

ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ПРАВОСУДНИХ ОРГАНА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ У ПОГЛЕДУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

STRENGTHENING THE CAPACITY OF JUDICIAL BODIES IN THE REPUBLIC OF SERBIA AT THE SITUATION OF TRAFFIC ROAD SAFETY

Резиме: Почетак примене новог Законика о кривичном поступку у судовима опште надлежности у Републици Србији од 1.10.2013. године донео је значајне новине. Једна од најважнијих је да су истрагу почели да воде надлежни јавни тужиоци. Без недовољно припрема а многи од њих и без довољно искуства када су у питању увиђаји саобраћајних незгода препустили су да увиђаје најчешће обављају припадници саобраћајне полиције. Правосудна академија, институција за образовање кадрова у правосуђу Републике Србије препознала је значај добро обављеног увиђаја као предуслова за брзо и ефикасно спровођење истраге поводом саобраћајне незгоде. Због тога, организовала је заједничку обуку јавних тужилаца и припадника саобраћајне полиције у погледу различитих аспеката и проблема који се односе на увиђаје поводом саобраћајних незгода. Обука је одржана у периоду новембар 2015. – мај 2017. године у свим седиштима виших судова односно полицијских управа. У овом раду приказали смо неке од најважнијих резултата обука према подацима који су добијени кроз евалуационе листова Правосудне академије али и кроз резултате добијене попуњавањем анонимне анкете. Овај пројекат је према општем мишљењу полазника обука оправдао улогу и афирмисао потребу за специјализацијом знања из области безбедности саобраћаја на путевима од стране носилаца јавно-тужилачких функција, полицијских службеника и судија. Резултати добијени анализом анкете могу бити добра полазна основа за обуку јавних тужилаца и судија заједно са припадницима саобраћајне полиције у Републици Српској, али и другим деловима Босне и Херцеговине.

Кључне речи: правосудни органи, полиција, безбедност саобраћаја на путевима, анкета, истрага

Abstract: The implementation of the new Code of Criminal Procedure in Courts of General Jurisdiction in the Republic of Serbia since 1 October 2013 has made significant novelties. One of the most important is that investigations have started to run by the relevant public prosecutors. Without much preparation and many of them, and with no experience in the field of traffic accidents, have left the scenes to be most often carried out by members of the traffic police. The Judicial Academy, an institution for the training of personnel in the judiciary of the Republic of Serbia has recognized the importance of well done investigation as a precondition for quick and efficient implementation of investigations into accidents. Therefore, organized a joint training of public prosecutors and members of the traffic police regarding various aspects and problems related to crime scenes of accidents. The training was held in the period November 2015 - May 2017 at all headquarters of higher courts or police departments. In this paper we have presented some of the most important training results according to the data obtained through the evaluation papers of the Judicial Academy but also through the results obtained by completing the anonymous poll. According to the overall opinion of the training participants, this project justified the role and affirmed the need for the specialization of knowledge in the area of traffic safety on the roads by the public prosecutor's office, police officers and judges. The results obtained by analysing the survey can be a good starting point for training of public prosecutors and judges along with members of the traffic police in Republika Srpska, as well as in other parts of Bosnia and Herzegovina.

Keywords: judicial authorities, police, road traffic safety, polls, investigations

1. УВОД

У процесу реформе правосуђа Република Србија је током 2011. године доживела драстичну промену у кривичној материји, тачније у делу који се односи на кривични поступак. Наиме, током 2011. године донет је нови Законик о кривичном поступку (даље: Законик)¹, којим је напуштен је вишедеценијски концепт истраге која је вођена од стране истражног судије. Примена одредаба новог ЗКП почела је од 15.1.2012. године у поступцима за које је посебним законом одређено да поступа јавно тужилаштво посебне надлежности. А у поступцима пред судовима опште надлежности после једног одлагања примена је почела од 1.10.2013. године. Од тог момента истрагу су у Републици Србији преузели надлежни јавни тужиоци – основна односно виша јавна тужилаштва.

У периоду до почетка примене новог ЗКП од стране Правосудне академије², институције основане од стране Републике Србије, (задужене за обуку кадрова у правосуђу – судија свих судова и јавних

1 Законик о кривичном поступку („Сл. гласник РС“ бр. 72/12, 101/11, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014).

2 Закон о Правосудној академији („Сл. гласник РС“ бр. 104/09, 101/11, 32/2014, 106/2015).

тужилаца односно заменика јавних тужилаца (даље: тужиоци), обуку судијских и тужилачких помоћника и приправника и обуку судског и тужилачког особља, али у појединим сегментима у сарадњи са другим институцијама и полиције односно адвокатуре), вршене су обуке у погледу примене одредаба ЗКП, како би надлежни јавни тужиоци што спремнији дочекали овај, за њих усуђујемо се да кажемо „тектонски поремећај“ – почетак вођења истраге.

У периоду припрема за почетак вршења истраге, тј. до краја септембра 2013. године тужиоци су прошли детаљне обуке за примену одредаба новог ЗКП, што се може видети и на сајту Правосудне академије, али не и једну специфичну врсту обука, а то је обука у погледу вршењу увиђаја поводом саобраћајних незгода, коју обуку до тада никада раније није организовао ни Правосудни центар – претеча Правосудне академије нити Правосудна академија. Ту обуку у Републици Србији редовно су имали само припадници МУП РС који се баве безбедношћу саобраћаја на путевима у оквиру својих редовних обука саобраћајне полиције односно криминалистичких техничара, у њиховим образовним институцијама односно на појединим курсевима односно обукама за припаднике саобраћајне полиције.

Примена новог ЗКП од стране тужилаца показала је после првог периода - 2014. и прва половина 2015. године, потребу за једном специфичном врстом обуке тужилаца, а то је обука у вршењу увиђаја саобраћајних незгода јер је у том периоду највећи број увиђаја вршен од стране припадника саобраћајне полиције, по овлашћењу надлежних тужилаца, па и у оним најтежим саобраћајним незгодама са смртно настрадалим лицима.

Време од почетка примене одредаба новог ЗКП у судовима односно тужилаштвима опште надлежности, на неки начин поклопило се током 2014. односно 2015. године на територији Републике Србије и са тзв. „мигрантском кризом“ и са драстично повећаним бројем страних држављана – тзв. „миграната“ из разних држава, пре свега Сирије, Авганистана, али и из Ирана, Пакистана... који су се кретали преко територије наше државе у правцу севера – према државама Европске Уније, прво према границама са Мађарском, па нешто касније и према Хрватској. И они су били жртве саобраћајних незгода, посебно на подручју југа Србије.

А медији су скоро свакодневно пуни информацији о страдањима свих категорија учесника у саобраћају, посебно оних који спадају у тзв. „рањиве категорије учесника у саобраћају“ – пешаци (деца односно старији од 65 година), возачи двоточкаша...

Циљ нам је да у овом раду ограниченог обима укажемо на активности Правосудне академије које су предузете након уочавања наведених проблема у протеклом периоду на јачању капацитета правосудних органа, пре свега тужилаштва али и судова у погледу различитих аспеката и проблема који се односе на увиђаје поводом саобраћајних незгода и на податке који се прикупе током увиђаја а који су од значаја за судске поступке по завршетку истраге односно предистражних радњи у зависности од последица саобраћајних незгода и врсте кривичних поступака који потом следе. Немамо претензије да можемо да сагледамо све аспекте ових активности у вези са страдањем појединих категорија учесника у саобраћају, али сваки па и најмањи допринос у том погледу је од значаја у овој области.

2. ЗВАНИЧНИ ПОДАЦИ О СТРАДАЊУ У САОБРАЋАЈУ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Почетни период у примени одредаба Закона о безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији (даље:ЗБС)³, иако је примена почела званично 11.12.2009. године, може се рачунати од 2010. године. Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије тај период трајао је до краја 2014. године и карактерише га 2011. година када је био највећи број смртно настрадалих на путевима Србије, од које године почиње тренд смањења броја смртно настрадалих у саобраћајним незгодама. Тај период се завршава 2014. године – када се констатује најмањи број погинулих лица - 536 особа. На жалост, уместо да се овај тренд настави, од 2015. године уочава се негативан тренд у погледу безбедности саобраћаја на путевима током 2015. и 2016. године и константно повећање

3 Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије („Сл. гласник Републике Србије“ бр. 41/2009, почео са применом 11.12.2009. године, 53/10,101/11,32/13 и 55/14...).

броја смртно настрадалих на путевима Србије тако да је на крају 2016. године у саобраћајним незгодама погинуло 607 лица⁴.

Сличне званичне податке даје и Министарство унутрашњих послова Републике Србије, с тим што су то званични подаци из 2015. године у погледу стања безбедности саобраћаја када је евидентирано укупно 34.189 саобраћајних незгода, што је у односу на 2014. годину мање за 2,4% (35.024), али је број саобраћајних незгода са настрадалим лицима повећан за 4% (са 13.051 на 13.586), број погинулих за 11,6% (са 536 на 598), као и повређених лица за 6,6% (са 18.020 на 19.206)⁵. МУП РС још увек није објавио званичне податке за 2016. годину на свом службеном сајту.

Колики проблем представљају саобраћајне незгоде у Србији и њихове последице указују и речи министра унутрашњих послова Небојше Стефановића на конференцији за штампу од 10.2.2017. године када је навео:

- 2014. – 2016.год.: У Србији је убијено у просеку око 100 особа
- 2014.- 2016.год.: У Србији је у саобраћајним незгодама погинуло у просеку 590 – 600 особа

Наведени подаци у погледу бројности групе кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја имају своју потврду и у званичним подацима из статистике правосуђа која се односи на пунолетне учиниоце кривичних дела, а коју објављује сваке године Републички завод за статистику Републике Србије⁶.

Без обзира на одређене разлике у наведеним подацима, који су дати од стране различитих надлежних органа - тела - институција, сви ови показатељи су јединствени да је степен страдања учесника у саобраћају на путевима у Републици Србији и даље висок и уместо да показује тренд смањења опет показује узлазни тренд, што је у директној супротности са Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији у периоду од 2015.-2020. године (даље: Стратегија) која је усвојена током 2015. године⁷ и која има за циљ:

„да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,

- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години, у односу на 2011. годину и

- да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину“.

3. ЗНАЧАЈ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Увиђај код саобраћајне незгоде је основ за квалитетно вођење не само казних поступака (кривичних односно прекршајног), него и за поступке који по правилу следе по завршетку правноснажно окончаног казненог поступка. О тим другим поступцима се по правилу, не размишља приликом вршења увиђаја у казним поступцима, од стране лица која врше увиђај – било да су припадници полиције односно тужиоци. Јер, то су поступци у којима се не може утврдити чињенично стање на лицу места као приликом вршења увиђаја поводом саобраћајне незгоде у казном поступку. То су поступци накнаде штете који се воде пред надлежним судовима у

4 ABS RS <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji> постављен 25.7.2017. преузет 6.8.2017. Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у 2016. години

5 <http://www.mup.gov.rs/wps/wcm/connect/588c7980-1ee7-45d4-a1cd-5b040eab3ffb/Informator>, ИНФОРМАТОР О РАДУ МИНИСТАРСТВА УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, Јул 2017, Београд, преузет 6.8.2017

6 http://www.stat.gov.rs/WebSite/repository/documents/00/02/54/03/SK12_194-srb-punoletni-2016.pdf Саопштење СК 12 Број 194 год LXVII, 14.7.2017. Statistika pravosuđa: Punoletni učinioci krivičnih dela, 2016. У погледу броја поднетих кривичних пријава група кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја је у периоду од 2012-2014. године била на другом месту од свих група кривичних дела које су прописане у Кривичном законик у РС после групе кривичних дела против имовине, а током 2015. И 2016. године је била на трећем месту после групе кривичних дела против имовине и групе кривичних дела против брака и породице. У погледу осуђених лица група кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја је у периоду од 2012-2014. године била на другом месту од свих група кривичних дела које су прописане у Кривичном законик у РС после групе кривичних дела против имовине, а током 2015. И 2016. године је била на четвртм месту после група кривичних дела против имовине, кривичних дела против брака и породице и кривичних дела против здравља људи.

7 Стратегија безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2015. до 2020. године, „Сл.гласник РС“бр.64/2015

парничним поступцима. У тим поступцима, правноснажно окончање казненог, пре свега кривичног поступка и осуда извршиоца кривичног дела је претходно питање за покретање поступка накнаде штете. Такође, то су и поступци који се могу водити и у току трајања казnenих поступака или по њиховом правноснажном окончању – поступци за обезбеђење доказа који су последица неке саобраћајне незгоде, који се воде према правилима ванпарничног поступка. Сви ти поступци су реалност пред судовима Републике Србије.

Да би се резултати увиђаја код саобраћајних незгода могли адекватно користити у казnenим поступцима, па потом и у парничном односно ванпарничном поступку потребно је приликом вршења увиђаја што потпуније прикупити податке од стране службених лица која су за то задужена у зависности од врсте саобраћајне незгоде – припадници полиције или надлежни тужиоци. Уколико се приликом вршења увиђаја направи пропуст и не констатује оно што је битно, такви пропусти су најчешће непоправљиви.

Јер како то рече Валтазар Божић „Што се грбо, вријеме не исправи“

Квалитетно обављен увиђај у сваком конкретном случају, позитивно утиче на скраћење трајања и смањење трошкова казненог поступка, а осим тога скоро са сигурношћу можемо закључити: „што је записник о увиђају поводом саобраћајне незгоде краћи, то је судски предмет у неком од казnenих поступака који се води поводом те саобраћајне незгоде деље“.

Осим тога, од квалитета обављеног увиђаја зависи у поступку накнаде штете да ли или када осигурано лице има право на накнаду штете односно губи права на накнаду штете односно питање утврђивања постојања подељене одговорности у грађанско правном смислу.

У периоду од када је Република Србија постала чланица Савета Европе и ратификовала Европску Конвенцију о заштити људских права и основних слобода, значај увиђаја поводом саобраћајних незгода долази до изражаја и у поступцима који су вођени против Републике Србије пред Европским судом за људска права, због повреде права на суђење у разумном року. Таквих предмета било је више и учесници у поступку – подносиоци представки су по правилу страни држављани⁸,

Међутим, све напред наведено је резултат саобраћајне незгоде и деловање пост фестум. То је правосудни аспект који занима тужиоце и судије. И то је аспект који су се аутори овог рада претежно бавили.

Осим тог аспекта, увиђај суштински има значај за разумевање проблема безбедности саобраћаја, односно за управљање безбедношћу саобраћаја. Без квалитетно обављеног увиђаја стручњаци који се баве проблематиком безбедности саобраћаја на путевима не могу добро да разумеју шта је проблем, да ли је проблем односно узрок проблема само на страни возача или постоји и допринос пута, возила ..., па не могу ни да дефинишу оптималне контрамере, за побољшање односно правилно управљање безбедношћу саобраћаја на путевима у Републици Србији.

4. АКТИВНОСТИ ПРАВОСУДНЕ АКАДЕМИЈЕ НА ПОЉУ ОБУКЕ

Имајући у виду наведене податке о броју страдалих у саобраћајним незгодама и значај увиђаја саобраћајне незгоде, а препознајући своју улогу као једног од носилаца активности које су предвиђене Стратегијом, да као установа за образовање кадрова у правосудју у том сегменту позитивно утиче на правосудје које има своју превентивну али и корективну улогу према учесницима у саобраћају сходно Стратегији, Правосудна академија је почев од новембра 2015. године организовала обуку за тужиоце у погледу поступања на лицу места приликом вршења увиђаја поводом саобраћајних незгода. У обуку су били укључени и припадници МУП РС. Обука је организована према територијалном принципу сходно одредбама Закона о седиштима и подручјима судова и јавних тужилаштава⁹, у седиштима виших судова – тужилаштава - полицијских управа, укупно 26 обука у периоду од новембра 2015. до краја маја 2017. године.

⁸ Последњи од тих предмета : McINNES v Serbia, пресуда објављена у „Сл.гласнику РС“, бр.69/2016).

⁹ Закон о о седиштима и подручјима судова и јавних тужилаштава („Сл. гласник Републике Србије“ бр. 101/2013, почео са применом 1.1.2014. године).

Обуку је за сада завршило око 600 учесника из правосуђа и полиције и то: 175 тужилаца и 33 тужилачка помоћника, 355 припадника МУП РС као и 82 судија. Осим тога, у програм обуке били су укључени корисници појединих генерација почетне обуке Правосудне академије из тих градова – 20 полазника, као и један број судијских приправника. Обука је била по много чему специфична. Први пут у пракси организована је заједничка дводневна обука јавних тужилаца и припадника саобраћајне полиције, којој су могле да присуствују и судије које поступају у кривичној материји. Осим тога, полазницима је пре обуке било достављено обавештење да са сајта Правосудне академије могу да преузму материјал који су предавачи припремили, како би могли да се припреме и активно учествују у обуци. Сви полазници обуке добили су сертификате Правосудне академије о завршеној обуци.

Носиоци обуке били су професори Саобраћајног факултета у Београду др Крсто Липовац и др Милан Вујанић, доцент др Миладин Нешић и др Драган Обрадовић, судија Вишег суда у Ваљеву. Током обуке предавачи су обрадили све најважније аспекте који се односе на увиђај поводом саобраћајне незгоде. Сва излагања су била базирана на конкретним примерима из судске праксе судова са територије Републике Србије, с тим што је акценат увек био стављен на случајеве са подручја где је обука. Посебно, указано је шта треба да садржи записник о увиђају, документација која се сачињава од стране полиције односно тужиоца на лицу места, на значај израде скице односно ситуационог плана. Обрађен је и криминалистички аспект вршења увиђаја, трагови који се могу уочити на лицу места, а посебан аспект били су подаци који се могу добити изузимањем сијалица од возила која су учествовала у саобраћајној незгоди. Пажња је посвећена и значају саобраћајне сигнализације и сигнализацији у зони радова на путевима јер је у том погледу уочено непознавање прописа од стране службених лица који у највећем броју нису знали односно нису имали информације о одговарајућим подзаконским прописима из ове области. Посебан аспект је било указивање зашто је правилно констатована саобраћајна сигнализација од значаја за вештачење саобраћајних незгода, одговорности управљача путева и пропустима који се најчешће чине приликом вршења увиђаја (општим и специфичним) у пракси од стране службених лица а који могу бити од одлучујућег значаја за утврђивање узрока саобраћајне незгоде. Кроз примере из судске праксе указано је и на допринос управљача путева на настанак саобраћајне незгоде, да и пешаци могу бити кривично одговорни за настанак саобраћајне незгоде.

Рад је био интерактиван уз размену искустава између предавача и полазника обуке, који су били у прилици да се активно укључују у рад и представе проблеме са којима се сусрећу или су се сусретали приликом вршења увиђаја. Посебна карактеристика обуке је била анонимна анкета припремљена од стране предавача која је имала за циљ да сагледа полазне основе предзнања учесника обуке (тужилаца, судија и саобраћајних полицајаца) за вршење увиђаја саобраћајних незгода и ставове у вези са потребом за спровођењем обука у овој области.

Подаци су прикупљени путем анонимне анкете на узорку од 189 испитаника – полазника семинара током 2015. и 2016. године. У Нишу је анкетирано 23, Суботици и Новом Саду по 21, Панчеву 25, Ваљеву 27, Шапцу 24 и у Београду кроз две обуке 48 испитаника.

Око половине полазника (52%) су припадници саобраћајне полиције, 28% су из ОЈТ а 9% из ВЈТ (укупно 37% из тужилаштва), из основних судова 6%, виших судова 2% (из редова судова укупно 8%), из Правосудне академије 1% и 1% испитаника се није изјаснио.

Анкетни упитник је садржао 18 питања и то *општа питања* која су била везана за институцију у којој испитаници раде, њихово радно место, образовање, стаж, и *специфична питања* о увиђајима СН, обукама које су испитаници похађали, о проблемима при вршењу увиђаја, деловима увиђајне документације, траговима кретања возила, итд.

Скоро 80% испитаника дало је позитиван одговор на **питање да ли имају неко искуство у вршењу увиђаја саобраћајних незгода**. То је очекиван податак, када се има у виду ко је био присутан овим обукама – припадници саобраћајне полиције, јавни тужиоци односно судије.

Међутим, већ одговор на следеће питање из групе специфичних **питања које се односило на завршене обуке у вршењу увиђаја** које су испитаници похађали дао је другачији одговор. Око половине испитаника (47%) изјавило је да је имало неку завршену обуку из вршења увиђаја СН. То су искључиво били припадници полиције, који су оквиру свог посла пролазили одговарајуће курсеве у оквиру МУП РС, али не и јавни тужиоци односно судије. Они су били искључиви у својим одговорима да нису прошли било какву обуку у погледу вршења увиђаја. Највећи број испитаника има завршену

обуку у вршењу увиђаја у Ваљеву и Нишу (48 и 57%), док незавршену обуку највише имају градови као што су Нови Сад и Шабац (29 и 38%).

Такође, око половине испитаника (48%) је навело да им је веома потребна обука – усавршавање у овој области, док је још 49% испитаника исказало потребу за усавршавањем у овој области.

На **тзв. отворено питање који су проблеми у вршењу увиђаја**, учесници обуке могли су да напишу своје виђење и да дају више одговора. Као **најчешћи самостални проблем у вршењу увиђаја** полазници су дали различите одговоре у зависности из ког система долазе. Тако припадници полиције као највећи проблем препознали су недостатак опреме (33%) и организационе проблеме (10%), а полазници из области правосуђа препознали су недостатак знања (20%) Сва три разлога истовремено наводи 6% полазника, а приближно трећина се није изјаснила (31%).

На питање отвореног карактера „**Шта је, по Вашем мишљењу, увиђај саобраћајних незгода?**“, испитаници су дали велики број различитих одговора. Сврставањем одговора у три сродне групе добија се да је појам најчешће опредељен као „поступак утврђивања чињеничног стања“ (37%), потом као „доказна (истражна) радња“ (32%) и најређе као „уочавање и фиксирање трагова на лицу места“ (19%).

Код питања „**Зашто је важан увиђај СН?**“ полазници су се најчешће одлучили за понуђени одговор „ради анализе конкретне незгоде и утврђивања одговорности учесника“ (59%), 30% није дало никакав одговор а 11% су дали различите одговоре.

Као **обавезни делови УД, уз записник о увиђају, у отвореном питању** најчешће је препозната скица (27%), фотодокументација (26%), ситуациони план (11%), изјаве учесника (9%), резултати анализе крви (5%) итд.

Са друге стране, у **затвореном питању, „Скица лица места је део увиђајне документације?“**, са понуђеним одговорима: Не, никад; Само када нисмо фотографисали; и Да, увек, - 98% испитаника је одабрало последњи одговор.

На питање: „**Са возила се изузимају сијалице фарова, само ако није оштећен балон сијалице?**“, са понуђеним одговорима „тачно“ и „нетачно“, одговор „нетачно“, који представља тачан одговор на ово питање дало је 72% полазника.

Код отвореног питања: „**Набројте трагове кретања возила?**“, трагове заносења препознало је 31% полазника, трагове гребанја 20%, трагове клизања 11% и трагове вожње 1%. При томе, био је дат велики број нетачних одговора на ово питање.

На затворено питање „**Када се наређује контролни (ванредни) технички преглед возила које је учествовало у СН?**“, са понуђеним одговорима: „увек, када је то важно за разјашњење незгоде“, „увек“, „само ако то захтева други учесник незгоде“ и „никад“, полазници су 77% случајева одабрали тачан одговор: „увек, када је то важно за разјашњење незгоде“,

На питање докле важи **саобраћајни знак ограничење брзине** тачан одговор да исти важи до „прве, наредне раскрснице“ знало је 81% полазника.

На **питање где се могу наћи трагови кочења** око 64% полазника знало је да се траг кочења формира истовремено на ободу точка и на коловозу/подлози, док је 24% мислило да се формирају само на коловозу/подлози.

На **питање да ли возило са АБС системом кочења оставља трагове** око 9% полазника је дало нетачан одговор - мислило да возило са АБС не оставља трагове кочења док 10% не зна одговор.

Слични одговори добијени су и током осталих одржаних 18 обука. Такви резултати показали су сву неопходност једне овакве обуке. Имајући у виду да је опредељење било да се ради са мањим групама полазника обука због квалитета истих и интерактивности учесника, већина обука је била са групама од око 30 полазника. Међутим, због заинтересованости полазника из области правосуђа, пре свега тужилаца и немогућности да сви заинтересовани из једног тужилаштва буду учесници једне овакве обуке донета је одлука да се у периоду од октобра 2017.- фебруар 2018. године одржи додатна обука у седиштима највећих судова и у још неким подручјима – укупно још 8 обука из ове фазе на којима би учешће узели само тужиоци и судије који поступају у кривичној материји.

5. ШТА ДАЉЕ ТРЕБА РАДИТИ У НАРЕДНОМ ПЕРИОДУ?

Овај пројекат је према општем мишљењу полазника обука оправдао улогу и афирмисао потребу за специјализацијом знања из области безбедности саобраћаја на путевима од стране носилаца јавно-тужилачких функција, полицијских службеника и судија.

Подаци који се односе на стање безбедности саобраћаја на путевима РС уколико се посматра 2015. и 2016. година, не дају разлог за задовољство. Ти подаци су објективни – повећан број смртно настрадалих и лица која су задобила тешке телесне повреде у односу на 2015. годину, односно 2014. годину, о чему је било речи у овом раду.

Због тога, а имајући у виду и циљеве Стратегије, који су такође поменути у овом раду, у наредном периоду Правосудна академија планира да пружи свој допринос и настави своје активности на плану побољшања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији у делу који се односи на даље образовање кадрова у правосуђу и да своје активности усмери у више праваца. Самостално и у сарадњи са другим надлежним државним органима, службама, установама односно институцијама из области образовања.

У наредном периоду по завршетку додатне обуке, о којој је претходно било речи, активности које планира Правосудна академија одвијаће се у два правца.

Пре свега, имајући у виду резултате евалуације који су указали да је ова обука изузетно добро прихваћена као и предвиђен је **наставак обуке кроз другу фазу која би обухватила практичан рад учесника који су завршили прву обуку**. Тај рад би се одвијао слично првој фази обуке на територијалном принципу, у седиштима виших судова – тужилаштва – полицијских управа уз наставак сарадње са МУП РС. У овој фази обуке пажња ће бити посвећена конкретним проблемима на сваком поједином подручју кроз анализу комплетне увиђајне документације поводом појединих саобраћајних незгода које су се догодиле на том подручју, сачињене од стране тужилаца односно полиције, уз указивање на пропусте у документације од стране учесника обуке односно предавача. Такође, у овој фази обуке у плану је да један дан буде посвећен раду на лицу места кроз симулације саобраћајне незгоде на полигонима или на улицама појединих градова где ће тужиоци односно полиција „вршити увиђај“ након чега ће бити рађена анализа те документације од стране предавача и указивано на конкретне пропусте.

Осим тога, имајући у виду да су у појединим градовима у току прве фазе обуке учешће на овим обукама узели и полазници појединих генерација обуке Правосудне академије, који су кроз своје коментаре указали да им је наведена обука била изузетно корисна у оквиру целокупног система обуке, **Правосудна академија планира да у наредном периоду у свој редован план и програм обуке кроз коју пролазе полазници сваке генерације уврсти и ову специфичну обуку у вишедневном трајању**, обзиром да је иста од значаја за све будуће носиоце правосудних функција – судије редовних односно прекршајних судова као и тужиоце.

Осим тога, Правосудна академија је спремна да резултате ове обуке који су добијени анализом анкете подели и са одговарајућим институција држава из окружења, са којима делимо вишедеценијску правну традицију, јер ти резултати могу бити добра полазна основа за обуку јавних тужилаца и судија заједно са припадницима саобраћајне полиције у Републици Српској, али и у свим другим деловима Босне и Херцеговине, Црне Горе. Такође, да им кроз партнерске односе и размену искустава путем експерата помогне да се кадрови из правосуђа и полиције додатно образују у погледу вршења увиђаја поводом саобраћајних незгода. Јер саобраћајне незгоде и њихове последице нису само проблем Републике Србије, Републике Српске¹⁰, појединих држава у окружењу, већ је то глобални, светски проблем. На тај начин, јачају капацитети институција у државама у нашем окружењу а самим тим позитивно се утиче на поступање полиције и правосуђа и у тим државама. Недавно објављени подаци

10 <http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/sistem-bezbednosti-saobracaja-treba-da-bude-odrziv-godisnji-troskovi-saobracajki-u-rs/ne3vxxj>, преузет 16.8.2017: Трошкови саобраћајних несрећа у РС годишње износе чак 172 милиона КМ, што такође довољно говори о потреби додатног улагања у сигурност саобраћаја.

6. ЗАКЉУЧАК

Саобраћајне незгоде су светски проблем, који се не може савладати али се активним деловањем може утицати на смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица у свакој држави.

Правосудна академија је показала да је у протеклом периоду препознала значај увиђаја саобраћајне незгоде и да жели да у оквиру својих надлежности активним деловањем кроз додатно образовање кадрова у правосуђу, у сарадњи са другим надлежним одганима, телима и институцијама Републике Србије учествује у оквирима својих могућности у подизању нивоа знања из ове области. Самим тим, да позитивно делује на квалитет обављених увиђаја од стране тужилаца, на скраћење трајања казних поступака и смањење трошкова истих, али и у превазилажењу проблема повреда права на суђење у разумном року због којих поједини предмети у вези са саобраћајним незгодама због дужине трајања поступка могу да заврше пред надлежним судовима.

Због тога, неопходно је стално јачање капацитета надлежних правосудних органа у Републици Србији у циљу побољшања безбедности саобраћаја на путевима, а у оквиру надлежности коју ови органи имају.

7. ЛИТЕРАТУРА

Законик о кривичном поступку („Сл. гласник РС“ бр. 72/12, 101/11, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014).

Закон о Правосудној академији („Сл. гласник РС“ бр. 104/09, 101/11, 32/2014, 106/2015).

Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије („Сл. гласник Републике Србије“ бр. 41/2009, почео са применом 11.12.2009. године, 53/10, 101/11, 32/13 и 55/14...).

ABS RS <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji> постављен 25.7.2017. преузет 6.8.2017. Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2016. години

<http://www.mup.gov.rs/wps/wcm/connect/588c7980-1ee7-45d4-a1cd-5b040eab3ffb/Informator>: ИНФОРМАТОР О РАДУ МИНИСТАРСТВА УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, Јул 2017, Београд, преузет 6.8.2017.

http://www.stat.gov.rs/WebSite/repository/documents/00/02/54/03/SK12_194-srb-punoletni-2016.pdf Саопштење СК 12 Број 194 год LXVII, 14.7.2017. Статистика правосуђа : Пунолетни учиниоци кривичних дела, 2016., преузет 6.8.2017.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2015. до 2020. године, „Сл.гласник РС“бр.64/2015.

Закон о о седиштима и подручјима судова и јавних тужилаштава („Сл. гласник Републике Србије“ бр. 101/2013, почео са применом 1.1.2014. године).

<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/sistem-bezbednosti-saobracaja-treba-da-bude-odrziv-godisnji-troskovi-saobracajki-u-rs/ne3vxxj>, објављено 12.4.2017., преузето 16.8.2017.