

# ОДБРАНА

СПЕЦИЈАЛНИ ПРИЛОГ 49

*Безбедност у саобраћају*

# Читање знакова





# Човек – у средишту пажње

**Најважнији утицај Закона о безбедности саобраћаја на путевима јесте на свест човека. Законске казне су строже, постоји неколико нивоа кажњавања, сам начин санкционисања небезбедних возача је такав да их једноставно мотивише да поштују прописе. Дрске и безобзирне прекршаје препознали смо на нашим путевима и покушали да их елиминисамо тежим облицима кажњавања.**

Генерал полиције Стојадин Јовановић један је од људи који су дуго, упорно и предано радили на уобичавању Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Будући да ускоро почиње да се примењује, одговор на питање које најзначајније новине тај закон доноси – суштина је разговора који следи.

❏ *Једна од највећих опасности за живот људи у 21. веку, по многим предвиђањима и статистикама, јесу саобраћајне незгоде. Колико нови закон о саобраћају утиче на подизање нивоа безбедности саобраћаја?*

– У периоду који је претходно доношењу Закона настојали смо да, пре свега превентивним, али и репресивним мерама, смањимо број инцидената и незгода на нашим путевима, а посебно број погинулих и повређених лица, имајући у виду да је најчешћи узрок незгода људски фактор. Знајући какве су последице трагичних исхода саобраћајних незгода за породице страдалих и друштво у целини, сматрам да се свако улагање у безбедност саобраћаја вишеструко исплати. До овог новог закона, у суштини, те нове мере примењивале су се у амбијенту закона који је важио око тридесет година, који је био современ и добар када је усвојен, али су његови оквири више нису одговарали захтевима новог времена. Све је то утицало на смањење ефикасности. Неопходне новине у нормативном и технолошком смислу, које су произашле из наше непосредне праксе, али су такође потпуно усклађене према стандардима земаља Европске уније и захтевима Комисије за саобраћај, уврстили смо у Закон о безбедности саобраћаја на путевима, који ускоро ступа на снагу. Верујем да смо у томе увелико успели и да ће нови закон због свега што у себи садржи знатно допринети подизању степена безбедности саобраћаја. Овим законом дотичу се сви сегменти, сви фактори безбедности: човек, као субјективни фактор, путеви, возила...

Сматрамо да ћемо онако како смо то процењивали док смо радили на Закону, у наредне три године, до 2012. године, смањити број погинулих за педесет процената у односу на 2001. годину.

❏ *На новом закону радило се веома дуго, претходни закон је умногоме измењен. Које ће, по Вашем мишљењу, новине највише утицати на безбедност саобраћаја?*



– У технолошком смислу, с развојем науке превазиђен је један број одредби старог закона. Примена европских стандарда и норматива донела је бројне другачије одредбе који се односе на професионалне возаче: време управљања возилом, прописани одмор, услови које возило мора да испуњава да би се нашло у саобраћају... То је само један мали део новина. Најзначајније што овим законом желимо да постигнемо јесте директан утицај на најчешћи узрок незгода код нас, а то је субјективни фактор, без обзира на то што нам и друга два фактора безбедности: путеви и возила, нису баш у сјајном стању. Возила на нашим путевима су, у просеку, стара више од 15 година, уредбе претходног закона, нажалост, нису на прави начин пратиле и потребу да се управо тако стара возила чешће шаљу на проверу техничке исправности. Недовољна изграђеност путне мреже је такође наша реалност. Последњих година се интензивно ради на томе, стање путне мреже је знатно побољшано. Многи коловози су обновљени, али још увек немамо довољно заштитних ограда, видео-надзора, банкина, тротоара кроз насељена места, одвајања пешачког и мото-саобраћаја тамо где је то неопходно, одвајања различитих врста саобраћаја... А ти чиниоци веома утичу на стање безбедности у саобраћају.

❏ *Закон о саобраћају доноси своја решења, претпостављам да ће сродна законска регулатива надлежних министарстава пратити то настојање?*

– Део тих неопходних услова за безбедност саобраћаја прате и регулишу и други закони. Када је у питању путна мрежа, највећи део проблематике регулисан је Законом о путевима. Безбедносни аспект је делимично примењен и у том закону и код нас. Сада је обједињен надзор над стањем на путевима у надлежности Министарства за инфраструктуру. Верујем да је то одлично решење, јер ће сигурно бити ефикасније, нема подељене одговорности...

Наравно, инсистирам на томе да је најважнији утицај на фактор свест – човек, имајући у виду да су у одређеној мери и правила саобраћаја измењена у том смислу.

Законске казне су строже, постоји неколико нивоа кажњавања, сам начин санкционисања небезбедних возача је такав да их једноставно мотивише да поштују прописе. Дрске и безобзирне прекршаје препознали смо на нашим путевима и покушали да их елиминисамо тежим облицима кажњавања. Уколико сви субјекти у својим надлежностима буду предузимали адекватне мере, мислим на Министарство унутрашњих послова, Министарство правде и Министарство здравља – верујем да ће се прави ефекти новог закона врло брзо видети на нашим путевима. Уз рад Агенције за безбедност саобраћаја, која ће се на државном нивоу навести стратегијом, утврђивати политику, проверавати остварење националних планова, али и обједињавати и конкретизовати многобројне послове из области безбедности саобраћаја – очекује се и тај неопходни, додатни напор који треба да обједини све остале чиниоце, а онда нови закон има све услове за потпуно функционисање. ■

Драгана МАРКОВИЋ



# Искорак ка бољем

**Наш нови закон је бар за једну степену подигнут на ниво који је можда мало прејак за реално стање у Републици Србији, али је то производ наше жеље да у тој веома важној области наших живота направимо значајнији искорак ка бољем**

Још 2002. године Драган Јовановић био је један од првих људи који су кренули у обликовање новог закона о безбедности саобраћаја. Шта нам тај закон данас доноси, које су надлежности Агенције за безбедност саобраћаја, какве краткорочне а какве дугорочне мере садржи у себи – нека су од питања за нашег саговорника.

**❏** *Безбедност саобраћаја једна је од веома значајних тема савременог друштва. Који су то принципи, делови, чланови новог закона који ће по Вашем мишљењу најдиректније утицати на повећање безбедности путног саобраћаја у Србији?*

– Формулишући закон водили смо се домаћим искуствима али смо пратили и све што се чини у тој области у Европској унији а и шире. Током израде закона својим смерницама помагали су нам експерти из Аустрије, Шведске, Велике Британије, Аустралије... Чак смо у једном тренутку имали верзију закона за који су шведски експерти рекли да је можда преамбициозна за Србију у овом тренутку. Био је то период 2004. године и сва наша знања и воља били су на знатно вишем нивоу него што је то било могуће применити на терену. Наш нови закон је бар за једну степену подигнут на ниво који је можда мало прејак за реално стање у Републици Србији, али је то производ наше жеље да у тој веома важној области наших живота направимо значајнији искорак ка бољем. Када то кажемо, мислим пре свега на чињеницу да ми немамо довољно изграђене институције. Министарство унутрашњих послова је са једне стране део принуде, постоји део који се односи на унапређење безбедности саобраћаја, који је у надлежности Министарства за инфраструктуру, са довољно јаким капацитетима, а ту је и Јавно предузеће „Путеви Србије“, са капацитетима који тек треба да се развију у том смислу. Зато нам је циљ да прво формирамо Агенцију за безбедност саобраћаја, као један од носилаца будућих мера за унапређење безбедности саобраћаја, а затим и политичко тело које ће имати одређен стручни ниво – такозвано Тело за координацију мера безбедности саобраћаја, које ће удружити шест министара: инфраструктуре, унутрашњих послова, правде, здравља, просвете и трговине и услуга. Оперативни ниво тог тела чиниће помоћници министара, а стручни део ће по појединачним целинама обрађивати одређене радне групе, па ће се оформити групе за безбедност деце у саобраћају, истраживања различите врсте, које ће чинити експерти из струке, невладиних организација, медији и слично.

**❏** *Искуствена чињеница је и да је неопходно променити свест људи да би нешто ново заживело. То је најчешће и најтежи део посла.*

– Краткорочне мере принуде, величине казни, начин на који се те казне одређују, условљавају, како то обично бива, и тај дугорочни ефекат – промену свести људи о безбедном понашању у саобраћају. Наравно, за људе неке средње генерације начин понашања успоставља се возачким испитима и учењем војње по новим стандардима, а ако су већ возачи, применом краткорочних мера кажњавања. Суштина је да ће се у очекивању тог неког дугорочнијег ефекта, деца која су данас у предшколским установама и основним школама, већ сада васпитавати у духу безбедног понашања у саобраћају. Тако се гради култура безбедног понашања, не само у саобраћају, која ће учинити да се читаво друштво помери ка бољем. Недавно смо у Белгији били сведоци сјајне слике на пешачком прелазу, када је сасвим мали дечак са мајком на бициклу протествовао што је она хтела да пређе улицу на црвено светло семафора, иако нигде није било ниједног аутомобила. То је нешто чему ми сви искрено тежимо. Све остало су краткорочне мере, оне су и кратког даха, људи ће се стално бунити, али оног тренутка када седнемо у ауто и вежемо се зато што је то нормално – ми ћемо истински нешто постићи. У шведском закону о саобраћају не постоје казнени поени јер за тим нема никакве потребе. Тамо је сасвим нормално – безбедно понашање у саобраћају.



**❏** *Помињемо Агенцију за безбедност саобраћаја. Од њеног рада се прилично очекује. Шта је по Вама њен највећи значај?*

– Влада треба да оснује Агенцију за безбедност саобраћаја, која обавља многе поверене послове, од унапређења система безбедности саобраћаја, вођења кампања у безбедности саобраћаја, до издавања дозвола и лиценци свим субјектима у процесу обучавања возача... Најзначајнији акт у безбедности саобраћаја је Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима, коју први пут доноси Влада за период од најмање пет година. На основу стратегије, Влада доноси и конкретније годишње националне планове безбедности саобраћаја на путевима.

Влада је дужна да Скупштини Републике Србије два пута годишње поднесе извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима, као и надлежни органи скупштинама локалних самоуправа.

Финансирање у безбедности саобраћаја, као посебно важан услов функционисања, конципирано је тако да „небезбедни“ возачи финансирају безбедност саобраћаја. Наиме, средства из наплаћених казни користе се за финансирање унапређења безбедности саобраћаја, при чему средства од новчаних казни у износу 70 посто припадају буџету Републике, а у висини од 30 посто буџету јединица локалне самоуправе, где је прекршај учињен. ■

Д. МАРКОВИЋ  
Снимио З. МИЛОВАНОВИЋ



# Закон који треба поштовати

**С**вима нам је сигурно позната чињеница да на путевима Републике Србије дневно погину просечно три човека, али смо се, нажалост, превише навикли на то, као што смо навикли и да не везујемо појас, да не носимо кацигу, да „колегу“ полицајца „смекшамо“ да нас не казни, и слично.

Но, и нови закон није чаробни штапић који ће нам решити све саобраћајне проблеме и смањити број погинулих са 897 у 2008. години на, по европским проценама, прихватљиви ниво страдања у саобраћајним незгодама од седам лица на 100.000 становника, односно за наше услове, на око 580 погинулих годишње.

У Закону има доста новина, па је отуда и потреба да се сви ми који смо раније полагали возачки испит детаљно проучимо и текст новог закона. Илустрације ради, у старом закону све је било прописано са 246 чланова, а у новом има чак 107 чланова више.

Основа за израду Закона биле се директиве и важећи прописи у Европској унији, при чему се тежило ка што већем степену усаглашавања наших прописа са европским, што је посебно потребно у саобраћају и транспорту. Али многа решења су и даље специфична за овај прелазни период, када се после више од 20 година мора надокнадити пуно тога што се у међувремену променило. Наравно, ни овај Закон није савршен, свесни су тога и аутори и грађани, али га треба схватити као први корак ка доношењу још бољих прописа у безбедности саобраћаја. Основна порука јесте да са изменама овог закона не треба да чекамо следећих 20 година.

## Заокружен систем безбедности

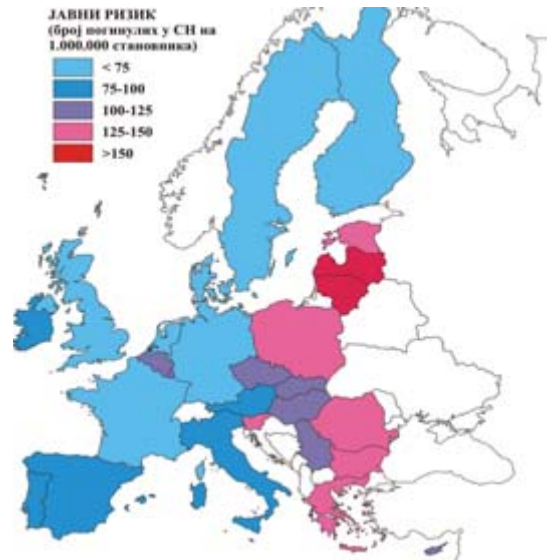
За саобраћајне стручњаке највећа новина и успех јесте то што је заокружен систем безбедности саобраћаја на путевима, а посебно што ће се формирати Агенција за безбедност саобраћаја, као орган Владе који ће координирати и усмеравати акције ка побољшању безбедности саобраћаја у Републици Србији. Затим, то је и прихватање критеријума, врста и услова за стицање возачких дозвола, који би требало, као такви да буду прихваћени у другим државама.

С друге стране, у текст Закона уграђена су решења која се већ примењују у државама које имају завидно стање безбедности у саобраћају. Пре свега, то је сасвим другачији систем оспособљавања возача, при чему је појам „обука“ замењен „оспособљавањем“ као ширим појмом, који у себи садржи и промену ставова и понашања, а не само знања и вештина.

Новим законом промовисано је начело обзирног понашања и поверења у такво исто понашање других учесника у саобраћају. Наиме, прокламовано је да је сваки учесник у саобраћају дужан да се понаша на начин на који неће ометати, угрозити или повредити друге учеснике, те да предузме све потребне мере, ако себе или друге неће довести у опасност, ради избегавања опасних ситуација насталих понашањем других учесника у саобраћају.

## Казнена политика

У оквиру контроле саобраћаја промене су и дефинисане нове процедуре, од начина заустављања возила, забране изласка возача из возила током контроле, али и примене савремених техничких средстава надзора и контроле који ће документовати прекршаје, чак и без заустављања возила, тј. добијањем позива од судије за прекршаје и уплатнице за плаћање казне на кућну адресу.



**На питање који је најбољи закон, мудри људи су одговорили: онај који се поштује. Тако је и са тим новим законом, биће добар, само ако га будемо поштовали више него што смо поштовали овај који је у примени до 10. децембра текуће године.**

Казнена политика је у потпуности измењена, дефинисањем градације прекршаја за које се не може изрећи новчана казна, већ само затвор (као што су насилничка возња и тешки прекршаји), затим повећањем износа новчаних казни, увођењем казних поена од 15, 14, па до два казненa поена, при чему се са скупљених 18 казних поена губи возачка дозвола, те одустајањем од решења наплате новчаних казни на лицу места, већ добијањем уплатнице са роком уплате, и слично.

Први пут је јасно одређен читав спектар субјеката одговорних за спровођење конкретних мера саобраћајног образовања и васпитања, с циљем стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају: то су на првом месту, породица, предшколске и школске установе, органи МУП-а, локалне самоуправе, средства јавног информисања, потом удружења и групе грађана који се баве безбедношћу саобраћаја или бригом о деци и омладини и, наравно, наше Министарство одбране, које већ дуго низ година посвећује посебну пажњу безбедности војних учесника у саобраћају.

Није случајно да се број саобраћајних незгода војних возила из године у годину смањује, а да је број погинулих лица у њима сведен на меру која се тек поставља као циљ у цивилном саобраћају. Формирање и рад Савета за безбедност војних учесника у саобраћају, спровођење годишњих кампања, избор и промовисање најбезбеднијег возача у систему одбране – само су неке од активности које се континуирано спроводе како би се одржао и повећао ниво безбедности путног саобраћаја који смо достигли. ■

Пуковник др Жељко РАНКОВИЋ, начелник Одељења за транспорт МО



# Правила саобраћаја

**У закону је прецизније него раније наведена хијерархија поступања учесника у саобраћају: према знацима и наредбама овлашћених лица, према светлосном саобраћајном знаку, према другој саобраћајној сигнализацији и према правилима саобраћаја.**

Разлика на коју посебно указујемо присутна је код дефинисања обавезе возача који прилази пешачком прелазу. У том случају, он мора да прилагоди брзину возила тако да у свакој ситуацији, коју може да види или има разлога да предвиди, може безбедно да заустави возило испред пешачког прелазу.

Новина је да возач не сме да користи телефон или друге уређаје за комуникацију уколико нема опрему која му за време вођења омогућава телефонирање без коришћења руку. Опрема није скупа, а многа истраживања показала су да је усмереност пажње возача на пут приликом телефонирања или куцања порука драстично смањена.

Новина, која треба да помогне да се са улица уклоне возила из којих се чује прегласна музика, јесте да возач не сме да користи аудио или видео уређаје који би га ометали да чује звучне сигнале других учесника у саобраћају.

Многи који су набавили „антирадаре“ мораће да их изваде из возила јер је забрањено да се они ту и налазе, а посебно да се користе. Такође, забрањено је да се такви уређаји продају и рекламирају.

Коришћење сигурносних појасева било је обавезно и по ранијем закону, али се сада инсистира на њиховом коришћењу и на задњем седишту.

Новина, која није велики издатак, али је морамо што пре реализовати за своје приватно и службено возило, јесте да у сваком путничком, теретном возилу и аутобусу мора да се налази светлоодбојни прслук, који је намењен за ситуације када возач мора да изађе из возила.

На предњем седишту, као и раније, не може се превозити дете млађе од 12 година, као ни лице под утицајем алкохола, а сада се то односи и на лице под утицајем дроге. Међутим, први пут

предвиђена је врло строга казна ако на предњем седишту држите у крилу дете млађе од дванаест година.

Мало већи издатак за младе родитеље је куповина безбедносног седишта, јер деца до три године морају да се превозе у таквом седишту или корпи, осим у возилима јавног превоза. Деца у безбедносно седишту или корпи могу се превозити на предњем седишту ако је искључен ваздушни јастук и ако је корпа окренута супротно од смера кретања возила.

Решење једне често врло нервирајуће ситуације дефинисано је први пут законом на културан начин, као такозвани „рајфешлус“: ако је у једној саобраћајној траци саобраћај онемогућен или се она завршава, возач који се креће у траци поред ње дужан је да омогући укључивање једног возила у траку којом се он креће.

## Насилничка вођња

Да би се стало у крај безобзирним возачима који се тркају по улицама и не поштују никога, први пут дефинисана је насилнич-





ка вожња, за коју су забрањене и најстроже казне: казна затвора од 30 до 60 дана, уз изрицање 15 казних поена и истовремено као заштитна мера – забрана управљања возилом од најмање девет месеци.

Као насилничка вожња препозната су три облика понашања возача: грубо кршење правила саобраћаја, при чему возач не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају, затим када возач два или више пута прође на „црвено“, ако између два узастопна проласка није прошло више од 10 минута и када возач претиче колоне возила, при чему својим возилом прелази или се креће по неискреиданој уздужној линији која раздваја коловозне траке по смеровима кретања.

Код брзине кретања возила има неколико новина: смањена је прописана брзина кретања у насељеном месту на 50 км/х, а изузетно је дозвољено да се у насељу, где постоје услови, може одобрити брзина до 80 км/х и дефинисана је средња (просечна) брзина на коју се такође примењују одредбе закона. Та просечна брзина и видео надзор на путевима омогућиће да се измери време проласка на некој деоници познате дужине и да се на основу закона физике утврди да се возило кретало брже од дозвољене брзине. Пријава за прекршај и признаница за уплату стићи ће на кућну адресу.

Ограничења на осталим врстама путева нису се променила: на аутопуту 120 км/х, на мотопуту (некадашњем путу резервисаном са саобраћај моторних возила) 100 км/х и на осталим путевима до 80 км/х. Измене су у духу европских препорука уследиле и код дефинисања највећих дозвољених брзина за аутобусе и терет-

на возила до 7,5 т на аутопуту на 100 км/х, а за аутобусе за превоз деце и теретна возила преко 7,5 т на 90 км/х.

Код дефинисања претицања, као најопасније радње у саобраћају, значајно је поштрана одговорност за кршење прописа у чак 15 посебних ситуација (у претходном закону било је само шест). Казне за непрописна претицања су велике. На пример, за претицање возила које се зауставило да пропусти пешаке на пешачком прелазу или за претицања када се возилом прелази преко неискреидане уздужне линије, забрањена је казна затвора до 30 дана или од 15.000 до 30.000 динара, уз обавезних шест казних поена и заштитну меру забране управљања возилом најмање три месеца.

У новом закону се уместо појмова „велика“ и „оборена“ светла користе изрази „ДУГА“ и „КРАТКА“ светла. Новина је и светлосни знак упозорења који се даје узастопним или наизменичним паљењем дугих светала.

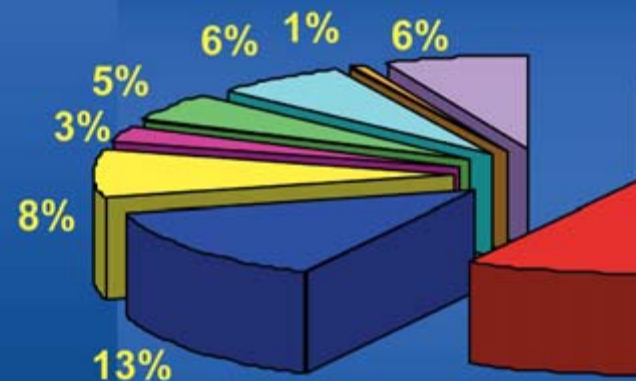
Данас се често срећу возила по градовима, чији возачи су изашли, па су укључили све показиваче правца. У новом закону прописано је када возач треба на јавном путу да укључи све показиваче правца на возилу: за време уласка/изласка путника, ако упозорава друге учеснике у саобраћају, у условима изразито смањене видљивости, ако је последње возило у колони која се зауставила на путу изван насеља, ако се креће уназад и ако се заустави на коловозу.

Приликом паркирања возач је дужан да возило паркира на једном предвиђеном паркингу месту, а у противном казна је 3.000 динара. Приликом прописивања места где је забрањено да се возило заустави или паркира, додата су и нека места која нису била

ТЕШКИ ПРЕКРШАЈИ (према члану 330 - нема новчаних казни)	Прописана казна	Казнени поени (КП)	Заштитна мера
Возач који управља возилом без возачке дозволе оне категорије којом управља, осим у случају када је возачкој дозволи истекао рок важења.	казна затвора од најмање 15 дана	14 КП	забрана управљања моторним возилом најмање 8 месеци
Возач који управља возилом под дејством алкохола више од 2,00 мг/мл, као и инструктор вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом и испитивач на практичном делу возачког испита када учествује у саобраћају.		(*16 КП)	(*најмање 10 месеци)
Возач који одбије да се подвргне утврђивању присуства у организму алкохола и/или психоактивних супстанци помоћу одговарајућих средстава (алкометар, дрога тест и др.), односно стручном прегледу, као и инструктор вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом и испитивач на практичном делу возачког испита када учествује у саобраћају.	(*казна затвора од најмање 45 дана)		
Возач који је искључен из саобраћаја, а затечен је у управљању возилом за време трајања тог искључења.			
Возач који управља возилом у време трајања искључења тог возила из саобраћаја.			
Возач који управља моторним возилом за време трајања заштитне мере, односно мере безбедности забране управљања моторним возилом.			
Возач који се на путу у насељу креће брзином која је већа од 70 км/х већа од дозвољене.			
Возач који се на путу ван насеља креће брзином која је већа од 80 км/х већа од дозвољене, као и возач аутобуса са прикључним возилом за превоз лица, градског аутобуса, аутобуса који, поред уграђених седишта има и одређена места за стајање, који се на путу ван насеља креће брзином која је већа од 70 км/х већа од дозвољене.			
Возач који се у зони „успореног саобраћаја“ креће брзином која је већа од 50 км/х већа од дозвољене.			
Возач који се у зони „30“ и зони „школе“ креће брзином која је већа од 60 км/х већа од дозвољене.			
Возач који ноћу управља возилом на неосветљеном делу пута, а нема укључено ниједно светло за осветљавање пута нити предње позиционо светло.			
Возач који не заустави возило испред пешачког прелазна на коме се налази најмање један пешак, када му је светлосним саобраћајним знаком или знаком овлашћеног службеног лица пролаз забрањен.			



## Узроци саобраћајних незгода са по...



- Брзина 519
- Првенство пролаза 76
- Претицање, обилажење 44
- Мимоилажење 9
- Ал...
- Кр...
- Ос...



у претходном закону: на путу на коме су коловозне траке физички одвојене, на траци за укључивање, искључивање, зауставној траци, „жутој“ траци за јавни градски превоз и трамвајској баштици, на паркингу местима која су обележена да су резервисана за лица с инвалидитетом или за посебне кориснике и на површинама где је саобраћајним знаком забрањен саобраћај.

лаза, при чему су то поред већ наведених институција и возила хитне медицинске помоћи и ватрогасне службе, и возила институција за извршење затворских санкција, при чему та возила имају најмање једно плаво трепћуће или ротационо светло и звучни знак – сирену.

### ПРЕКРШАЈИ И КАЗНЕ

НАСИЛНИЧКА ВОЖЊА	Прописана казна	Казнени поени (КП)	Заштитна мера
– возач који у саобраћају грубо крши правила саобраћаја, при чему не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају;	казна затвора од 30 до 60 дана	15 КП	забрана управљања моторним возилом најмање 9 месеци
– возач када два или више пута прође светлосни саобраћајни знак када му је тим знаком забрањен пролаз, ако између два узастопна проласка није прошло више од 10 минута;	(*казна затвора од 45 до 60 дана)	(*17 КП)	(*најмање 10 месеци)
– возач када изврши претицање колоне возила, при чему својим возилом прелази или се креће по неискљученој уздужној линији која раздваја коловозне траке по смеровима кретања. (чл. 329, ст. 1).			

(\* ) Ако је возач током насилничке вожње проузроковао саобраћајну незгоду

Врло корисна новина, на коју морамо сви да се навикавамо већ од данас, јесте да дању за време вожње на возилу морају да буду укључена кратка (дневна) светла. Казна за непоштовање ове одредбе је 3.000 динара.

Код одстојања између возила, није више стриктно одређено одстојање од 100 м између возила чија је маса већа од 3,5 т и дужина већа од 7 м и других возила, али је прописано да возач таквог возила треба да између свог возила и возила испред држи одстојање које омогућава безбедно претицање возилима која се крећу иза његовог возила.

### Возила под пратњом

На путевима се често срећу возила под пратњом. Новине у вези са тим су да се под возилом под пратњом сматра возило коме је додељена пратња полиције, војске или безбедносних агенција, али и само возило тих институција када дају посебне звучне и светлосне знаке (сирена и црвено и плаво трепћуће светло), да се могу давати и само светлосни знаци без сирене ако постоје услови довољне видљивости. Посебно је истакнуто да се светлосни и звучни уређаји смеју постављати само на возила која су намењена за пратњу и употребљавати само када су та возила у пратњи и на њих се не примењују одредбе о брзини кретања и забрани претицања под условом да не угрожавају безбедност других учесника у саобраћају.

Слично је дефинисано и за возила са првенством про-

Прецизно су дефинисане обавезе возача, које се разликују у односу на садашњу праксу, када полицијско возило са првенством пролаза даје истовремено и знак упозорења („аблендовањем“ – узастопним и наизменичним паљењем дугих светала), при чему возач чије се возило креће испред полицијског мора одмах безбедно да заустави возило уз десну ивицу коловоза или ван њега, а возач чије возило се креће иза полицијског возила да прати полицијско возило до погодног места и да се безбедно заустави иза полицијског возила.

Укључено жуто светло, морају да имају возила комуналних служби и возила за одржавање и поправку и градњу путева, сва возила којима се изводе неки родови на путу и возила која прелазае прописане димензије, те возило које прати „ванредни превоз“, затим трактори ноћу и у условима смањене видљивости и када имају прикључке, радна машина ноћу и у условима смањене видљивости (то је велика новина за пољопривреднике).

Код превоза терета и путника има неколико новина. Терет у расутом стању мора да буде покривен у возилу. Терет на возилу не сме да пређе најудаљенију тачку на задњој страни возила за више од 1/6 своје дужине, а највише за 1,5 м. На моторном возилу, као и у возилу и на/у прикључном возилу у саобраћају на путу није дозвољено превозити лица у товарном простору теретног возила.

За мотоциклисте је прецизније дефинисана употреба кациге, која мора бити закопчана, хомологована и правилно коришћена. Возач бицикла и мотоцикла не сме док управља возилом да има на оба уха слушалице за аудио уређаје.

Приликом преласка преко улице, пешаку је забрањена употреба мобилног телефона и не сме да има слушалице у ушима, а пешак који се креће ван насеља по коловозу мора бити осветљен или означен рефлектујућом материјом.

### Саобраћајни услови на путу

Новим законом уведени су знакови са променљивим садржајем порука, које се активирају према промени услова саобраћаја. Појам насеља и насељеног места из старог закона често је правио проблеме код анализе незгода. Сада се користи само појам „насеље“ и дефинише се као функционално обједињен простор, који је намењен за живот и рад становника. Управљач пута обавезан је да постави знак који означава насеље на путу у непосредној близини

раћајних незгода  
гинулим лицима

58%

лкохол 24  
етање пешака 51  
стало 57





места где постоје изграђени редови или групе стамбених или пословних објеката, на месту где се очекују пешаци у већој мери.

На пролазу државног пута кроз насеље мора бити изграђен тротоар. Ова одредба правиће велике проблеме у почетном периоду, али је посебно важна као превентивна мера на којој ће се инсистирати.

На јавном путу и његовом заштитном појасу није дозвољено подизати споменике, постављати крајпуташе и друге спомен-знакове, као ни продавати производе. Овај члан је већ поделио јавност, али је остао у тексту закона, јер не треба успомена на некога ко је погинуо у саобраћају да буде разлог новог страдања.

## Шта када нам се деси саобраћајна незгода

Дужности у случају саобраћајне незгоде су потпуније дефинисане него раније. Лице које се затекне или наиђе на место саобраћајне незгоде у којој има повређених лица дужно је да одмах обавести полицију или службу хитне медицинске помоћи и да пружи помоћ лицима повређеним у саобраћајној незгоди и по потреби их превезе до најближе здравствене установе и да предузме све што је у његовој моћи да спречи настајање нових последица.

Возач, односно други учесник саобраћајне незгоде у којој је неко лице задобило повреде или погинуло, или је настала велика материјална штета дужан је да: заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, постави сигурносни троугао на безбедном растојању, обавести полицију и/или службу хитне помоћи и предузме друге расположиве мере како би упозорио остале учеснике у саобраћају о постојању незгоде, упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би била повређена и да не би уништавала трагове незгоде, обавести полицију и остане на месту незгоде до доласка полиције и завршетка увиђаја, укаже помоћ повређенима, односно прву помоћ или медицинску помоћ у складу са својим знањима, способностима и могућностима, да предузме све мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица и повреда, да обезбеди трагове и предмете незгоде, под условом да тиме не угрожава безбедност саобраћаја.

Уколико на месту саобраћајне незгоде није присутан власник или возач другог возила које је учествовало у саобраћајној незгоди, присутни возач учесник у саобраћајној незгоди дужан је да одсутном лицу, тј. власнику другог возила достави своје име и презиме и адресу стана.

Полицијски службеник дужан је да изађе на место саобраћајне незгоде у којој је настала мања материјална штета, ако то захтева један од учесника саобраћајне незгоде или лице које је претрпело материјалну штету у тој незгоди, и изврши увиђај. Уколико бар један од учесника саобраћајне незгоде захтева увиђај, остали учесници дужни су да остану на месту саобраћајне незгоде до завршетка увиђаја. У том случају трошкове увиђаја сноси осигуравајуће друштво код кога је осигурано возило чији возач захтева увиђај.

Возач, односно учесник саобраћајне незгоде у којој је настала само мања материјална штета дужан је да: упозори остале учеснике у саобраћају о постојању возила и других препрека на путу, уколико их сам не може уклонити, уклони возило и друге предмете са коловоза, ако онемогућавају или угрожавају одвијање саобраћаја, односно ако прети опасност од нових саобраћајних незгода, попуни Европски извештај о саобраћајној незгоди у случају када овлашћено лице не врши увиђај саобраћајне незгоде, упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би ометала саобраћај, остави податке о себи и возилу возачу оштећеног возила или држаоцу друге оштећене ствари у незгоди, односно полицији, предузме мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица незгоде.

## Возачке дозволе

За разлику од претходног закона, који је дефинисао само пет категорија возила (А, Б, Ц, Д и Е), у новом закону је, у складу са прописима у већини европских држава, препознато чак 17 категорија возила.

Возачка дозвола издаје се за управљање моторним возилима, односно скуповима возила следећих категорија:

АМ – мопеди, лаки трицикли или лаки четвороцикли,

А1 – мотоцикли чија радна запремина мотора није већа 125 см<sup>3</sup> и снаге мотора до 11 kW чији однос снаге мотора и масе возила није већи од 0,1 kW/kg и тешки трицикли чија снага мотора не прелази 15 kW,

А2 – мотоцикли чија снага мотора није већа од 35 kW и чији однос снаге мотора и масе возила није већи од 0,2 kW/kg,

А – мотоцикли и тешки трицикли чија снага мотора прелази 15 kW,

В1 – тешки четвороцикли,

Б – моторна возила, осим возила категорије А, А1, А2, АМ, Ф и М, чија највећа дозвољена маса није већа од 3.500 кг и која немају више од осам места за седење не рачунајући седиште за возача,

БЕ – скуп возила чије вучно возило припада категорији В, највећа дозвољена маса прикључног возила је већа од 750 кг, а није већа од 3.500 кг,

Ц1 – моторна возила, осим возила категорије А, А1, А2, АМ, Ф, М, В, Д и Д1, чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 кг, а није већа од 7.500 кг,

Ц1Е – скуп возила чије вучно возило спада у категорију Ц1, а највећа дозвољена маса прикључног возила прелази 750 кг и највећа дозвољена маса скупа не прелази 12.000 кг, и скуп возила чије вучно возило спада у категорију В, а највећа дозвољена маса прикључног возила прелази 3.500 кг и највећа дозвољена маса скупа возила не прелази 12.000 кг,

Ц – моторна возила, осим категорије А, А1, А2, АМ, Ф, М, В, Д и Д1, чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 кг,

ЦЕ – скуп возила чије вучно возило припада категорији Ц, а највећа дозвољена маса прикључног возила је већа од 750 кг,

Д1 – моторна возила за превоз лица, која осим седишта за возача имају више од осам, а највише 16 седишта и чија максимална дужина не прелази осам метара,

Д1Е – скуп возила чије вучно возило припада категорији Д1, а највећа дозвољена маса прикључног возила је већа од 750 кг,

Д – моторна возила за превоз лица, која осим седишта за возача имају више од осам седишта,

ДЕ – скуп возила чије вучно возило припада категорији Д, а највећа дозвољена маса прикључног возила је већа од 750 кг,

Ф – трактори са прикључним возилима и радном машином или без њих,

М – мотокултиватор.

Као и код ранијег закона, ко има дозволу „више“ категорије може да управља возилима за које је потребна дозвола „ниже“ категорије. На пример, уколико возач који има Б категорију може да управља возилом В1 категорије, ако има Ц категорију може да управља возилом Ц1 категорије, уколико возач има и категорије Д и ЦЕ, он може да управља и скупом возила категорије ДЕ. Возач који има категорију А може да управља возилом категорија А1, А2 и АМ.

Дозволи за возача трактора посветила се посебна пажња, па трактором и радном машином може да управља само возач који има возачку дозволу за возила категорије Ф.

Мотокултиватором може да управља возач који има возачку дозволу за управљање возилом било које категорије.





Лицима која су стекла право на управљање моторним возилима по старом закону, на њихов захтев, издаје се возачка дозвола за управљање моторним возилом, односно скупом возила следећих категорија:

А – возачка дозвола за управљање возилима категорија А, А1, А2, Ф, АМ и М,

В – возачка дозвола за управљање возилима категорија В, В1, ВЕ, Ф, АМ и М,

С – возачка дозвола за управљање возилима категорија С, С1, В, В1, ВЕ, Ф, АМ и М,

Д – возачка дозвола за управљање возилима категорија Д, Д1 С, С1, В, В1, ВЕ, Ф, АМ и М,

потврда о познавању саобраћајних прописа – Ф, М и АМ,  
С, Д и Е – возачка дозвола за управљање моторним возилима категорија ВЕ, СЕ, С1Е, ДЕ и Д1Е,

С и Е – возачка дозвола за управљање моторним возилима категорија ВЕ, СЕ и С1Е,

В и Е – возачка дозвола за управљање возилима категорија ВЕ,

дозвола за возаче трактора – возачка дозвола за управљање возилима категорија Ф, М и АМ.

## Возачи

Има и неколико новина у закону у делу који се тиче утицаја алкохола и дрога на возача, али значајно више у делу оспособљавања возача, што је и разумљиво с обзиром на утицај који обука возача има на ниво безбедности саобраћаја.

Услови за управљање су измењени у погледу доње старосне границе када кандидат може да почне обуку, потребног положеног испита из прве помоћи и услова да кандидат има пребивалиште или одобрени привремени боравак најмање шест месеци у Републици Србији. Старосна граница за добијање возачке дозволе дефинисана је по следећем:

15 година за категорију М,  
16 година за категорију Ф,  
16 година за категорије АМ и А1,  
18 година за категорију А2,  
18 година за категорије Б, В1 и ВЕ,  
18 година за категорије Ц1 и Ц1Е,  
21 годину за категорије С, СЕ, Д1, Д1Е,  
24 године за категорије Д и ДЕ,  
24 године за категорију А, осим за лица која возачку дозволу за категорију А2 поседују најмање две године.

Посебно је важно да је померена старосна граница за возаче категорију Ц и Д будући да то треба да буду професионални возачи који ће да управљају аутобусима са по 50 путника и камионима велике носивости, а посебно возачи А категорије (24 године), у складу са европском праксом да на овај начин покуша да се смањи број настрадалих мотоциклиста. Да би се обезбедило што веће искуство професионалних возача, возачи морају да имају најмање две године дозволу категорије Ц (Ц1) да би добили дозволу категорије Д (Д1).

Новина у закону је и то да се до возачких дозвола мора долазити постепено. Наиме, не може се више полагати директно за Ц категорију, већ се прво мора добити Б, односно ДЕ могу добити само они који већ имају Д и слично.

Кандидату који је положио возачки испит за управљање возилом Б категорије, а није навршио 18 година, издаје се пробна возачка дозвола са роком важења од једне године. Док управља возилом возач са пробном возачком дозволом мора да буде под надзором лица које већ има возачку дозволу Б категорије најмање пет година, не сме да управља ноћу од 23.00 до 05.00 часова, не сме уопште да користи телефон док управља возилом, као ни да се креће брзином већом од 90% од дозвољене на конкретном делу пута. Возило којим управља возач са пробном дозволом мора бити означено са посебном ознаком „Р”.

МЕСТО	ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ	ПРОПИСАНА КАЗНА		Казнени поени (КП)	Заштитна мера забране управљања моторним возилом
		затвор	новчана (дин)		
У НАСЕЉУ	од 51 км/х до 70 км/х	до 30 дана (*до 60 дана)	или од 15.000 до 30.000. (*од 30.000 до 50.000)	7 КП	најмање 4 месеца
	21 км/х до 50 км/х	(* до 45 дана)	од 6.000 до 20.000 (* или од 10.000 до 40.000)	4 КП	најмање 30 дана
	11 км/х до 20 км/х		5.000 (*од 6.000 до 18.000)		
	до 10 км/х		3.000 дин. (*од 5.000 до 15.000)		
ВАН НАСЕЉА	61 км/х до 80 км/х	до 30 дана (*до 60 дана)	или од 15.000 до 30.000 (*или 30.000 до 50.000 )	6 КП	најмање 3 месеца
	41 км/х до 60 км/х	(*до 45 дана)	од 6.000 до 20.000 (* или од 10.000 до 40.000)	3 КП	најмање 30 дана
	21 км/х до 40 км/х		5.000 (*од 6.000 до 18.000)		
	до 20 км/х		5.000 (*од 6.000 до 18.000)		
ЗОНА "30" и ЗОНА ШКОЛЕ	51 до 60 км/х	до 30 дана (*до 60 дана)	или од 15.000 до 30.000. (*од 30.000 до 50.000)	6 КП	најмање 5 месеци
	31 до 50 км/х	(* до 45 дана)	од 6.000 до 20.000 (* или од 10.000 до 40.000)	4 КП	најмање 2 месеца
	11 до 30 км/х		5.000 (*од 6.000 до 18.000)		
	до 10 км /х		3.000 (*од 5.000 до 15.000)		



## Утицај алкохола

Поред забрањеног присуства и утицаја алкохола на возача, у *Закону* је наведена забрана започињања вожње и управљања ако је под дејством психоактивних супстанци (дрога).

Дефинисана је скала алкохолисаности возача према утврђеном садржају алкохола у крви:

- до 0,30 мг/мл – блага алкохолисаност,
- више од 0,30 мг/мл до 0,50 мг/мл – умерена алкохолисаност,
- више од 0,50 мг/мл до 1,20 мг/мл – средња алкохолисаност,
- више од 1,20 мг/мл до 1,60 мг/мл – тешка алкохолисаност,
- више од 1,60 мг/мл до 2,00 мг/мл – веома тешка алкохолисаност,
- више од 2,00 мг/мл – потпуна алкохолисаност.

Смањена је доња граница дозвољеног нивоа алкохолисаности од 0,5 промила на 0,3 промила, тј. по новом закону сматра се алкохолисаном оно лице које има више од 0,3 промила алкохола у крви. Иако је и у Р. Србији визија да се иде ка граници „0“ промила алкохола у саобраћају, уважена је специфичност нашег менталитета и потреба да се промене учине постепено, а не нагло као неке државе које су границу са 0 вратиле на 0,5 промила.

Категорије лица које не смеју да имају уопште алкохола или дроге у организму су проширене у односу на претходни закон, пре свих ту су професионални возачи.

## Одузимање дозволе

Велика новина у *Закону*, за коју се сматра да ће имати посебан превентивни смисао, јесте и одузимање возачке дозволе. Возачку дозволу може возачу одузети надлежна организациона јединица МУП-а ако возач возилом не управља савесно и на прописан начин у четири случаја:

– када има 18 и више казних поена (возач са пробном дозволом девет и више), уколико је осуђен за кривично дело против безбедности саобраћаја које има смртне последице,

– уколико је више од једном у року од пет година осуђен за кривично дело против безбедности саобраћаја које има за последице тешке телесне повреде другог лица, уколико је више од једном у року од три године осуђен за кривично дело против безбедности саобраћаја које има за последице телесне повреде другог лица или материјалну штету.

– Казнени поени изричу се одлуком којом се возач кажњава, а евиденција се води у надлежној организационој јединици МУП-а код које је возач у евиденцији. Казнени поени се бришу 24 месеца од дана правоснажности одлуке о прекршају и кажњавању. Време које возач проведе на издржавању затворске казне због прекршаја из овог закона и док му траје заштитна мера забране управљања возилом не рачуна се у 24 месеца потребна за брисање казних поена.

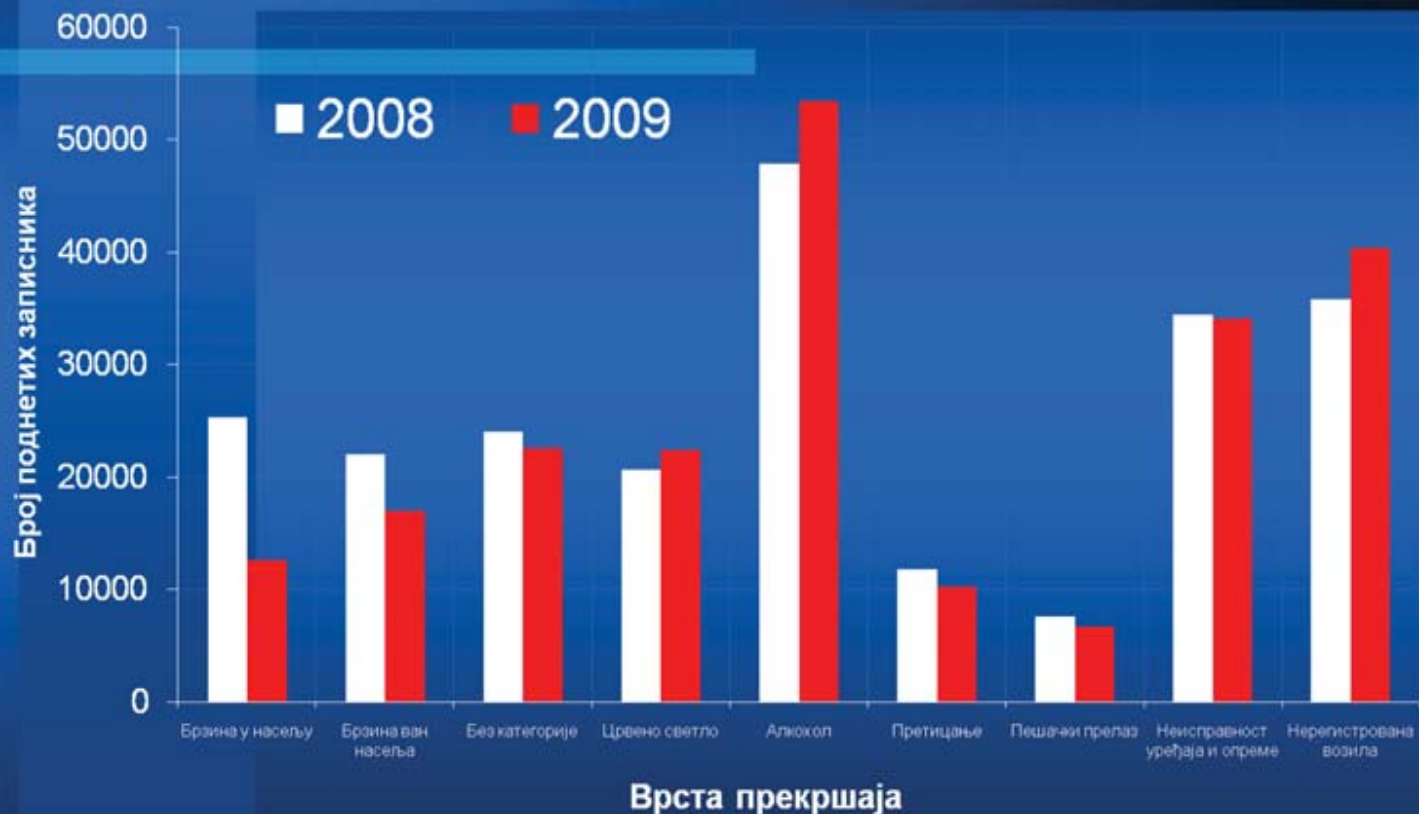
– Лицу коме је одузета возачка дозвола може на његов захтев поново бити издата возачка дозвола:

- ако је на посебном здравственом прегледу утврђено да је способан за возача,
- ако је измирио обавезу плаћања изречене новчане казне за прекршаје због којих су му изречени казнени поени или одузета возачка дозвола, односно ако је издржао изречену казну затвора за наведене прекршаје, односно кривична дела,
- ако су извршене све мере забране управљања моторним возилом које су му изречене,
- ако је присуствовао обавезном семинару унапређења знања из безбедности саобраћаја,
- ако је положио испит из области унапређења знања из безбедности саобраћаја.

– Ако је возачу одузета возачка дозвола, након плаћања свих обавеза и када се изврши заштитна мера забране управљања, тек када прође 90 дана, он може да приступи обавезном семинару унапређења знања и полагању испита из те области.

– Возачима којима се возачка дозвола издаје након одузимања због несавесног и непрописног начина управљања, преостали казнени поени бришу се из евиденције, а највећи дозвољени збир казних поена, након сваког поновног издавања возачке дозволе смањује се за по три поена, најниже до девет казних поена.

## Најтежи прекршаји откривени у контроли саобраћаја у првих 9 месеци 2008. и 2009. године





## Професионални возачи

Возач моторног возила, односно скупа возила коме је управљање возилом основно занимање или који обавља јавни превоз, да би обављао послове тог занимања мора да поседује лиценцу за обављање послова професионалног возача (сертификат о професионалној компетенцији – Certificate of Professional Competence – SRS). Лиценца може бити национална и међународна и има рок важности пет година. Лиценца се издаје возачу који има одговарајуће категорије (Ц, Ц1, Д, Д1, ЦЕ, ДЕ, ЦТЕ, ДТЕ), да је завршио прописану обуку и да је положио стручни испит из провере знања. Лиценца се обнавља возачу ако присуствује обавезним семинарима унапређења знања.

## Оспособљавање возача

Значајне новине уведене су у области оспособљавања возача. Законодавац је дефинисао да је оспособљавање возача делатност од општег интереса, те се тржишна утакмица између ауто-школа не може рефлектовати преко мањег броја часова војње кандидатима, па ће Влада прописати минималну цену обуке. Такође, важна превентивна новина је брисање пречице да се изађе на испит са мањим бројем часова војње ако се положи познавање саобраћајних прописа. Ова област ће бити врло брзо потпуно уређена са четири правилника, која се раде у Управи саобраћајне полиције МУП-а. Новина у закону је и обавезност теоријске наставе и обуке из прве помоћи.

## Трајање управљања возилима

У овом закону новина је да се професионалним возачима, тј. возачима теретних возила веће носивости и аутобуса више не одређује ограничење дневне километраже на 500 км, већ се ограничавају временом војње од девет сати. Истовремено, време непрекидне војње не може бити веће од четири и по сата, након чега возач мора да направи паузу од најмање 45 минута. Током свака

24 сата возач мора имати непрекидан одмор од 11 сати, па је укупно радно време максимално 13 сати, у које је укључено, поред војње, и време чекања, утовара, истовара и слично.

## Регистрација

У закону је као одговор на чест проблем да се возила продају, а не преводе се на новог власника, уведена одредба да је власник или корисник возила дужан да предочи податке о лицу коме је дао возило на коришћење.

Технички прегледи су такође дефинисани као делатност од општег интереса, што значи да је законодавац решен да поопштри услове ко може да ради техничке прегледе и начин на који се раде. Једна од новина је видео надзор техничких прегледа. У привредним друштвима која раде технички преглед уведени су контролори, који морају бити у радном односу и да имају лиценцу. Редовни технички прегледи су годишњи и шестомесечни.

Редовни шестомесечни технички прегледи морају се урадити за све категорија за које је то важило и раније и за моторна возила старости преко 15 година.

## Посебне мере и овлашћења полицијских службеника

Посебне мере и овлашћења полицијски службеници предузимају ради спречавања угрожавања безбедности учесника у саобраћају, односно омогућавања одвијања саобраћаја.

Посебне мере и овлашћења су: искључење возача из саобраћаја, задржавање возача, упућивање возача на контролни лекарски преглед, утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци код учесника у саобраћају, заустављање, односно упућивање ради заустављања возила на безбедном месту или укључивања на пут за ту врсту или категорију возила, искључење возила из саобраћаја, налагање мера ради отклањања, односно

*наставак на 14 страни*

**Кључни фактори ризика за безбедност у саобраћају по важности у Републици Србији**

- Неприлагођена и недозвољена брзина
- Ниска свест о важности коришћења сигурносних појасева
- Алкохолисаност као социјално прихватљив начин понашања
- Ниска свест о важности ношења заштитне касиге
- Путна инфраструктура

Брзина

Појас

Алкохол

Путеви



## Четири посебне зоне

Значајна новина је да су у *Закону* дефинисане четири посебне зоне које морају да буду обележене саобраћајном сигнализацијом:

– пешачка зона као део улице или део насеља по коме је дозвољен искључиво саобраћај пешака;

– зона успореног саобраћаја је део пута, улице или део насеља у коме коловоз користе пешаци и возила; у овој зони возач мора да се креће тако да не омета кретање пешака, брзином не већом од 10 км/час;

– зона „30” је део пута, улице или дела насеља у коме је брзина кретања возила ограничена до 30 км/час; овакве зоне предвиђене су у стамбеним деловима градова;

– зона школе је део пута или улице која се налази у непосредној близини школе.

Заштити животне средине први пут су посвећене одредбе у вези са буком, емисијом издувних гасова и бацањем отпадака. Возач је дужан да искључи мотор ради заштите животне средине када возило стоји дуже од три минута, а у тунелу дуже од једног минута. Учесници у саобраћају не смеју на путу или поред пута да испуштају или одлажу отпад којим се загађује животна средина.

## Остани прибран

Приликом издавања полисе обавезног осигурања од аутоодговорности, осигуравајуће друштво издаје осигуранику и Европски извештај о саобраћајној незгоди. На овом образцу на полеђини стоје три најважније сугестије возачу који је доживео незгоду: остани прибран, буди учтив у опхођењу и не признај одговорност.

Овај образац треба сваки возач да потражи у заводу где је осигурао возило до почетка важења закона.





спречавања настанка опасности на путу, смање саобраћаја и учесника у саобраћају коришћењем одговарајућих средстава, документовање прекршаја и других деликта у саобраћају, привремено одузимање предмета прекршаја, одузимање обрасца стране возачке дозволе када возач поседује више од једне возачке дозволе, упућивање на контролни технички преглед возила, уклањање, односно премештање возила, постављање уређаја којима се спречава одвожење возила, мерење осовинског оптерећења возила и укупне масе возила (саобраћајни инспектор).

Привремено искључење возача спроводи се на основу наредбе овлашћеног полицијског службеника:

- ако је због телесног или душевног стања очигледно смањена његова способност за управљање возилом (умор, болест, повреде и слично),
- ако је под дејством алкохола које је недозвољено овим законом,
- ако је под дејством психоактивних супстанци,
- ако одбије да се подвргне испитивању, односно стручном прегледу,
- ако возач захтева анализу крви, односно урина у смислу овог закона,
- ако не поштује ограничења која су му наложена или одређена,
- ако прекорачи време дозвољеног трајања управљања возилом у току 24 сата,
- ако се насилнички понаша у саобраћају (насилничка возња),
- који нема возачку дозволу за категорију возила којим управља, односно ако управља возилом након истека рока важења возачке дозволе, односно пробне дозволе,
- који користи страну возачку дозволу из чијег садржаја се не може утврдити да ли возач има право на управљање тим возилом,
- који управља возилом за време трајања заштитне мере или мере безбедности,

– возач који је затечен да управља возилом у саобраћају за време трајања искључења.

У свим случајевима искључења, сем код управљања дужег од дозвољеног времена, искључење траје 24 сата, а искључење возача који је благо, односно умерено алкохолисан траје 12 сати.

Возач код кога је утврђена тешка, веома тешка или потпуна алкохолисаност и/или је под дејством психоактивних супстанци, задржаће се по наредби полицијског службеника до отрежњења, а најдуже 12 сати. Наведена мера може се применити на возача под дејством алкохола код кога је утврђена и мања садржина алкохола у крви ако изражава намеру, односно ако постоји опасност да ће наставити са управљањем возилом након што је искључен из саобраћаја.

Задржавање је обавезно и за возача који одбије да се подвргне испитивању на присуство алкохола и/или других психоактивних супстанци.

## Казнене одредбе

Велика новина у *Закону* је да се казне више неће наплаћивати на лицу места, већ ће вам полицијски службеник дати налог да уплатите износ казне у року од осам дана и обавештење да ће, ако не уплатите, против вас бити покренут прекршајни поступак.

*Законом* је проширен списак исправа које су веродостојне за доказивање прекршаја, а посебно је важно да је уврштен видео и фото снимак на коме се може видети регистарски број возила и обележје прекршаја. Уколико се документује прекршај средствима видео надзора, без заустављања возила, власник возила дужан је да пружи податке о кориснику возила, а казна за непружање података је од 6.000 до 10.000 динара.

Дефинисане су и врло оштре казне за правна лица, органе државне управе (као што су јединице и установе Министарства одбране) и одговорна лица у њима. Примера ради, правно лице које омогући да његовим возилом управља возач у стању тешке алкохолисаности или чије возило није технички исправно, може се казнити од 100.000 до 800.000 динара, а истовремено је казна за

одговорно лице у државном органу од 6.000 до 50.000 динара.

Казне за возаче су, у односу на претходни закон, повећане више пута, што се може видети и из поређења запрећених износа казни и из чињенице да су дефинисани прекршаји за које возач и не може да плати казну, већ му се изриче обавезна казна затвора.

Износ казни у старом закону: 300, 600, 1000, 1500, 1.200 до 7.000, 1.800 до 9.000 динара

Износ казни у новом закону: 3.000, 5.000, 6.000 до 20.000, 15.000 до 30.000 динара.

У прилогу дати су најтежи и најчешћи прекршаји и запрећене казне, с тим да се казне увећавају у случајевима када је возач изазвао непосредну опасност за другог учесника у саобраћају или проузроковао саобраћајну незгоду. ■

Пуковник др Жељко  
РАНКОВИЋ

## Број погинулих лица у првих 10 месеци 2008. и 2009. године



## Број настрадалих лица у првих 10 месеци 2008. и 2009. године



Одређени статистички показатељи...

# СПЕЦИФИЧНОСТИ СИСТЕМА



**Припадници Министарства одбране и Војске Србије, као и сви остали грађани, имаће у почетку проблеме док се не навикну на нове одредбе Закона и**

**правила игре дефинисана у њему. Да бисмо имали што мање проблема, сваком од нас препоручује се да сам проучи нови закон, тим пре што ће на основу њега и возачи војних возила бити у прилици да услед прекршаја „зараде“ казнене поене, који ће се сабирати са оним које „зараде“ приватним возилима.**

И у старом закону, који ће се примењивати до 10. децембра, биле су уважене неке специфичности оружаних снага, пре свега везано за обуку возача и полагање возачког испита, регистрацију војних возила, возила под пратњом и возила с првенством пролаза, услове за скупни превоз лица. На основу тих одредби сада имамо на снази „Правило о безбедности путног саобраћаја у Војсци“.

Те специфичности су задржане у новом закону, уз одређене термилошке измене, а дефинисане су и нове, пре свега ради стварања услова да се у Министарству одбране подзаконским актима уреди потпуније област безбедности саобраћаја на путевима.

Уведен је појам „војно возило“. Будући да органи МУП-а контролишу и регулишу саобраћај на јавним путевима, истакнуто је да надлежни војни органи могу да контролишу и регулишу саобраћај војних возила на путевима, а посебно је значајно да се у тексту Закона налази и одредница да ће у Министарству одбране бити прописане и посебне мере безбедности војних учесника у саобраћају.

## Војно возило

Специфичности у вези са војним возилима и учесницима у саобраћају у новом закону, према члановима у којима се спомињу, следеће су:

ВОЈНО ВОЗИЛО је свако борбено и неборбено возило и друго возило које је регистровано по посебним прописима министарства надлежног за послове одбране, као и свако друго прописано обележено возило које се, по основу извршавања материјалне обавезе, налази на коришћењу у јединицама и установама министарства надлежног за послове одбране и Војске Србије. *Члан 7. став 1, под 55)*

Изузетно, контролу и непосредно регулисање саобраћаја војних возила на путевима могу да врше и надлежни војни органи. *Члан 2. ставови 2. и 6.*

Војна возила су изузета од одредбе да је на аутопуту и мотопуту дозвољено кретање само мотоцикала, путничких возила, теретних возила и аутобуса, са прикључним возилом или без њега, као и да аутопутем и мотопутем не смеју да се крећу возила чија је највећа конструктивна брзина мања од 50 км/х. *Члан 102. став 3.*

Возило под пратњом је возило коме је додељена пратња возила полиције, Безбедносно-информативне агенције, Војске Србије, односно Војнобезбедносне агенције када дају посебне звучне и светлосне знаке. Као возило под пратњом сматра се и само возило тих субјекта-

та када даје посебне звучне и светлосне знаке. *Члан 106. став 1.*

Возило с првенством пролаза је возило полиције, Безбедносно-информативне агенције, Војске Србије, Војнобезбедносне агенције, хитне медицинске помоћи, односно ватрогасне службе када дају посебне звучне и светлосне знаке. *Члан 108. став 1.*

Изузетно је одобрено да се у теретном возилу Војске Србије могу превозити лица у простору за смештај терета. *Члан 116. став 2.*

У затвореном простору возила које се не може изнутра отворити, изузетно се полицијским, војним и возилима органа за извршење кривичних и прекршајних санкција, смеју превозити лица и то само за службене потребе. *Члан 117. став 2.*

Ако возач управља возилом ватрогасне службе и службе за очување јавног реда и мира, односно за потребе одбране, одобрено је да када наврши 18 година може добити возачку дозволу категорије Ц, а категорију Д, када наврши 21 годину. *Члан 180. став 3.*

Програм оспособљавања припадника министарства надлежног за послове одбране за возаче моторних возила које се обавља у Војсци Србије мора обухватити најмање садржај програма утврђеног у складу са овим законом. *Члан 207. став 8.*

Регистрацију моторних, односно прикључних војних возила обавља министарство надлежно за послове одбране и за регистрована возила издаје регистарске таблице. *Члан 268. став 7.*

Према члану 344, ближе прописе за спровођење овог закона доноси министар надлежан за послове одбране у року од шест месеци:

- на основу члана 2. овог закона, о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја војних возила на путевима,
- на основу члана 106. овог закона, о уређајима за обележавање војних возила под пратњом,
- на основу члана 108. овог закона, о уређајима за обележавање војних возила са правом првенства пролаза,
- на основу члана 207. овог закона, о васпитању и образовању војних лица за возаче моторних возила,
- на основу члана 243. овог закона, о трајању управљања војним возилима и одморима возача војних возила,
- на основу члана 268. овог закона, о регистрацији возила Војске Србије,
- на основу члана 278. овог закона, о посебним мерама безбедности војних учесника у саобраћају.

## Израда правилника

На основу овог последњег члана (чл. 344) у Министарству одбране и Војсци Србије у току је израда четири правилника:

- Правилника о безбедности војних учесника у саобраћају,
- Правилника о регистрацији војних возила,
- Правилника о контроли и регулисању саобраћаја војних возила и
- Правилника о обуци возача и полагању возачког испита у МО и ВС.

С обзиром на то да израда сва ова четири правилника зависи од садржаја правилника које још нису донела друга надлежна министарства, очекујемо да ће крајњи рок за њихово доношење бити до краја ове године. У новом закону предвиђена је могућност да до доношења нових подзаконских аката важе постојећа, тако да нећемо имати проблем услед евентуалног кашњења у доношењу прописа.

На основу новог закона, Министарство одбране и Војска Србије имају до краја године и неке конкретне обавезе, као што је набавка светлоодбојних прслука за возаче, набавка жутих ротационих светала, обезбеђење образаца Европског извештаја о саобраћајној незгоди, обезбеђење рефлектујућих материја за обележавање лица у колони пешака и слично, а све то како би се повећала безбедност свих учесника у саобраћају. ■

Пуковник др Жељко РАНКОВИЋ

1. Datum nezgode: \_\_\_\_\_ Vreme nezgode: \_\_\_\_\_ 2. Mesto: \_\_\_\_\_ Mesto: \_\_\_\_\_  
 Država: \_\_\_\_\_ 3. Povređeni učesnici, uključujući i lakše povređene:  
 da  ne

4. Materijalna šteta na drugim vozilima pored A i B: da  ne  drugim stvarima osim na vozilima: da  ne

5. Svedoci: imena, adrese, telefon \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### VOZILO A

6. Ugovarač osiguranja / osiguranik  
 Prezime: \_\_\_\_\_  
 Ime: \_\_\_\_\_  
 Adresa: \_\_\_\_\_  
 Poštanski broj: \_\_\_\_\_  
 Telefon ili e-mail: \_\_\_\_\_

7. Vozilo

MOTORNO VOZILO	PRIKOLICA
Marka, tip: _____	
Registarska oznaka: _____	Registarska oznaka: _____
Država u kojoj je vozilo registrovano: _____	

8. Osiguravajuća kuća  
 Naziv: \_\_\_\_\_  
 Broj ugovora: \_\_\_\_\_  
 Broj "zelenog kartona": \_\_\_\_\_  
 Polisa osiguranja ili "zeleni karton" važe do: \_\_\_\_\_  
 Filijala (ili biro ili posrednik): \_\_\_\_\_  
 Naziv: \_\_\_\_\_  
 Adresa: \_\_\_\_\_  
 Telefon ili e-mail: \_\_\_\_\_  
 Da li je materijalna šteta na vozilu osigurana ugovorom? da  ne

9. Vozač (vidi vozačku dozvolu)  
 Prezime: \_\_\_\_\_  
 Ime: \_\_\_\_\_  
 Datum rođenja: \_\_\_\_\_  
 Adresa: \_\_\_\_\_  
 Telefon ili e-mail: \_\_\_\_\_  
 Vozačka dozvola br.: \_\_\_\_\_  
 Kategorija (A, B, ..): \_\_\_\_\_  
 Vozačka dozvola važi do: \_\_\_\_\_

10. Obeležite mesto inicijalnog udara na vozilu: A strelicom →



11. Vidljiva oštećenja na vozilu A:  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

14. Vlastite napomene  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### 12 OKOLNOSTI KOJE SU DOVELE DO NEZGODE

↓ A Obeležite odgovarajuće polje krstićem kako bi ste precizirali skicu \*nepotrebno precrati B ↓

1 \*parkiran/zaustavljen  1

2 \*napustio parking/otvarao vrata  2

3 parkirao  3

4 napuštao parking, privatni posed, put  4

5 počeo da skreće na parking, privatni posed, put  5

6 upravo ulazio u kružni tok  6

7 prolazio kružnim tokom  7

8 naleteo lokom vožnje u istom smeru i u istoj traci na zadnji deo vozila  8

9 vozio u istom smeru, a u drugoj traci  9

10 menjao traku  10

11 preicao  11

12 skretao udesno  12

13 skretao ulevo  13

14 vozio unazad  14

15 prešao u traku koja je predviđena za kretanje vozila u suprotnom smeru  15

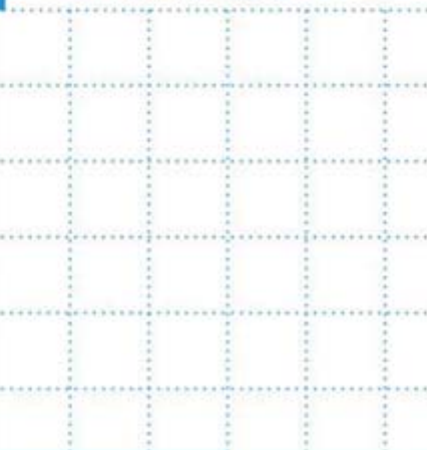
16 dolazio sa desne strane (na raskrsnici)  16

17 nije poštovao znak prednosti ili crveno svetlo na semaforu  17

← navedite broj označenih polja Obavezan potpis oba vozača →

Ne predstavlja priznavanje odgovornosti, već jedino utvrđivanje identiteta i okolnosti koje služe bržem regulisanju štete

13. Skica nezgode u trenutku nastanka udesa 13.  
 Navesti: 1. pravac traka puta, 2. smer kretanja vozila A i B strelicama, 3. poziciju vozila u trenutku sudara, 4. saobraćajne znake, 5. kućne brojeve



15. Potpisi vozača 15.  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### VOZILO B

6. Ugovarač osiguranja / osiguranik  
 Prezime: \_\_\_\_\_  
 Ime: \_\_\_\_\_  
 Adresa: \_\_\_\_\_  
 Poštanski broj: \_\_\_\_\_  
 Telefon ili e-mail: \_\_\_\_\_

7. Vozilo

MOTORNO VOZILO	PRIKOLICA
Marka, tip: _____	
Registarska oznaka: _____	Registarska oznaka: _____
Država u kojoj je vozilo registrovano: _____	

8. Osiguravajuća kuća  
 Naziv: \_\_\_\_\_  
 Broj ugovora: \_\_\_\_\_  
 Broj "zelenog kartona": \_\_\_\_\_  
 Polisa osiguranja ili "zeleni karton" važe do: \_\_\_\_\_  
 Filijala (ili biro ili posrednik): \_\_\_\_\_  
 Naziv: \_\_\_\_\_  
 Adresa: \_\_\_\_\_  
 Telefon ili e-mail: \_\_\_\_\_  
 Da li je materijalna šteta na vozilu osigurana ugovorom? da  ne

9. Vozač (vidi vozačku dozvolu)  
 Prezime: \_\_\_\_\_  
 Ime: \_\_\_\_\_  
 Datum rođenja: \_\_\_\_\_  
 Adresa: \_\_\_\_\_  
 Telefon ili e-mail: \_\_\_\_\_  
 Vozačka dozvola br.: \_\_\_\_\_  
 Kategorija (A, B, ..): \_\_\_\_\_  
 Vozačka dozvola važi do: \_\_\_\_\_

10. Obeležite mesto inicijalnog udara na vozilu: B strelicom →



11. Vidljiva oštećenja na vozilu B:  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

14. Vlastite napomene  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_