, а за два предмета донешена је одлука о судској такси. Такође, потребно је навести да предмета за наведено кривично дело није било у 2011. години.

У другом делу емпиријског истраживања приказаће се одлуке Окружног суда у Бања Луци за кривично дело „угрожавање јавног саобраћаја“ за период од јануара 2009. године до децембра 2013. године. Подаци који ће се презентовати односе се на број пријава, истрага и оптужница за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја, као и на врсте кривичних санкција које су изречене починиоцима наведеног кривичног дела.

Табела 2. Кривично дело угрожавање јавног саобраћаја из члана 410. став 2

Р.б.	Опис	Година					Укупно
		2010.	2011.	2012.	2013.	01.01.- 19.08.2014.	
1.	Број предмета	-	5	31	106	70	212
2.	Кривично	-	5	31	106	70	212
2.1.	К- К	-	5	29	87	43	163
2.2.	Судска такса	-	-	29	58	25	111
2.2.	Условна осуда	-	1	-	21	13	35
2.3.	Забрана управљања моторним возилом	-	-	-	-	-	-
2.4.	Новчана казна	-	2	-	8	5	15
2.4.	Затвор	-	2	-	-	-	2
3.	К-Кпс	-	-	-	19	27	46
3.1.	Новчана казна	-	-	-	11	6	17
3.2.	Судска такса	-	-	-	6	15	21
3.3.	Условна осуда	-	-	-	2	5	7
3.4.	Затвор	-	-	-	-	1	1
4.	К – Кв	-	-	2	-	-	2
4.1.	Судска такса	-	-	2	-	-	2
4.2.	Замена новчане казне казном затвора	-	-	-	-	-	-
4.3.	Замена казне затвора новчаном казном	-	-	-	-	-	-

Табела 3. Кривично дело угрожавање јавног саобраћаја из члана 410. став 3

Р.б.	Опис	Година					Укупно
		2010.	2011.	2012.	2013.	01.01.- 19.08.2014.	
1.	Број предмета	2	-	17	18	17	54
2.	Кривично	2	-	17	18	17	54
2.1.	К- К	2	-	17	13	14	46
2.2.	Судска такса	-	-	15	4	8	27
2.2.	Условна осуда	-	-	-	3	2	5
2.3.	Забрана управљања моторним возилом	-	-	-	-	-	-
2.4.	Новчана казна	-	-	-	-	2	2
2.4.	Затвор	2	-	2	6	2	12
3.	К-Кпс	-	-	-	2	2	4
3.1.	Новчана казна	-	-	-	2	-	2
3.2.	Судска такса	-	-	-	-	2	2
3.3.	Условна осуда	-	-	-	-	-	-
3.4.	Затвор	-	-	-	-	-	-
4.	К - Кв	-	-	-	3	1	4
4.1.	Судска такса	-	-	-	2	-	2
4.2.	Замена новчане казне казном затвора	-	-	-	-	1	1
4.3.	Замена казне затвора новчаном казном	-	-	-	1	-	1

Анализирајући презентоване податке (табела 4.) може се закључити да је највише пријава евидентирано у 2009. години, те да је приметан тренд њиховог опадања. Надаље, посматрајући број истрага у раду, у односу на број пријава, евидентно је да велики број пријава није имао обележје кривичног дела. Међутим, потребно је нагласити да је у 2012. и 2013. години приметна најмања разлика између броја пријава и истрага у раду. Од наведеног броја истрага у раду приметан је и извештајни број наредби о непокретању истраге, где је накнадно утврђено да не постоји основ за покретање исте. Исто тако потребно је истаћи да није занемарљив број обустављених истрага у току извештајног периода, јер један од главних разлога обустављања је недостатак доказа, што онемогућава подизање оптужнице и утврђивања одговорности лица која се терете за кривично дело. Дакле, од укупног броја истрага у раду нешто више од 61% резултира потврђивањем оптужнице у току извештајног периода.

Табела 4. Подаци о пријавама, истрагама и оптужницама за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја

Р.б.	Година	Укупно пријава у раду	Укупно истрага у раду	Наредбе о непокретању истраге	Обустављено истрага у току извештајног периода	Подигнуто оптужница у току извештајног периода	Потврђено оптужница у току извештајног периода
1.	2009.	449	367	14	63	219	217
2.	2010.	415	346	21	68	197	197
3.	2011.	406	305	11	57	194	181
4.	2012.	414	380	14	64	259	245
5.	2013.	313	286	14	38	176	191
Укупно		1.997	1.684	74	290	1.045	1.031

Табела 5. Подаци о судским одлукама за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја

Р.б.	Година	Судске одлуке								
		Обустава поступка	Осуђујуће пресуде						Одбијајуће пресуде	Ослобађајуће пресуде
			Затворска	Новчана	Условна	Судске опомене	Ослобађање казне	Укупно		
1.	2009.	10	47	68	109	-	-	224	-	-
2.	2010.	4	39	63	97	-	-	199	2	6
3.	2011.	-	31	47	103	-	-	181	1	5
4.	2012.	4	46	76	85	-	1	208	1	6
5.	2013.	5	28	79	61	-	1	169	1	2
Укупно		23	191	333	455	-	2	981	5	19

На основу презентованих података (табела 5.) видљиво је да се највећи број осуђујућих пресуда односи на условне пресуде што чини 46,38% од укупног броја осуђујућих пресуда. На другом месту налазе се новчане пресуде са уделом од 33,94%, а затим следе затворске пресуде са 19,46%. Када је реч о осталим осуђујућим пресудама потребно је истаћи да судских опомена није било, док су забележена два случаја ослобађања казне. Такође, неопходно је нагласити да је, у посматраном периоду, било пет одбијајућих пресуда, деветнаест ослобађајућих пресуда и двадесет три обуставе поступка.

4. ЗАКЉУЧАК

Различита противправна понашања, односно чињења кривичних дела и прекршаја из области саобраћаја у Републици Српској су веома масовна. Статистички показатељи Министарства унутрашњих послова Републике Српске о броју почињених кривичних дела, односно о броју повређених и смртно страдалих лица у друмском саобраћају, указују управо на ту масовност. Дакле, да би се ова противправна понашања предупредила потребно је планирати и предузимати адекватне мере и радње на њиховом спречавању, доказивању и процесуирању.

На основу презентованих података у раду може се констатовати да казнену политику судова у Бања Луци, у погледу кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја, одликује благо кажњавање учиниоца.

Наиме, судови често изричу новчане казне, а казне затвора, по правилу, се изричу у трајању које је ближе посебном минимуму казне затвора за ово кривично дело. Поред тога, судови често учиниоцима овог кривичног дела изричу условну осуду, нарочито условну осуду на казну затвора, а евидентни су и случајеви ублажавања казне по врсти или мери.

Такође, обрађени подаци указују и на не тако занемарљив број обустављених истрага у току извештајног периода, као и на број потврђених оптужница који једва прелази 60%. Наиме, као један од главних разлог обустављања истрага и непотврђивања оптужница је недостатак доказа, а пропусти се могу тражити како у раду тужилаштва, тако и у раду полиције.

Дакле, имајући у виду обим саобраћајне деликвенције у Републици Српској, евидентно је да се само кривично-правним регулисањем кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја не може утицати на поштовање саобраћајних прописа, већ је потребно, поред континуираног предузимања превентивно-пропагандних активности и кампања едукативног садржаја, постојеће законе доследно спроводити у пракси од стране судова, мислећи пре свега на критерије изрицања кривичних санкција починиоцима кривичних дела из области саобраћаја.

Наиме, мишљења смо, а што потврђују и презентовани подаци, да судске одлуке, када је реч о санкционисању преступника за кривична дела угрожавања јавног саобраћаја, неодговарају обиму и тежини последица ових кривичних дела, те да би доследнија примена закона у погледу одмеравања казне, значајније утицала на већ постојеће преступнике, али и на друге учеснике у саобраћају, а што би у коначници допринело побољшању саобраћајне културе и опште безбедности у саобраћају.

5. ЛИТЕРАТУРА

- [1]. А. Тирић, Кривична дела против сигурности јавног промета, једнакост и сигурност грађана кроз призму усаглашености кривичног законодавства у Босни и Херцеговини, Сарајево 2013, стр. 6.
- [2]. Г. Милановић, Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 195. Кривичног закона Републике Србије, Нови Сад 2004, стр. 97.
- [3]. З. Стојановић, О. Петровић, Кривично право – посебни дио, Београд 2006.
- [4]. З. Средић, М. Мамић, Практикум 2 – Закони из области безбедности саобраћаја Босне и Херцеговине и Републике Српске, Бања Лука 2012, стр. 34-35.
- [5]. М. Бабић, Кривично право – посебни дио, Бања Лука 2008.
- [6]. М. Бабић, Кривично право – општи и посебни дио, Бања Лука 2014.
- [7]. М. Бабић, И. Марковић, Кривично право – посебни дио, Бања Лука 2007.
- [8]. Р. Рисимовић, Утврђивање кривице код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, часопис Наука безбедност полиција, 2 (2007), Београд 2007, стр. 83-96.
- [9]. Кривични закон Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ бр. 49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 67/13).
- [10]. Коментар Кривичног закона Републике Српске, Сарајево 2005.
- [11]. Коментар Кривичног закона Федерације Босне и Херцеговине, Сарајево 2005.
- [12]. Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13).