

# ZAKONSKA ODGOVORNOST U SLUČAJU SUDARA VOZILA I PEŠAKA NA AUTO-PUTU

## LEGAL RESPONSIBILITIES IN VEHICLE-PEDESTRIAN ACCIDENTS ON THE HIGHWAY

Dalibor Pešić<sup>1</sup>; Aleksandar Trifunović<sup>2</sup>; Vanja Vožni<sup>3</sup>

XII Simpozijum  
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda  
i prevare u osiguranju"

**Rezime:** Najvažniji cilj saobraćajno-tehničkog veštačenja je da se utvrdi istina o nastanku saobraćajne nezgode, kao i odgovornosti učesnika u nezgodi za nastanak nezgode i težinu posledica. Na auto-putevima u Srbiji su sve češće nezgode vozilo-pešak, iako je pešacima, po Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima, zabranjeno kretanje auto-putevima. Ovakav vid nezgoda je veoma specifičan jer je veštačenjem teško precizno utvrditi određene parametre, na primer uzajamni položaj pešaka i vozila u trenutku stvaranja opasne situacije. Cilj rada je da se ukaže na odgovornost pešaka za nastanak ovakvog vida nezgoda, kao i da se ukaže na mogućnost da pešak snosi krivicu za izazivanje opasne situacije i posledice saobraćajne nezgode.

**KLJUČNE REČI:** STRADANJE PEŠAKA, AUTO-PUT, NEZGODE VOZILO-PEŠAK

**Abstract:** The main objective of traffic and technical expertise is to determine the truth about the origin of traffic accident, as well as responsibility of participants in the accident, for the accident occurrence and severity of consequences. There is increasing number of vehicle-pedestrian accidents on Serbia's highways, although pedestrians are prohibited to highways, according to the Law on Road Traffic Safety. This type of accident is very special because it is difficult in expertise to establish certain parameters, such as the mutual position of pedestrian and vehicle at the moment of the creation dangerous situation. The aim of this paper is to indicate to pedestrian responsibility for the emergence of this kind accident, as well as indicate the possibility for pedestrian's guilty for causing a dangerous situation and for consequences of accident.

**KEY WORDS:** ACCIDENTS WITH PEDESTRIAN, HIGHWAY, VEHICLE-PEDESTRIAN TYPE OF ACCIDENT

<sup>1</sup> Saobraćajni fakultet, Beograd, [d.pesic@sf.bg.ac.rs](mailto:d.pesic@sf.bg.ac.rs)

<sup>2</sup> Saobraćajni fakultet, Beograd, [a.trifunovic@sf.bg.ac.rs](mailto:a.trifunovic@sf.bg.ac.rs)

<sup>3</sup> Saobraćajni fakultet, Beograd, [vanja.vozni@gmail.com](mailto:vanja.vozni@gmail.com)

## 1. UVOD

Statistika saobraćajnih nezgoda predstavlja najkvalitetniji ulazni podatak za identifikaciju opasnih mesta. Na osnovu statistike saobraćajnih nezgoda moguće je pored lokacija na kojima dolazi do nakupljanja saobraćajnih nezgoda, sprovesti i daleko finije analize vezane za nastanak saobraćajnih nezgoda, kao što je utvrđivanje perioda u kome nastaju saobraćajne nezgode, specifičnosti lokacija i karakteristika učesnika saobraćajnih nezgoda, poput pola, starosti, stepena obrazovanja i sl. Imajući u vidu da analize koje je moguće izvršiti na osnovu statistika saobraćajnih nezgoda umnogome zavise od načina vođenja statistika saobraćajnih nezgoda, to je postojanje kvalitetnih baza podataka o saobraćajnim nezgodama preduslov za pouzdanu identifikaciju mesta sa povećanom ugroženošću u saobraćaju. Nažalost, čak i kada postoje baze podataka one nisu među različitim subjektima unificirane, pa je međusobno poređenje podataka veoma teško, a često i potpuno nemoguće. U svetu su ovi problemi donekle prevaziđeni, formiranjem međunarodnih baza podataka o saobraćaju i saobraćajnim nezgodama, IRTAD i CARE, u kojima su podaci i sam način vođenja podataka donekle standardizovani [1]. Poseban problem se pojavljuje kod analize saobraćajnih nezgoda na auto-putu u kojima su stradali pešaci.

Prema nekim stranim istraživanjima, više od 10%, od ukupno nastradalih pešaka, su pešaci stradali na auto-putevima. Najčešći razlog je taj što pešaci prelaze preko auto-puta, iako im je to Zakonom zabranjeno. Kada se uzme u obzir da vozači motornih vozila ne očekuju pešake na auto-putu, ali i brzine koje se ostvaruju na ovom rangu puteva, može se zaključiti da vozači nemaju dovoljno vremena da reaguju i da izbegnu nezgodu. Prema istraživanjima, najveći broj saobraćajnih nezgoda (preko 90%) sa pešacima na auto-putevima se dešava noću, kada je vidljivost smanjena, što dodatno povećava rizik za nastanak nezgode. Razlika između dobro organizovanih i neorganizovanih država se ogleda upravo u saobraćajnoj kulturi jedne države [2].

## 2. KLJUČNO RAZMATRANJE ZAKONSKE REGULATIVE

Prava i obaveze učesnika u saobraćaju su na teritoriji Republike Srbije regulisani Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima i podzakonskim aktima (pravilnicima). Svi učesnici u saobraćaju su dužni da se ponašaju u skladu sa obavezama koje su definisane zakonom i pravilnicima [3]. Kao posledica odredbi zakonskih i podzakonskih akata, učesnici u saobraćaju su dužni da poštuju sva prava dozvoljena ovim aktima, kao i različita ograničenja koja su za određene kategorije učesnika u saobraćaju precizno definisana. Član 7. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, u tački broj pet jasno definiše pojam auto-puta:

### Član 7

*"... Autoput je državni put namenjen isključivo za saobraćaj motocikala, putničkih vozila, teretnih vozila i autobusa, sa ili bez priključnih vozila, sa fizički odvojenim kolovoznim trakama za saobraćaj iz suprotnih smerova, sa najmanje dve saobraćajne trake po smeru i jednom zaustavnom trakom za svaki smer, bez ukrštanja u nivou sa drugim putevima i železničkim ili tramvajskim prugama, sa potpunom kontrolom pristupa, na koji se može uključiti ili isključiti samo određenim i posebno izgrađenim javnim putem i kao takav obeležen propisanim saobraćajnim znakom ..." [4].*

Na osnovu definicije auto-puta propisane zakonom može se zaključiti da određene kategorije učesnika u saobraćaju nemaju pravo pristupa ovoj vrsti saobraćajnica. Član 102. nadalje preciznije definiše kategorije vozila koje imaju pravo da koriste auto-put.

#### Član 102

*"... Autoputem i motoputem dozvoljeno je kretanje samo motocikla, putničkih vozila, teretnih vozila i autobusa, sa ili bez priključnih vozila.*

*Autoputem i motoputem ne smeju se kretati vozila iz stava 1. ovog člana čija je najveća konstruktivna brzina manja od 50 km/h.*

*Odredba st. 1. i 2. ovog člana ne odnosi se na policijska i vojna vozila ..."*

Na auto-putevima Republike Srbije nije retka pojava videti pešaka kako pretrčava ili korača zaustavnom trakom. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima u Članu 93. i Članu 98. definiše kretanje pešaka, odnosno ograničenja koja se odnose na ovu kategoriju učesnika u saobraćaju [4].

#### Član 93

*"... Pešak ne sme da se kreće i zadržava na kolovozu, izuzev u slučajevima predviđenim ovim zakonom, kao ni da iznenada stupi na kolovoz ..."* [4].

#### Član 98

*"... Pešak ne sme stupiti ni kretati se po autoputu ili motoputu.*

*Zabrana iz stava 1. ovog člana ne važi za:*

- 1) policijskog službenika tokom obavljanja službene dužnosti,*
- 2) lice koje obavlja uviđaj saobraćajne nezgode ili učestvuje u uviđaju,*
- 3) radnika koji obavlja radove,*
- 4) lice koje obavlja poslove na otklanjanju posledica saobraćajne nezgode ili neispravnosti na vozilu i teretu,*
- 5) lice koje pruža hitnu medicinsku ili prvu pomoć,*
- 6) inspektora za puteve tokom obavljanja službene dužnosti kao i na radnike uprave puta,*
- 7) vozača vozila koje je prinudno zaustavljeno.*

*Lica iz stava 2. ovog člana i mesta na kojima ona preduzimaju radnje moraju biti obeležena na način da se omogući bezbednost svih učesnika u saobraćaju [4] ..."*

Kaznene odredbe Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima propisuje novčanu kaznu, za pešaka koji se kreće auto-putem, u iznosu od 6 000 do 20 000 dinara.

Član 3. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima definiše da su učesnici u saobraćaju dužni je da se ponašaju na način kojim neće ometati, ugroziti ili povrediti druge učesnike u saobraćaju, odnosno da moraju poštovati odredbe propisane Zakonom.

### Član 3

*"... Svaki učesnik u saobraćaju dužan je da se ponaša na način kojim neće ometati, ugroziti ili povrediti druge učesnike, kao i da preduzme sve potrebne mere radi izbegavanja ili otklanjanja opasnih situacija nastalih ponašanjem drugih učesnika u saobraćaju, ako sebe ili drugog time ne dovodi u opasnost [4] ..."*

Podizanjem nivoa svesti o značaju bezbednosti saobraćaja došlo je do primene načela poverenja, prema kojem učesnici u saobraćaju nisu dužni da očekuju nepropisno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju, ako se ponašaju ispravno (propisno). Načelo uzajamnog poverenja ne daje za pravo učesnicima u saobraćaju da u ekstremnoj meri koriste mogućnosti koje im propis dozvoljava (tzv. Ograničeno načelo uzajamnog poverenja) [5].

Šetnja, pretrčavanje, zaustavljanje ili ukrcavanje putnika u autobus van obeleženog stajališta prizori su koji se mogu videti i na autoputevima u Republici Srbiji. Poznato je da pešaci gravitiraju ka stanicama javnog prevoza (propisno izgrađene stanice ili stanice na auto-putu), a da upravo frekvencija pešaka zavisi od pozicije stanice na izvorno-ciljnoj deonici rute i atraktivnosti same rute [6].

Na auto-putu Beograd-Niš registrovano je nekoliko lokacija na kojima pešaci najčešće stradaju. Poznate su sledeće lokacije na kojima je izraženo stradanje pešaka na auto-putu: "Gazela", "kod Plavog mosta", Mali Požarevac, Krnjevo, Velika Plana, Markovac i Čuprija. Svakodnevna je pojava da se pešaci nalaze u blizini ulazno izlaznih pravaca sa auto-puta, kod tzv. naplatnih rampi, naročito u blizini velikih gradova, kao što je slučaj na naplatnoj stanici Bujanj potok. Srbija je jedna od evropskih zemalja u kojoj je izraženo stradanje pešaka na auto-putu.

U Evropi su nezamislive pojave improvizovane stanice u zaustavnoj traci, šetnja, parkiranje ili pretrčavanje autoputa, pre svega zbog strogih kontrola i zakonskih akata usmerenih ka ovakvim problemima, ali i zbog ispravno izgrađenog stava među svim učesnicima u saobraćaju.

Ključno za saobraćajno-tehničko veštačenje i samo mišljenje veštaka je da propuste uzročno vezane za stvaranje opasne situacije i nastanak ovakvih nezgoda imaju samo i isključivo pešaci. Naime, vozač ni u kom slučaju ne može imati propust za nastanak nezgode na autoputu, ukoliko dodje do nezgode sa pešakom. Eventualno, vozač može imati propust za težinu posledica nezgode, i to samo u slučajevima kada upravlja vozilom brzinom većom od ograničenja za autoput.

Poseban slučaj je ako se izvode određeni radovi na autoputu, kada radnici u stvari predstavljaju pešake. U ovim slučajevima, ukoliko je obezbedjenje zone radova na autoputu bilo adekvatno, prema propisima, na strani vozača takodje neće biti propusta vezanih za nezgodu. Medjutim, potrebno je istaći da i u slučaju adekvatnog, propisnog obezbedjenja zone radova, vozač može napraviti propust, koji bi bio u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode. Naime, to bi bili slučajevi kada vozač neblagovremeno reaguje na nailazak zone radova, ne smanji brzinu, pogrešno izvede manevar (za slučajevne devijacije putanja) i slično i do nezgode sa pešakom dodje u tzv. zaštitnoj zoni zone radova. U ovakvim slučajevima propust uzročno vezan za nastanak nezgode bi bio na strani vozača.

### 3. ZAKLJUČAK

Zbog stalnog povećanja stepena motorizacije i razgranatosti puteva u nailazećem periodu može stvoriti problem stradanja pešaka na putevima van naselja [7], ali i na auto-putevima. Prema Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima, na auto-putevima je dozvoljeno kretanje isključivo motornim vozilima. Međutim, u Srbiji se sve češće dešava da su učesnici u saobraćajnim nezgodama na auto-putevima pešaci. Deo odgovornosti za ovakva ponašanja imaju i vozači (autobusa) koji ostavljaju ili uzimaju putnike na auto-putu. U ovakvim slučajevima, optužnica se najčešće pogrešno podiže protiv vozača motornih vozila. Međutim, po pravilu, skoro svaka saobraćajna nezgoda tipa vozilo-pešak na autoputu uzrokovana je uopšte postojanjem pešaka na saobraćajnici koja nije predviđena za kretanje i/ili boravak pešaka. Vozači nemaju ni jedan razlog da predvide kretanje pešaka autoputem, pa je po pravilu odgovornost za nastanak ovakvih nezgoda na strani pešaka. Dakle, postavlja se pitanje odgovornosti pešaka ili upravljača puta za nastanak ovakve vrste saobraćajnih nezgoda. Odgovornost za nezgode koje nisu izazvali pojedinci uvek bi trebalo da snosi upravljač puta. Upravljač puta je dužan da spreči pojavu pešaka ili životinja na auto-putu. Upravljač puta je dužan da obezbedi mere, strategije i rešenja kojima će onemogućiti pristup pešacima pristup auto-putu (postavljenom ogradi celom dužinom puta, video ili policijskim nadzorom i sankcionisanjem prekršioca ili na neki drugi način). Za kontrolu pešaka i nesavesnih vozača (autobusa) zadužena je i saobraćajna policija, pa bi u pojedinim slučajevima i na strani saobraćajne policije mogao stajati propust za nastanak nezgoda vozilo-pešak na autoputu, ali i drugim saobraćajnicama, na kojima je zabranjeno kretanje pešaka.

### 4. LITERATURA

- [1] Antić, B., „Organizacija i funkcionisanje sistema bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici identifikacija ugroženih lokacija“, *Zbornik radova IX simpozijuma Seminar "Uloga lokalne zajednice u bezbednosti saobraćaja"*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 11. maj 2007.
- [2] Moussaïd, M., Guillot, E., Moreau, M., Fehrenbach, J., Chabiron, O., Lemercier, S., Pettré, J., Appert-Rolland, C., Degond, P., Theraulaz, G., „Traffic Instabilities in Self-Organized Pedestrian Crowds“, *PLoS Comput Biol* 8(3): e1002442, 2012.
- [3] Vujanić, M., Pešić, D., Barović, N., „Nastanak opasne situacije zbog nedostatka (nepravilnosti) saobraćajne signalizacije“, *Zbornik radova IX simpozijuma Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)*, Beograd, 2000.
- [4] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik Republike Srbije“, broj 41/2009)
- [5] Vujanić, M., Pešić, D., Barović, N., „Nastanak opasne situacije zbog nedostatka (nepravilnosti) saobraćajne signalizacije“, *Zbornik radova IX simpozijuma Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)*, Beograd, 2000.
- [6] Yao, L., Sun, L., Zhang, Z., Wang, S., Rong, J., „Research on the Behavior Characteristics of Pedestrian Crowd Weaving Flow in Transport Terminal“, *Hindawi Publishing Corporation Mathematical Problems in Engineering*, Volume Article ID 264295, 9 pages doi:10.1155/2012/264295, USA, 2012.
- [7] Kadali, R., Vedagiri, P., „Modelling pedestrian road crossing behavior under mixed traffic condition“, *European Transport Trasporti Europei* Issue 55, Paper n°3 ISSN 1825-39971, 2013.