

ЗАШТИТА ПРИВАТНОСТИ И ЗНАЧАЈ ВИДЕО НАДЗОРА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

PROTECTION OF PRIVACY AND IMPORTANCE OF VIDEO SURVEILLANCE FOR TRAFFIC SAFETY IN SERBIA

Резиме: Саобраћајне незгоде спадају у 5 најчешћих узрока смрти у свету, а фактор човек у највећој мери доприноси настанку саобраћајних незгода. Имајући то у виду, развој свести, позитивних ставова који воде ка безбедном понашању учесника у саобраћају је основ за успешно управљање безбедношћу саобраћаја. Поред едукације, уравнотежена репресија је такође од суштинског значаја за креирање безбедног саобраћајног система. Наиме, повећање субјективног ризика код учесника у саобраћају да ће прекршај бити откривен и санкциониран је једна од мера која највише доприноси повећању нивоа безбедности саобраћаја. Закон о безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији међу посебним мерама и овлашћењима која се предузимају ради спречавања угрожавања безбедности учесника у саобраћају, односно омогућавања одвијања саобраћаја у члану 278. предвиђа и снимање саобраћаја и учесника у саобраћају коришћењем одговарајућих средстава као и документовање прекршаја и других деликата у саобраћају. Са друге стране, неопходно је имати у виду и приватност и заштиту података о личности и створити потребне нормативне, али и све друге претпоставке да би се превентивно, али и на други начин спречило угрожавање тог права, загарантованог међународним споразумима и националним законодавством. Ако буде усвојен модел новог Закона о заштити података о личности очекују нас значајне промене. С обзиром на наведено, у раду ће бити анализирана проблематика примене видео надзора и сличних средстава, с посебним освртом на правну регулативу.

Кључне речи: видео надзор, субјективни ризик, приватност, правна регулатива, безбедност саобраћаја.

Abstract: Traffic accidents are among the five leading causes of death in the world and the human factor largely contributes to the occurrence of traffic accidents. Having this in mind, the development of conscience, positive attitudes which lead to safe behavior of road users is the basis for successful management of traffic safety. In addition to education, balanced repression is also essential for the creation of the safe traffic system. The increase of subjective risk in traffic participants that the offense will be discovered and punished is one of the measures that contributes the most to the increase in the level of traffic safety. Law on Road Traffic Safety in the Republic of Serbia among special measures and powers that are being taken to prevent endangering of the safety of road users, i.e. facilitate the flow of traffic in the article 278 predicts also recording of traffic and traffic participants using appropriate means, as well as documenting of violations and other traffic offenses. On the other hand, it is necessary also to have in mind the privacy and protection of personal data and create the necessary regulatory, but also all other prerequisites in order to preventively, but also in other way, prevent endangerment of that right, guaranteed by international agreements and national legislation. If model of the new Law on the Protection of Personal Data is adopted we expect significant changes. Taking the above into consideration, in this paper the problems of video surveillance applications and similar means, with particular reference to the legal regulation, will be analyzed.

Keywords: video surveillance, subjective risk, privacy, legal regulation, traffic safety

1. УВОД

Приватност представља појам који је тешко дефинисати и који се разликује у различитим културама. Као последица тога постоји већи број дефиниција, као што је, рецимо, право да нека особа не буде узнемиравана.

Право приватности једно је од основних људских права. „Право да се буде остављен на миру“ подразумева чување тајности нечијих података, осим, уколико постоји јасна потреба да се ови подаци открију. (Tomić i Petrović, 2009) У савременим условима право на заштиту података о личности, као део права на приватност је све угроженије. Заштита приватности састоји се у превенцији да информације које нека особа жели да задржи приватним не буду јавно доступне.

У контексту слике и видео сигнала то се односи на заштиту визуелне приватности. С тим у вези, треба разјаснити када нечија приватност треба да буде заштићена. Када се приватност заштићује треба разликовати нечији идентитет од осетљивих информација које треба да буду задржане приватним. Видео запис садржи велику количину информација које могу да се класификују као осетљиве. (Samčović i Tomić-Petrović, 2015)

Поставља се питање да ли нове методе видео надзора могу да промене стање и смање број незгода и број страдалих у њима? Према званичним подацима током 2016. године погинуло је 607 људи. Саобраћајне незгоде спадају у 5 најчешћих узрока смрти у свету, а у старосној групи од 5 до 44 године, повреде у саобраћају представљају један од три водећа узрока смрти. Имајући у виду чињеницу да фактор човек у највећој мери доприноси настанку саобраћајних незгода, развој свести, позитивних ставова који воде ка безбедном понашању учесника у саобраћају је основ за успешно управљање безбедношћу саобраћаја.

2. УГРОЖАВАЊЕ И ЗАШТИТА ПРИВАТНОСТИ, СА ПОСЕБНИМ ОСВРТОМ НА ВИДЕО НАДЗОР

Укупан број збирки или база података о личности и евиденција процењује се на преко милион. Ове евиденције обухватају евиденције државних органа, установа пензијског и здравственог осигурања, образовања, социјалне заштите, банкарског система, комуналних служби, удружења грађана, као и обраду података путем видео надзора на јавним местима, пословним и стамбеним објектима и др. За многе од тих обрада података не постоји изричит законски основ, односно сагласност лица или законом није уређена сврха и обим података који се обрађују, трајање и др. а у неким од ових случајева се ради о обради осетљивих података. Постоје, дакле, веома важне области у којима још увек нису донети одговарајући прописи којима се уређује питање обраде података о личности које је веома заступљено у тим областима, као што је на пример видео надзор.

Европска конвенција за заштиту људских права и основних слобода у члану 8. утврђује да свако има право на то да се поштује његов приватни и породични живот, стан и преписка и да се јавне власти неће мешати у вршење овог права, осим ако то није у складу са законом и неопходно у демократском друштву у интересу националне безбедности, јавне безбедности или економске добробити земље, ради спречавања нереда или криминала, заштите здравља или морала или ради заштите права и слободе других. [Европска конвенција за заштиту људских права и основних слобода, Рим, 1950.] Прописи Европске уније (у даљем тексту ЕУ) указују на обавезу да се појединци о којима се сакупљају подаци обавесте о обради њихових личних података и да им мора бити обезбеђена могућност да сами одлучују на који начин ће се тако сакупљени подаци користити. Такође, наведеним прописима уређује се и право приступа подацима о личности и обезбеђује судска заштита и накнада због кршења тих права. Ипак, мањи број прописа у Републици Србији дозвољава одређени степен угрожавања приватности који законодавац правда вишим циљевима.

Тако је на пример **Законом о спречавању насиља и недоличног понашања на спортским приредбама** („Сл. гласник РС“ бр. 67/03, 101/05, 90/07, 72/09, 111/09, 104/13) прописана дужност организатора да обезбеди да се спортска приредба повећаног ризика одржи у спортском објекту који има и техничку опрему за праћење и снимање уласка и понашања гледалаца на спортском објекту. (видети: члан 15. Закона).

Законик о кривичном поступку („Сл. гласник РС“ бр. 72/11, 101/11, 121/12, 32/13, 45/13, 55/14) дозвољава да на образложени предлог јавног тужиоца суд може одредити тајно праћење и снимање осумњиченог ради: 1) откривања контаката или комуникације осумњиченог на јавним местима и местима на којима је приступ ограничен или у просторијама, осим у стану, (а ова места или просторије, односно превозна средства других лица могу бити предмет тајног надзора и снимања само ако је вероватно да ће осумњичени ту бити присутан или да користи та превозна средства); као и 2) утврђивања истоветности лица или лоцирања лица или ствари (видети: члан 171. Законика). Тајно праћење и снимање може трајати три месеца, а због неопходности даљег прикупљања доказа може се продужити највише за три месеца, док га извршава полиција, Безбедносно-информативна агенција или Војнобезбедносна агенција.

Министарство унутрашњих послова у сврху организовања послова и стварања услова за рад у Министарству, сагласно делокругу и надлежностима између осталог доноси и спроводи посебне планове о изградњи, коришћењу и одржавању интерног информационог система и информационе безбедности и система видео надзора. (видети: члан 11. Закона о полицији).

У Републици Србији ипак постоји већи број прописа који су посвећени заштити приватности и санкционишу угрожавање и нарушавање приватности других лица.

Устав Републике Србије („Сл. гласник РС“, бр. 98/06) гарантује заштиту података о личности прописујући да је забрањена и кажњива употреба података о личности изван сврхе за коју су прикупљени, у складу са законом, осим за потребе вођења кривичног поступка или заштите безбедности Републике Србије, на начин предвиђен законом. (видети: члан 42.)

У складу са **Законом о јавном информисању и медијима** („Сл. гласник РС“ бр. 83/14, 58/15) информација из приватног живота, односно лични запис (писмо, дневник, забелешка, дигитални запис и сл.), запис лика (фотографски, цртани, филмски, видео, дигитални и сл.) и запис говора (магнетофонски, грамофонски, дигитални и сл.), не може се објавити без пристанка лица чијег се приватног живота информација тиче, односно лица чије речи, лик односно глас садржи, ако се при објављивању може закључити које је то лице. (члан 80. Закона).

Кривични законик Републике Србије („Сл. гласник РС“ бр. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14) предвиђа у члану 144. кривично дело неовлашћено фотографисање према коме “ко неовлашћено начини фотографски, филмски, видео или други снимак неког лица и тиме осетно задре у његов лични живот или ко такав снимак преда или показује трећем лицу или му на други начин омогући да се са њим упозна, казниће се новчаном казном или затвором до једне године”, док члан 145. регулише кривично дело неовлашћено објављивање и приказивање туђег списка, портрета и снимка, па ће се ко објави или прикаже спис, портрет, фотографију, филм или фонограм личног карактера без пристанка лица које је спис саставило или на кога се спис односи, односно без пристанка лица које је приказано на портрету, фотографији или филму или чији је глас снимљен на фонограму или без пристанка другог лица чији се пристанак по закону тражи и тиме осетно задира у лични живот тог лица, казнити новчаном казном или затвором до две године.

Значајан корак у области заштите података о личности начињен је доношењем **Закона о заштити података о личности**, 23. октобра 2008. године. Овај закон представља општи законски оквир који регулише прикупљање, обраду и преношење података о личности. Република Србија је једна од ретких земаља у којој, све до пред крај 2008. године, није постојао закон којим је на системски начин уређена заштита података о личности.

Циљ **Закона о заштити података о личности** („Сл. гласник РС“ бр. 97/08, 104/09, 68/12, 107/12) је да, у вези са обрадом података о личности, сваком физичком лицу обезбеди остваривање и заштиту права на приватност и осталих права и слобода. (Видети: члан 2. Закона). Заштита података о личности обезбеђује се сваком физичком лицу, без обзира на држављанство и пребивалиште, расу, године живота, пол, језик, вероисповест, политичко и друго уверење, националну припадност, социјално порекло и статус, имовинско стање, рођење, образовање, друштвени положај или друга лична својства, док послове заштите података о личности обавља Повереник за информације од јавног значаја и заштиту података о личности као самосталан државни орган, независан у вршењу своје надлежности. Овај Закон уређује и обраду личних података са пристанком или без пристанка лица на које се подаци односе. Обрада без пристанка дозвољена је само у циљу остваривања или заштите животно важног интереса лица, у сврху извршења обавеза одређених законом и у другим случајевима који су искључиво прописани законом. Државни орган може да обрађује податке без пристанка ако је то потребно ради остваривања интереса безбедности, вођења кривичног поступка, заштите економских интереса државе, права и слобода и другог јавног интереса. Обрада података о личности на одређеној територији могућа је само уколико је то утврђено у важећим законима или уз писмену сагласност лица на које се подаци односе, нпр. уговором или посебно слободно израженом вољом, док није могућа уколико за то не постоји основ у прописима, односно не постоји сагласност лица на кога се подаци о личности односе.

Према **Стратегији заштите података о личности** („Сл. гласник РС“ бр. 58/10) у Републици Србији обрада и заштита података о личности морају бити засновани на: - начелу законитости и поштене обраде података; - начелу сразмерности; - начелу тачности података; - начелу заштите података; - начелу поверења у обраду података; - начелу забране обраде посебно осетљивих података; - праву на информацију; -праву на приступ подацима; - праву на судску заштиту лица чији се подаци обрађују и праву на одштету; - санкцијама због недозвољене обраде података; - формирању независног надзорног органа.

Доказ да је начело заштите приватности једно од веома поштованих у новијим прописима је и нови **Закон о општем управном поступку** („Сл. гласник РС“, бр. 18/16) према којем „орган може од странке да захтева само оне податке који су неопходни за њену идентификацију и документе који потврђују

чињенице о којима се не води службена евиденција“ (члан 9, став 4. Закона), док се „са списима који садрже тајне податке или податке о личности поступа у складу са законом којим се уређује заштита тајних података, односно заштита података о личности“ (видети: члан 64, став 4. Закона). „Податке о личности са којима се упозна у складу са законом, странка може да користи само ради остваривања права, обавеза или правних интереса у том управном поступку, као и права, обавеза или правног интереса на који може да утиче исход тог управног поступка“. (члан 64, став 5. Закона)

Законом о полицији („Сл. гласник РС“ бр. 6/16) право на приватност предвиђено је наводима да се „опсервирање врши на јавним и другим за приступ доступним местима, без задирања у право на приватност било ког лица“ (видети: члан 50, став 2. Закона), као и да су „приликом примене полицијских овлашћења полицијски службеници дужни да воде рачуна о достојанству личности малолетног лица, психичким, емоционалним и другим личним својствима и заштити његове приватности“. (видети: члан 70, став 5. Закона)

3. ВИДЕО НАДЗОР У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА – НЕОПХОДНОСТ ИЛИ ТРЕНД

Од прве евидентиране саобраћајне незгоде у Глазгову 1834. године до данас, мењала се проблематика безбедности саобраћаја и мишљење о узроцима и начину решавања проблема безбедности саобраћаја. **Резолуција о унапређењу безбедности саобраћаја на путевима (Improving global road safety) - (A/RES/64/255)** из маја 2010. године, којом је период од 2011. до 2020. године проглашен деценијом акције у безбедности саобраћаја, усвојена је са циљем да се стабилизује, а затим преполови прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама, што би у периоду од 10 година, смањило број погинулих за 5 милиона и број повређених за 50 милиона. Овај циљ би требало да се постигне доследним спровођењем активности на националном, регионалном и глобалном нивоу. У нашој земљи **Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године** („Службени гласник РС“, број 64/15), усвојена је 2015. године и требало би да уз одговарајући Акциони план обезбеди изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће омогућити: 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.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 9/16) у Републици Србији међу посебним мерама и овлашћењима која се предузимају ради спречавања угрожавања безбедности учесника у саобраћају, односно омогућавања одвијања саобраћаја у члану 278. предвиђа и снимање саобраћаја и учесника у саобраћају коришћењем одговарајућих средстава као и документовање прекршаја и других деликата у саобраћају. Овим Законом прописано је да орган надлежан за послове саобраћаја и орган надлежан за послове полиције, имају овлашћење за снимање саобраћаја, у сврху документовања саобраћајних прекршаја, понашања учесника у саобраћају, праћења безбедности и проточности саобраћаја. Такође, орган надлежан за послове саобраћаја може, уз предходно прибављену сагласност органа надлежног за послове полиције, да овласти управљача пута, јавно предузеће и установу за снимање саобраћаја у предходно наведену сврху. Ближе прописе о начину употребе средстава за снимање и њиховим техничким карактеристикама прописује министар надлежан за послове саобраћаја уз сагласност Министарства унутрашњих послова. (видети: члан 286, став 1, 2 и 6. Закона.)

Законом о полицији („Сл. гласник РС“ бр. 6/16) регулисано је снимање на јавним местима. Тако полиција врши надзор и снимање јавног места, ради обављања полицијских послова, коришћењем опреме за видео акустичке снимке и фотографисање у складу са прописом о евиденцијама и обради података у области унутрашњих послова. Намеру да спроведе ове активности полиција мора јавно да саопшти, осим када врши прикривено снимање у складу са Закоником о кривичном поступку. Подаци прикупљени на овај начин чувају се у прописаној евиденцији, а они који се не могу користити у поступку, уништавају се у року од годину дана. Начин снимања на јавном месту и начин саопштавања намере о том снимању прописује министар. (видети: члан 52. Закона)

Ових дана из медија смо сазнали да саобраћајна полиција планира модернизацију опреме, у чему главну улогу има набавка савремених уређаја за откривање „лакших“ прекршаја. Планира се набавка

камере¹ која у вожњи може да сними лица возача и сувозача у аутомобилима из супротног смера и забележи да ли имају сигурносне појасеве и да ли возач разговара на мобилном телефону, односно да ли га држи у руци. Ако се набави ова камера, возачи који буду снимљени без појаса или са телефоном у руци неће бити заустављани због узимања података, већ ће позиви накнадно бити достављани власницима возила на кућне адресе. (<http://www.telegraf.rs/vesti/srbija/2878299-sprema-se-radikalizacija-snimanja-vozaca-najnovija-odluka-ce-hvatati-svaki-telefon>, 14.08.2017.) Да ће у наредном периоду покушати да повећају ефикасност у раду саобраћајне полиције набавком савременог уређаја у току ове године потврдио је и наченик управе саобраћајне полиције. Сматра се да ће се набавка ових уређаја брзо исплатити с обзиром на чињеницу да током године око 20.000 несавесних возача буде кажњено. Иначе, према прошлогодишњем истраживању Агенције за безбедност саобраћаја скоро 42% анкетираних возача признало је да користи мобилни телефон током вожње, док оних који не везују појас има око 90%.

Иако се у граду Београду ослањамо на видео надзор у аутобусима ради снимања активности путника са циљем спречавања неоснованих потраживања и смањивања инцидената узнемиравања путника и вандализма, поставља се питање да ли ће камере које снимају унутрашњост приватних возила снимати више од неопходног и да ли је то опасно за нашу приватност?

Недостаци се огледају у ризику да се приватне фотографије и видео записи користе на начин који није пожељан. Сlike људи су потенцијално осетљиве и са њих се могу прочитати информације везане за приватне детаље о телу, начину живота, активностима и још доста других детаља. Осим тога, слике имају потенцијал да неповратно униште репутацију неке особе (Padilla-Lopez et al., 2015; Samčović i Tomić-Petrović, 2015).

Сматра се да је свако распоређивање видео камера које нема оправдања у преовлађујућем општем интересу неуставно. И нису заштитници приватности они који морају да докажу да је неприхватљиво, већ оператери морају да наведу разлоге за њихово задирање у људска права. Ипак, мора се признати да је „преовлађујући општи интерес“ прилично широк појам. Упитајмо се колико надгледања и ограничења слобода друштво жели себи да приушти? Каква корист за безбедност се уопште може постићи путем видео надзора? Неки аутори нас подсећају да недавни извештаји из Велике Британије показују да је технички начин да се постигне сигурност погрешан. Према овим извештајима, стопа криминала се прекомерно повећава, између осталог и зато што због недостатка особља технолошке могућности не доводе до успеха. Поуздање у камере доводи у заблуду уколико нема никога испред монитора и представља већи безбедносни ризик од одустанка од камере. (Weichert, 2000). Констатује се да прописи о приватности недостају у области вршења видео надзора у саобраћају, док је намера са којом се надзор врши кључ за разликовање између привременог (случајног) и циљаног надзора. (Fries et al., 2012). Постизање консензуса о улози видео надзора у обезбеђењу безбеднијег саобраћаја за све нас је оно што предстоји након расправе стручњака чије су специјалности техничка, правна и етичка питања, а све ради безбеднијег саобраћаја и наше личне сигурности.

Ипак, користи које се остварују применом видео надзора у безбедности саобраћаја су доказане у бројним истраживањима, па из тих разлога најразвијеније земље света већ дужи низ година примењују видео камере за откривање и санкционисање прекршаја у саобраћају. Најчешћа примена видео надзора је за контролу и откривање прекршаја у вези брзине и пролазака на црвено светло. Када је реч о камерама за контролу брзине, истраживање из Велике Британије са 771 локације у деветогодишњем периоду је показало да је број повреда смањен за 10% до 40% (Li and Graham, 2016). У Норвешкој су, у периоду од 10 година, посматране 223 локације покривене видео надзором за контролу брзине и у зони од 100 m до 1 km је уочено смањење саобраћајних незгода са повређенима за 22% (Ное, 2015). Истраживање из Белгије (De Pauw et al., 2014) је показало да је применом видео надзора број возача који прекорачује брзину, а посебно број возача који прекорачује брзину за више од 10%, значајно смањен, а просечна брзина је смањена за 6,4 km/h. У Француској је применом камера за контролу брзине стопа смртности у односу на 100.000 возила опала за 21% и процењује се да је у периоду од седам година број погинулих смањен за нешто више од 15.000, а број повређених за преко 62.000 (Carnis and Blais, 2013).

¹ У питању је камера LTI 20.20 UltraLyte 1.000 са ласером и Nikon-овим објективом, високе резолуције, тешка 12.75 килограма, а максимална брзина возила током снимања је 320 километара на сат. Максималан број снимака по једној флеш картици је 3.997.

Камере за контролу пролазака на црвено светло такође су успешне у погледу унапређења безбедности саобраћаја. У Калифорнији је стопа прекршаја у вези пролазака на црвено светло смањена за 42% за свега неколико месеци од почетка примене видео надзора (Retting et al., 1999), а у Северној Каролини је посматрано у односу на период пре и после инсталације укупан број незгода смањен за 50%, мада је број незгода у сустизању увећан (Pulugurtha and Otturu, 2014). Опсежно мета-истраживање које је спровела Ноуе је показало да примена видео надзора за контролу пролазака на црвено светло увећава број незгода за 6%, али смањује број незгода са повређеним за 13% (Ноуе, 2013). Наиме, повећава се број незгода са повређеним у сустизању за 19%, али се број незгода са повређеним, везаних за бочне сударе смањује за 33%. Важно је напоменути и то да су повреде код незгода у сустизању знатно блаже од незгода које настају у бочним сударима. Када је реч о смањењу броја прекршаја пре примене видео надзора, важно је дефинисати елементе које је потребно анализирати на посматраним локацијама (Vujić et al., 2106).

Предности видео надзора се огледају у томе што се на одабраној локацији сваки прекршај идентификује, што олакшава репресију мањим ангажовањем запослених, а са друге стране убрзава поступке за санкционисање прекршилаца, јер је прекршај неспорно доказан приложеним видео материјалом, тако да саслушања сведока, суочавање са полицајцима и друге радње које су честе у традиционалним судским поступцима, практично изостају. Управо огроман број прекршаја који се може идентификовати применом видео надзора, као и брзо санкционисање доприносе да се средства од наплаћених казни брзо сливају у фондове предвиђене за финансирање безбедности саобраћаја, тако да се висока цена оваквих система врло брзо исплати, а понашање учесника у саобраћају на осматраним локацијама бива унапређено.

Проблеми на које указују истраживања односе се на трајање ефеката санкције, као и немогућност да видео надзором буде обухваћена комплетна мрежа, па се овакви системи најпре примењују на локацијама на којима би настанак саобраћајне незгоде довео до значајних последица, као што су тунели, мостови, оптерећене раскрснице и сл. као и на локацијама на којима је повећан број саобраћајних незгода, односно уочен повећан број прекршаја у саобраћају. Ипак, прогресивно увећање броја локација покривених видео надзором не представља проблем, јер се систем врло брзо отплати, тако да оставља могућност финансирања оваквих система на новим локацијама. На тај начин, повећава се субјективни ризик учесника у саобраћају да ће прекршај бити откривен, а услед приложеног видео материјала и брзо санкционисан.

4. ЗАКЉУЧАК

Заступљеност камера за видео надзор на јавним местима допринела је да приватност корисника у савременом друштву буде доведена у питање. Од правних прописа очекују се одређена решења, а заштита приватности у сфери видео надзора је област у којој правни прописи тек треба да се уобличе. Заштита података о личности захтева прилагођавање информационих технологија да би се подаци о личности обрађивали на законит начин. Такође, треба изградити свест сваког лица да нема неограниченог приступа подацима, да је приступ дозвољен само на основу изричитих овлашћења за вођење одређених управних, судских или других поступака. Иако смо констатовали да у Србији постоји већи број прописа који су посвећени заштити приватности и санкционишу угрожавање и нарушавање приватности других лица, на снази је и неколико оних који дозвољавају одређени степен угрожавања приватности у изузетним приликама које законодавац правда вишим циљевима. Можемо сматрати да је и постизање безбеднијег саобраћаја један од њих. Ипак, о томе ће се тек изјаснити наш законодавац након јавне расправе која ће дозволити могућност да чујемо став јавности о овом значајном питању.

Поред едукације, уравнотежена репресија је такође од суштинског значаја за креирање безбедног саобраћајног система. Наиме, повећање субјективног ризика код учесника у саобраћају да ће прекршај бити откривен и брзо санкционисан је једна од мера која највише доприноси повећању нивоа безбедности саобраћаја, односно смањењу страдања у саобраћају, а што је потврђено бројним истраживањима.

Управо тако позитивни ефекти на смањењу настанка саобраћајних незгода са погинулим и повређеним, остварени применом видео надзора, су били један од разлога да се у Србији уведу издвајања од стране осигуравајућих кућа, а на име имплементације видео надзора у безбедности

саобраћаја. Иницијално овакве мере и издвојена средства могу да буду покретач ланчане реакције за експанзију видео надзора у окружењу, који се по имплементацији веома брзо исплаћује и доноси нова средства за нове локације.

Са друге стране, неопходно је имати у виду и приватност и заштиту података о личности и створити потребне нормативне, али и све друге претпоставке да би се превентивно, али и на други начин спречило угрожавање тог права, загарантованог међународним споразумима и националним законодавством.

Ако буде усвојен модел новог Закона о заштити података о личности очекују нас значајне промене. С обзиром на наведено, у раду је учињен покушај да се заинтересујемо за питање видео надзора у саобраћају и нашем окружењу уопште као питање од значаја за све нас који живимо у 21. веку и радујемо се технолошком напретку, али не по цену да без поговора жртвујемо своју слободу.

5. ЛИТЕРАТУРА

Европска конвенција за заштиту људских права и основних слобода, Рим, 1950.

Fries, R. N., Gahrooei, M. R., Chowdhury, M., Conway, A. J. (2012). Meeting privacy challenges while advancing intelligent transportation systems. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, Volume 25, 34-45.

Padilla-Lopez, J.R., Chaaraoui, A.A., Florez-Revuelta, F. (2015). Visual privacy protection: a survey. *Expert Systems with Applications*, Vol. 42, No. 9, 4177-4195.

Samčović, A., Tomić-Petrović, N. (2015). Zаштита приватности kod vizuelnih informacija u umreženom svetu, Postel 2015, u Zborniku radova sa skupa str. 285-294.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 64/15)

Стратегија заштите података о личности („Сл. Гласник РС“ бр. 58/10).

Tomić, N., Petrović, D. (2009). Друштвено умрежавање и заштита приватности korisnika Interneta, PosTel 2009: XXVII Simpozijum o novim tehnologijama u poštanskom i telekomunikacionom saobraćaju u Zborniku radova sa skupa str. 95-104.

Weichert, T., (2000). Current Legal Issues on Video Surveillance, Contribution to the SECURITY Congress 2000, Oct. 9-12, 2000 in Essen.

Li, H., Graham, D. J. (2016). Heterogeneous treatment effects of speed cameras on road safety, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 97, 153-161

Hoye, A. (2015). Safety effects of fixed speed cameras—An empirical Bayes evaluation, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 82, 263-269

De Pauw, E., Daniels, S., Brijs, T., Hermans, E., Wets G. (2014). Behavioural effects of fixed speed cameras on motorways: Overall improved speed compliance or kangaroo jumps?, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 73, 132-140

Carnis, L., Blais E. (2013). An assessment of the safety effects of the French speed camera program, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 51, 301-309

Retting, R. A., Williams, A. F., Farmer, C. M., Feldman, A. F. (1999). Evaluation of red light camera enforcement in Oxnard, California, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 31(3), 169-174

Pulugurtha, S. S., Otturu, R. (2014). Effectiveness of red light running camera enforcement program in reducing crashes: Evaluation using “before the installation”, “after the installation”, and “after the termination” data, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 64, 9-17

Hoye, A. (2013). Still red light for red light cameras? An update, *Accident Analysis and Prevention*, Vol 55, 77-89

Vujanić, M., Pešić, D., Antić, B., Marković, N. (2016): Selection and assessment of the relevant data for reducing the number of red-light running, *TRANSPORT*, DOI:10.3846/16484142.2016.1174153