

## ПОСЕБНЕ МЈЕРЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ

Стручни рад

DOI: 10.7251/BPG1603231R

УДК: 351.811:656.1.08

Дејан Рикић\*

**Апстракт:** Глобалним планом деценије акције за безбједност саобраћаја (2011–2020) дефинишу се општи циљеви, те пет стубова (колона) у оквиру којих је потребно предузимати мјере с циљем унапређења безбједности саобраћаја. Међу тим колонама истиче се и стуб број 4 који се односи на унапређење понашања учесника у саобраћају. Унапређење безбједности саобраћаја ослања се, прије свега, на свеобухватне кампање, едукације, доношење адекватних прописа, али унапређење понашања учесника у саобраћају у нашим условима у највећој мјери се ослања на унапређење система мјера и санкција, те њихову досљедну примјену од стране саобраћајне полиције. С обзиром на то да возачи, у нашим условима, најчешће не прихватају ризик од учешћа у саобраћајним незгодама усљед непоштовања прописа, преостаје нам једино да прописима дефинишемо систем мјера и санкција према починиоцима прекршаја и кривичних дјела против безбједности саобраћаја, те да њиховом досљедном примјеном од стране саобраћајне полиције коригујемо понашање учесника у саобраћају и да их, на неки начин, „приморамо“ да поштују прописе у саобраћају. У складу са тим, у овом раду ће бити приказане мјере које, у складу са важећим законодавством, стоје на располагању полицијским службеницима, као и санкције које полицијски службеници могу изрећи починиоцима прекршаја у саобраћају. Примјеном наведених мјера, полиција, прије свега, репресивно дјелује према починиоцу прекршаја, али дјелује и превентивно на даље чињење евентуалних прекршаја или кривичних дјела.

**Кључне ријечи:** Безбједност саобраћаја, мјере, прекршаји, превенција, репресија.

### УВОДНА РАЗМАТРАЊА

У нашим условима, највећи утицај на унапређење понашања учесника у саобраћају има превентивно-репресивни рад полиције, јер возачи, најчешће, занемарују ризик од учешћа у саобраћајним незгодама.

\* Јединица за основну обуку – Полицијска академија, Бања Лука, email: dejanrikic@live.com

Да бисмо оваквим радом полиције утицали на возаче да поштују прописе и самим тим смањили ризик од учешћа у саобраћајним незгодама потребно је, прије свега, да имамо квалитетан нормативни оквир за примјену мјера које утичу на унапређење безбједности саобраћаја.

Када говоримо о делинквенцији у саобраћају, потребно је указати да се она диференцира на прекршајну и кривичну. Прекршаји против безбједности друмског саобраћаја су дефинисани, прије свега, Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима БиХ (*Службени гласник БиХ*, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13) и Законом о безбједности саобраћаја Републике Српске (*Службени гласник Републике Српске*, број: 63/11), али и другим законима. Прекршајне санкције прописане су Законом о прекршајима (*Службени гласник РС*, број: 63/14), који предвиђа да се починиоцу прекршаја могу изрећи сљедеће прекршајне санкције:

1. Казне,
2. Казнени бодови,
3. Заштитне мјере,
4. Упозоравајуће санкције и
5. Васпитне препоруке.

Од наведених санкција, полицијски службеник је овлаштен да починиоца прекршаја прекршајним налогом санкционише казном, казним бодовима и заштитним мјерама, док остале санкције изриче суд у прекршајном поступку.

Кривичну делинквенцију у саобраћају чине кривична дјела против безбједности друмског саобраћаја која су инкриминисана члановима 410–414 Кривичног Закона Републике Српске (*Службени гласник РС*, број: 49/03, 37/06, 73/10, 1/12, 67/13).

Кад су у питању саобраћајне незгоде, граница између кривичне и прекршајне делинквенције се темељи на тежини тјелесних повреда (уколико постоје) и материјалној штети која је изазвана саобраћајном незгодом. У складу са тим, саобраћајна незгода са обиљежјем кривичног дјела је догађај на путу или који је почео на путу, у којем је учествовало најмање једно возило у покрету и у којем је најмање једно лице погинуло или задобило тешке тјелесне повреде или је наступила материјална штета већа од 3000 КМ (*Инструкција о вршењу увиђаја саобраћајних незгода, тачка 2, подтачке а), б) и ц), коју је донио министар унутрашњих послова Републике Српске*). Уколико имамо саобраћајну незгоду која се не може третирати као кривично дјело, таква незгода се рјешава према правилима прекршајног поступка.

Поред наведених прекршајних санкција, полицијски службеници су овлаштени да примјењују и посебне мјере према преступницима у саобраћају, а све с циљем унапређења безбједности друмског саобраћаја.

На том плану, Босна и Херцеговина и Република Српска су нормативно увеле и полицији „ставиле на располагање“ низ мјера које, уз адекватну подршку материјално-техничких и људских средстава, могу имати огроман утицај на унапређење безбједности саобраћаја. Овдје, прије свега, мислимо на посебне мјере безбједности које су дефинисане Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима БиХ (*Службени гласник БиХ*, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13), али и друге мјере, као што су лишење слободе задржавањем и лишење слободе лица које настави са чињењем прекршаја које дефинише Закон о прекршајима (*Службени гласник РС*, број: 63/14), у члану 170, став 1, односно 4.

У раду ће бити приказан нормативни оквир, услови, поступак и циљеви примјене неких од горе наведених мјера. Циљ рада јесте дати преглед ових мјера на једном мјесту, те указати на дистинкцију, као и додирне тачке између појединих мјера и указати на превентивни, односно репресивни значај ових мјера на безбједност саобраћаја уопште.

Од низа мјера, издвојићемо и објаснити оне које се најчешће примјењују и које имају највећи утицај на унапређење безбједности саобраћаја, а то су :

1. Искључење возача из саобраћаја,
2. Искључење возила из саобраћаја,
3. Задржавање лишењем слободе у саобраћају.

### **ИСКЉУЧЕЊЕ ВОЗАЧА ИЗ САОБРАЋАЈА**

Искључење возача из саобраћаја је посебна мјера безбједности предвиђена Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима БиХ (*Службени гласник БиХ*, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13). Састоји се из привременог искључења возача одузимањем возачке дозволе. Циљ предузимања ове мјере од стране полицијских службеника јесте да се возачу који је затечен у чињењу прекршаја забрани даље управљање возилом како усљед тога не би дошло до угрожавања безбједности саобраћаја већих размјера.

Ова мјера има, прије свега, репресивни значај у односу на починиоца прекршаја који је већ починио прекршај, али, с друге стране, има превентивни утицај на починиоца – да га ономогући у даљем вршењу потенцијално тежих прекршаја, којима би додатно угрозио безбједност саобраћаја, односно друге учеснике у саобраћају.

*ПРИМЈЕР: Ако приликом контроле возача утврдимо да је возач под утицајем алкохола од 0,6 г/кг, таквог возача ћемо казнити новчаном казном и искључити из саобраћаја (репресивни значај). Поред тога, искључењем возача ћемо спријечити да он даљим управљањем возилом*

*у таквом психофизичком стању почини много теже прекршаје, па чак и кривична дјела против безбједности друмског саобраћаја, а то се може очекивати с обзиром на психофизичко стање возача.*

Полицијски службеник је овлаштен да искључи из саобраћаја возача када:

✓ је очигледно да је возач у таквом психофизичком стању (умор, болест, дејство опојних дрога или лијекова на којима је означено да се не смију употребљавати прије и за вријеме вожње) да није способан да безбједно управља возилом,

✓ је под дејством алкохола, које је недозвољено законом,

✓ је возач или инструктор вожње одбио да се подвргне испитивању, односно стручном прегледу на који је упућен,

✓ возач захтијева анализу крви и/или урина у смислу закона,

✓ прекорачи вријеме дозвољеног трајања управљања возилом,

✓ нема возачку дозволу за категорију возила којим управља,

✓ управља возилом за вријеме трајања заштитне мјере или мјере безбједности,

✓ инструктор вожње који под дејством алкохола оспособљава кандидата за возача или који показује знакове поремећаја изазваног дејством алкохола или оспособљава кандидата за возача, а нема возачку дозволу одређене категорије или у вријеме када је на снази мјера надлежног органа којом је инструктору вожње забрањено управљање моторним возилом.

(Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима БиХ, *Службени гласник БиХ*, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13. чл. 224, ст. 1, 2, 3, 4, 5, 6).

Ако извршимо анализу горе наведених основа за искључење возача из саобраћаја, можемо констатовати да је први основ (умор, болест итд.) постављен помало апстрактно, јер је утврђивање постојања тог основа препуштено полицијском службенику односно његовој слободној процјени, без прописивања било каквих критеријума на основу којих би се такво стање болести или умора утврдило. Према законској формулацији, довољно је да је то „очигледно“, што је изузетно релативно и процјена је различита зависно од полицијског службеника који врши контролу психофизичког стања возача.

Кад су у питању други и трећи основ (количина алкохола недозвољена законом и возач одбије да се подвргне алкотестирању), треба указати да су то основи и за примјену мјере задржавања лишењем слободе у складу са Законом о прекршајима Републике Српске о којој ће бити ријечи у наредном излагању. Кад је у питању количина алкохола, лишењу слободе се приступа ако је количина алкохола већа од 1 г/кг, док се за мање количине недозвољене законом (0,3–1,00 г/кг) приступа привременом искључењу возача из саобраћаја.

Искључење возача се врши, као што смо рекли, привременим одузимањем возачке дозволе, при чему полицијски службеник возачу издаје потврду о привременом одузимању возачке дозволе. Одузета возачка дозвола се задржава све док не престану разлози због којих је одузета, с тим да се одузета возачка дозвола из разлога под а), б), ц), д) и ж), не враћа прије истека 12 сати од тренутка одузимања, а све у циљу спречавања возача да даљим управљањем, у таквом психофизичком стању, опасније угрози безбједност саобраћаја.

У овом дијелу смо видјелу како „de iure“ возача спријечити да настави управљање возилом. С обзиром на то да морамо предвидјети да поједини возачи неће поступити по наређењу полицијског службеника и да ће наставити да управљају возилом и након одузимања возачке дозволе, поставља се питање како полицијски службеник треба да поступи у таквој ситуацији с циљем спречавања таквог возача да даљим управљањем возилом угрози безбједност саобраћаја, а самим тим и животе других учесника у саобраћају.

На том плану, Закон о прекршајима Републике Српске је у члану 170, став 1 предвидио да ће полицијски службеник лишити слободе лице које настави са чињењем прекршаја или искаже намјеру за даљим чињењем прекршаја и да ће такво лице одмах, а најкасније у року од 12 часова извести пред суд. Ако ову одредбу примјенимо на горе наведене ситуације, јасно ћемо утврдити да возач поновним управљањем возилом без возачке дозволе наставља са чињењем прекршаја и тиме ствара основ за лишење слободе возача у складу са наведеним чланом.

На крају, треба указати и на то како поступити са возилом којим је управљао искључени возач. Полицијски службеници не снесу одговорност за чување возила и у таквим случајевима могуће су три ситуације. Прва, да возилом управља друго лице које је било у возилу са искљученим возачем, друга – да возилом у присуству искљученог возача управља полицијски службеник и то до најближег безбједног мјеста и трећа – уколико се не може поступити ни на један од наведених начина, издаће се налог о премјештању возила.

## **ИСКЉУЧЕЊЕ ВОЗИЛА ИЗ САОБРАЋАЈА**

Искључење возила из саобраћаја је, такође, посебна мјера безбједности која је дефинисана Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима (*Службени гласник БиХ*, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13). За разлику од мјере искључења возача из саобраћаја, у оквиру које привремено одузимамо возачку дозволу, приликом искључења возила из саобраћаја полицијски службеник привремено одузима потврду о регистрацији. Циљ примјене ове мјере

јесте да се искључењем возила којим је већ почињен прекршај спријечи даље чињење потенцијално тежих прекршаја или евентуално кривичних дјела против безбједности саобраћаја.

Ова мјера, дакле, има репресивни значај према већ почињеном прекршају, али исто тако и са аспекта безбједности саобраћаја далеко битнији превентивни утицај на даље угрожавање безбједности саобраћаја чињењем прекршаја и кривичних дјела са далеко већим консеквенцама.

*ПРИМЈЕР: Ако приликом контроле возила утврдимо да је терет на возилу неправилно распоређен и да возач управљајући таквим возилом угрожава безбједност саобраћа, полицијски службеник ће таквог возача санкционисати новчаном казном (репресивни значај), али ће такво возило и искључити из саобраћаја и спријечити да возило са неправилно распоређеним теретом даље учествује у саобраћају и тиме проузрокује саобраћајну незгоду са далеко тежим посљедицама по самог возача, али и остале учеснику у саобраћају (превентивни значај).*

Полицијски службеник је овлаштен да искључи из саобраћаја возило:

а) које због техничке неисправности угрожава или смета другим учесницима у саобраћају,

б) на којем је терет неправилно натоварен, односно недовољно обезбијеђен, или којим се без дозволе превози терет чије су димензије, односно маса веће од највеће дозвољене димензије, односно масе или осовинског оптерећења,

в) које се креће путем на којем је кретање те врсте возила забрањено,

г) које се креће без зимске опреме на дијелу пута и у вријеме кад је зимска опрема обавезна и

д) које није регистровано или које нема прописане регистарске таблице или стикер (наљепницу).

Кад је у питању техничка неисправност возила, полицијски службеник ће упутити возила на ванредни технички преглед кад посумња у исправност уређаја за управљање или уређаја за заустављање, возило које је у саобраћајној незгоди толико оштећено да се оправдано може закључити да су на њему оштећени склопови и уређаји који су битни за безбједност саобраћаја, возило за које се основано посумња да има неисправан уређај за погон на течни гас, возило за које се основано посумња да има неисправан уређај за спајање вучног и прикључног возила, возило које издувним гасовима или на други начин прекомјерно загађује ваздух, као и возило које производи прекомјерну буку.

Уколико се техничким прегледом утврди техничка неисправност неког од наведених уређаја, полицијски службеник привремено одузима потврду о регистрацији све док се таква неисправност не отклони како би возило могло безбједно да учествује у саобраћају.

Привремено искључење возила из саобраћаја траје све док трају разлози због којих је возило искључено, а одузета потврда о регистрацији се враћа возачу када он прикаже доказ да су престали разлози због којих је одузета.

*ПРИМЈЕР: Ако је возило искључено из саобраћаја због неисправности уређаја за заустављање возила, потврда о регистрацији одузета по том основу се враћа када возач достави доказ (увјерење, потврду) од стране овлаштене станице техничког прегледа којом доказује да је возило технички исправно.*

Уколико возач настави да управља возилом које је искључено из саобраћаја и тако настави са чињењем прекршаја, полицијски службеник ће, у складу са горе наведеним чланом Закона о прекршајима Републике Српске, приступити лишењу слободе возача који наставља са чињењем прекршаја чиме се и „de facto“ спречава даље угрожавање безбједности саобраћаја које може имати много теже консеквенце по остале учеснике у саобраћају.

## **ЛИШЕЊЕ СЛОБОДЕ ЗАДРЖАВАЊЕМ У САОБРАЋАЈУ**

Анализирајући саобраћајне незгоде, утврђено је да је један од највећих узрочника саобраћајних незгода вожња под утицајем алкохола. Како би се на адекватан начин реаговало и утицало на возаче да не возе под утицајем алкохола, Законом о прекршајима Републике Српске је у члану 170 став 4 предвиђено да ће полицијски службеник приступити лишењу слободе задржавањем (у *колоквијалном рјечнику познатије као „тријежњење“*) лица које је затечено у чињењу прекршаја и код кога се утврди присуство алкохола у организму количине преко 1 г/кг, код кога се утврди присуство психоактивних супстанци у организму и које одбије да се подвргне алкотестирању.

Овом одредбом нормативно су створени услови да се одлучно и системски реагује и утиче на возаче да не учествују у саобраћају под утицајем алкохола. Тиме ће се постићи и субјективни ризик кажњавања код возача, односно њихов осјећај и предубјеђење да ће бити заустављени, контролисани, санкционисани и на крају, лишени слободе уколико буду возили под утицајем алкохола. Примijeђено је да једино субјективни ризик кажњавања утиче на возаче да поштују прописе у саобраћају, те ћемо уз адекватну примјену ове мјере, са сигурношћу утицати на возаче и тиме унаприједити безбједност саобраћаја.

Да бисмо примјеном ове мјере „кориговали“ понашање учесника у саобраћају и код њих формирали субјективни ризик кажњавања, потребно је упознати возаче са могућношћу примјене ове мјере кроз

едукације, кампање, путем медија итд. јер, уколико возачи нису свјесни да ће бити лишени слободе због вожње под утицајем алкохола, само нормативно увођење ове мјере без пратећих кампања и упознавања јавности неће формирати субјективни ризик кажњавања код возача који возе под утицајем алкохола.

Возач лишен слободе по горе наведеном основу се спроводи у службене просторије и задржава све до „отрежњења“, али не дуже од 12 часова. Лицу лишеном слободе се уручује наредба о задржавању лишењем слободе коју потписује командир полицијске станице (*Инструкција о начину примјене Закона о прекршајима Републике Српске*, тачка 55, донесена од стране министра унутрашњих послова Републике Српске). Лице лишено слободе се, у складу са Упутством о поступању са лицима лишеним слободе, претреса и након тога обавезно упознаје са својим правима.

Ова мјера, поред низа предности и превентивног утицаја на унапређење безбједности саобраћаја, наилази и на критике појединих теоретичара. Критике се, прије свега, односе на поступање са лицима лишеним слободе, јер таква лица, најчешће, нису криминогена лица, те их у складу са тим треба блаже третирати (не вршити претресање, примјену средстава силе свести на најблажу могућу мјеру). Проблем који се у пракси појављује јесте и недостатак адекватних просторија за смјештај лица која се лишавају по овом основу, али се надамо да ће овај проблем у будућности бити превазиђен.

### **ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА**

На основу свега изложеног, можемо слободно рећи да полиција Републике Српске има добро уређен нормативни оквир за унапређење безбједности саобраћаја кроз превентивно-репресивни рад, односно кроз изрицање прекршајних санкција и примјену посебних мјера безбједности које су наведене у претходним излагањима.

Свака од наведених мјера у области безбједности саобраћаја, поред репресивног значаја, има и далеко битнији превентивни значај, јер кроз примјену наведених мјера полицијски службеници спречавају возача да даљим учествовањем у саобраћају почине теже прекршаје, па чак и проузрокују саобраћајне незгоде са тешким посљедицама по свој живот, али и живот осталих учесника у саобраћају.

Познато је да је вожња под утицајем алкохола један од највећих узрочника саобраћајних незгода. Возачи у нашим условима најчешће занемарују ризик од страдања у саобраћајним незгодама, те ћемо само уз адекватну примјену наведених мјера смањити вожњу у алкохолисаном



стању или бар умањити посљедице које могу наступити усљед вожње под утицајем алкохола.

Да би наведене мјере у потпуности оствариле свој циљ, посебно мјера „Задржавање лишењем слободе у саобраћају“, потребно је да јавност буде упозната са могућностима које „стоје на располагању“ полицијским службеницима. Због тога је потребно јавност, а посебно преступнике у саобраћају, информисати о мјерама саобраћајне полиције, како би оне утицале на возаче тако да поштују прописе у саобраћају и тиме избјегну санкционисање и „непријатности“ које слиједе као посљедица предузимања посебних мјера. Информисање би требало вршити кроз сарадњу МУП-а и Агенције за безбједност саобраћаја кроз свеобухватне кампање, путем медија, презентација итд.

## ЛИТЕРАТУРА

Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима БиХ, *Службени гласник БиХ*, број: 6/06,75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13.

Закон о прекршајима РС, *Службени гласник РС*, број: 63/14.

Инструкција о вршењу увиђаја саобраћајних незгода ( 2011 ).

Инструкција о начину примјене Закона о прекршајима Републике Српске (2015).

## SPECIAL SECURITY MEASURES OF TRAFFIC POLICE

**Дејан Рикић\***

**Abstract:** Global Plan of Action for the decade traffic safety (2011-2020. Yr.) defines the general objectives and the five pillars (columns) in which it is necessary to take measures to to improve traffic safety. Among the highlights are the columns and column number 4, which relates to the improvement of the behavior of traffic participants. Improving traffic safety relies primarily on the overall campaign, education, adoption of adequate regulations, but improving the behavior of traffic participants in our conditions largely relies on the improvement of the system of measures and sanctions and the consistent application of the same by the traffic police. Given that drivers, in our conditions, usually do not accept the risk of involvement in traffic accidents caused by non-compliance, the only thing left for us to regulations define a system of measures and sanctions against the perpetrators of misdemeanors and criminal acts against traffic safety, and that the consistent

---

\* Police academy in Banja Luka, email: [dejanrikkic@live.com](mailto:dejanrikkic@live.com)

use of the same by traffic police correct the behavior of traffic participants and to somehow “compel” to respect traffic regulations. Accordingly, this paper will be displayed measures, in accordance with the applicable legislation, are available to police officers as well as the sanctions that may be imposed on police officers perpetrators of traffic violations. By applying the above measures, the police, primarily repressive acts against the perpetrator of offenses, but also in preventing further commission of any offenses or crimes.

**Keywords:** Road safety, measures, minor offenses, prevention, repression.