

Никола Вујичић*, М.А.⁶⁷

САОБРАЋАЈНИ КРИМИНАЛИТЕТ – КРИМИНОЛОШКИ АСПЕКТИ

У раду су анализирани криминолошки аспекти саобраћајној криминалијети у Републици Србији. Након уводних разматрања ће прелега основних теоријских концепција аутор је анализирао дослушне податке из статистичких евиденција, односно сагледао је однос броја пријављеној и пресуђеној криминалијети. Централни део рада посвећен је истраживању које је сprovedено у Казнено-поправном заводу у Сремској Мишровици, при чему су узорак чинила сва она лица која су издржавала казну затвора збој извршенеј кривичној дела из чл. 297 Кривичној законика – тешка дела против безбедности јавној саобраћаја, која су најкасније 31. децембра 2016. године напустила Завод збој редовној испека казне, условној ошуста, првременној ошуста, амнестије или некој другој законом предвиђеној основа. Осим основних социодемографских карактеристика осуђеника, сагледени су и дужина затворске казне, ранија осуђиваност, претман и основ ошуста. Почетна хипотеза је да она лица која су први пут осуђена за то кривично дело, након пуштања из затвора не врше нова кривична дела, односно не рецидивирају. Из тој разлоја, други део истраживања обављен је у Министарству правде – Управи за извршење кривичних санкција, где је за сва лица која су обухваћена узорком, извршена провера да ли су, након извршења казне затвора, поново извршила неко ново кривично дело, збој која се изнова налазе у систему извршења (пеналогички поврај). Закључним разматрањима посвећен је последњи део рада.

Кључне речи: *Саобраћајни криминалијет. – Тешка дела против безбедности јавној саобраћаја. – Статистика. – Истраживање. – Поврај.*

* Аутор је демонстратор на предмету криминологија и студент друге године докторских студија на Правном факултету Универзитета у Београду, nikola.vujicic.law@gmail.com. Рад је настао као прилог пројекту *Идентификацијски преобрајај Србије* Правног факултета Универзитета у Београду.

1. УВОД

Организација рада и живота приморава савременог човека да се брзо креће како би могао да обави послове на различитим и често просторно удаљеним местима. Стога је неспорно да је саобраћај неопходна и вишеструко друштвено корисна активност организованог савлађивања простора, чија је основна улога трансфер људи, роба, информација и технологија, због чега се основано сматра „крвотоком привредног система земље и носиоцем промена и развоја“.¹

Развој науке и технологије допринео је и развоју саобраћаја, у смислу све модернијих саобраћајница и возила. Ипак, развој саобраћаја сам по себи није довољан и, у склопу са људским и осталим факторима, неретко је праћен и негативним појавама које се у свом најширем облику појављују као конкретна опасност по живот, тело или имовину људи. Пораст броја саобраћајаних незгода, све већи број лица која у њима губе живот или су тешко телесно повређена и велике материјалне штете представљају општу карактеристику савременог друштва.² Према подацима Светске здравствене организације, сваке године на путевима погине више од 1,2 милиона људи (око 3.400 особа дневно), при чему је алармантан податак да повреде задобијене у саобраћају на путевима на глобалном нивоу представљају девети узрок смрти на свету, а главни – најчешћи узрок смрти међу особама узраста од 15 до 29 година.³ У последњих десет година у Републици Србији просечно годишње погине 800 људи, а више од 19.000 буде повређено, при чему директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода, према проценама стручњака, достижу суму од најмање 470.000 € по глави смртно страдалог у саобраћају.⁴

Безбедност саобраћаја и смањење броја саобраћајних незгода морају се заснивати на предузимању разних *превенцијивних мера*, као што су: развој саобраћајне културе, изградња и модернизација путева, ефикаснији надзор над вршењем саобраћаја и слично. Међутим, имајући у виду да превентивне мере у области саобраћаја изискују знатна материјална средства (на пример, изградња и реконструкција саобраћајница), кривично право остаје и даље једно од основних средстава у сузбијању саобраћајног криминалитета⁵, који у нај-

1 Зоран Лалић, *Безбедности саобраћаја*, Мирослав, Београд 2009, 11.

2 Драгољуб Атанацковић, *Кривично право Југославије (йосебни гео)*, Привредна штампа, Београд 1995, 316.

3 World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety*, Geneva 2015, x.

4 Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, *Сл. гласник РС*, бр. 64/15. Према последњим објављеним подацима, у Србији је 2016. године у саобраћајним незгодима укупно повређено 20.661 лице, док је 607 особа изгубило живот. Такође, у последње три године је приметан пораст броја жртава тог облика криминалитета. Вид. детаљније: Statistical Office of the Republic of Serbia, *Women and Men in the Republic of Serbia*, Belgrade 2017, 160.

5 Зоран Стојановић, Наташа Делић, *Кривично право (йосебни гео)*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2017, 217.

ширем смислу чине кривична дела којима се у јавном саобраћају угрожавају и повређују људски живот и имовина већег обима.⁶

Из поменутих разлога, у раду је, након теоријског оквира, извршен приказ пријављеног и пресуђеног саобраћајног криминалитета у Републици Србији, у периоду од 2012. до 2016. године (*јетјотодишњи йресек*). Централни део рада посвећен је истраживању које је спроведено у Казнено-поправном заводу у Сремској Митровици, са циљем да се утврде: опште карактеристике учинилаца тих кривичних дела, подаци о кривичном делу и изреченој кривичној санкцији, основ отпуста и податак о потенцијалном поврату након отпуста осуђеног лица из казнено-поправне установе. Аутор је притом пошао од хипотезе да они учиниоци који се први пут налазе у систему извршења, и то само због извршеног кривичног дела из чл. 297 КЗ, у највећем броју случајева *не рецидивирају*. У том смислу, циљ рада је да се са криминолошког аспекта сагледају основне карактеристике саобраћајног криминалитета у Србији.

2. ТЕОРИЈСКИ ОСВРТ

Криминалитет у саобраћају обично се посматра одвојено од осталих врста криминалне активности јер је пре свега реч о понашањима која угрожавају разнородна заштићена добра (телесни интегритет човека и имовина), која су извршена са различитим субјективним односом учиниоца према њима (углавном су то нехатна кривична дела, али у овој групи има и понашања предузетих умишљајно), врше се у различитим врстама саобраћаја и заједничко им је то што се врше у јавном саобраћају, односно њима се крше прописи којима се регулише та важна друштвена делатност.⁷

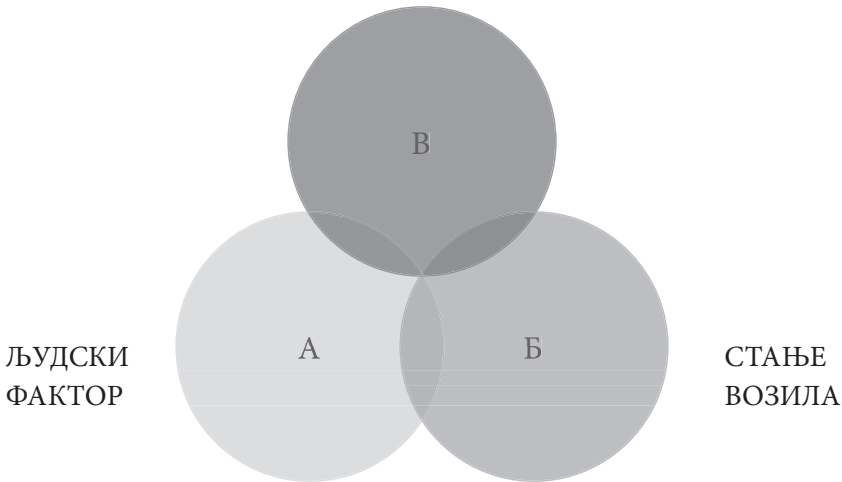
Чини се да стални развој саобраћаја управо доприноси томе да се стално трага за узроцима који доприносе настанку тог облика криминалитета. *Етиолошки йосматйрано*, фактори који играју главну улогу у порасту броја саобраћајних незгода огледају се у експоненцијалном расту моторизованог саобраћаја – у броју моторних возила, густини саобраћаја, условима под којима се обавља вожња, недостатку добро уређених саобраћајница, недовољној примени саобраћајних прописа у пракси – кршење норми, недостатак образовања и саобраћајне културе у многим земљама, што у ширем смислу утиче и на колективну одговорност за сигурност лица у саобраћају.⁸

6 Ђорђе Игњатовић, *Криминолоија (йринаесйо издање)*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2016, 129.

7 *Ibid.*

8 Henry J. Moler, „Driver health and traffic safety: an overview“, *Drugs, Driving and Traffic Safety* (ed. Joris C. Verster et. al.), Birkhäuser Publishing, Basel 2009, 2–3. Као што се може закључити, овде је заправо реч о оним узроцима који су превасходно повезани са друмским саобраћајем, а не и са другим видовима саобраћаја, попут поморског или ваздушног.

ЕКСТЕРНИ – СПОЉНИ ФАКТОР



Слика 1. Кибернетички модел вожње – пошеницијални фактори саобраћајних незгода

Узроци саобраћајних незгода обично се посматрају кроз три основна ин-пута: човек – пут – возило. Међутим, кибернетичким моделом који је приказан на слици 1 покушава се утврдити шири дијапазон фактора који доприносе њиховом настанку. У групи „А“, која је означена као *људски фактор*, налазе се: поремећај сна, коморбидитети – придружена обољења (*болести или стања која постоје заједно са главним обољењем или основном болешћу код истог болесника*), старост, пол, употреба лекова, злоупотреба алкохола или опојних дрога, личност возача, афективна стања, искуство у управљању моторним возилом, познавање саобраћајнице, хронични и акутни стрес. *Стање возила*, којим је представљена друга кружница на слици – „Б“, обухвата: систем за управљање возилом, кочиони систем, гуме, степен преноса брзине, сигнализацију возила, уље у кочионом систему, напредност софтвера – ниво аутоматизације, сигурносне уређаје. Међу *екстерним – спољним факторима*, који су представљени на кружници „В“, налазе се: доба дана, дужина трајања вожње, услови пута, временске прилике, осветљење – видљивост на путу, други учесници у саобраћају.⁹

Према том моделу, што је већи број појединачних фактора остварен, а нарочито уколико су остварени фактори из више различитих група, веће су шансе за настанак саобраћајне незгоде која за последицу може имати смрт, наношење тешких телесних повреда или оштећење имовине већег обима. Међутим, према Фулеровом (е. Fuller) моделу из 2005. године, у коме се побројани фактори посматрају у две основе категорије: (1) способност возача и (2) препреке на путу, при чему су сви субјективни фактори груписани у прву

9 Ibid.

категорију, а објективни у другу, (не)способност возача не мора нужно водити и саобраћајној несрећи (слика 2).



Слика 2. Фулеров модел утицаја способности возача и препрека на путу на настанак саобраћајне незгоде¹⁰

Према задатој формули, уколико је (1) способност возача > (2) препрека на путу, постоји контрола у саобраћају, која значи сигурно избегавање препрека, односно непостојање саобраћајних незгода. Супротно, уколико је (1) < (2), последица ће у највећем броју случајева бити настанак саобраћајне несреће. Ипак, у једном броју случајева, услед деловања чинилаца који нису повезани са лицем чија је способност умањена, неће бити извршено кривично дело из области саобраћајног криминалитета (некада то може бити и „компензациона акција“ других учесника у саобраћају који су адекватно реаговали на неадекватно понашање лица чије су способности за учешће у саобраћају биле умањене).¹¹

Из кратког приказа етиологије саобраћајног криминалитета, очигледно је да је један основних фактора настанка саобраћајних несрећа *човек* (иако он, како примећује Игњатовић, не може бити једини узрочник).¹² Из тог разлога, може се поставити питање – *које особине карактеришу саобраћајној делинквенцији*, односно који су то фактори који се односе на личност саобраћајног преступника?

10 У изворном облику, шематски приказ Фулеровог модела нешто је другачији, односно у шему су укључени и сви они фактори који су објашњени у кибернетичком моделу саобраћајних незгода. Вид. детаљније: Ray Fuller, „Towards a General Theory of Driver Behaviour“, *Accident Analysis & Prevention* 37/2005, 461–472.

11 Karel Brookhuis, „Traffic Offences in a Behavioural Perspective“, *Criminal Liability for Serious Traffic Offences* (eds. Alwin van Dijk & Hein Wolswijk), Eleven International Publishing, Hague 2015, 162.

12 Ђ. Игњатовић (2016), 130.

Током седамдесетих година прошлог века, у тадашњој Југославији, спроведено је обимно истраживање, са циљем да се утврде основне карактеристике личности групе учинилаца саобраћајних деликата на путевима, одређујући притом, у што већој мери, и стање објективних услова под којима се те особине испољавају.¹³ Иако је то истраживање спроведено пре више деценија, сматрамо да би се требало подсетити основних закључака до којих су аутори тада дошли.

- Испитаници имају ниске опште интелектуалне способности у процесу опажања и међусобних односа предмета у простору и приликом откривања законитости и суштинских обележја предмета и појава, као и сложености и озбиљности многобројних задатака за учеснике у саобраћају, чије успешно извршење значи предуслов безбедности на путевима.
- Делинквенти из проучаване групе имају слабије способности запажања ситуација и предвиђања понашања других и по правилу испољавају личне карактеристике као што су себичност, нестабилност у одлукама и намерама, недоследност, неспремност да се створе и поштују групне обавезе и културни захтеви, непостојање осећања дужности (другим речима, те особе немају моралних принципа ни савести).
- Уочено је да саобраћајни делинквенти имају изражене особине личности као што су укоченост у реаговању и руковању моторним возилом, стална стрепња, пренапрегнутост, при чему се те особине удружују са агресивним тенденцијама. Склоп личности, добијен таквим спајањем особина, сматра се неповољним за било коју активност, а посебно у области саобраћаја.
- Примећен је и низак степен културног статуса испитаника, уз непостојање воље да се такав статус промени. Такође, уочен је и културни сукоб који се огледа у томе што су они, претежно рођени на селу (у узорку их је половина), у моменту извршења кривичног дела живели у граду. Реч је о неприлагођености новој средини, што условљава бројне неспоразуме.
- Двадесет седам одсто испитаника свакодневно ради прековремено, при чему возња траје преко осам, па чак и до петнаест часова дневно. Осим агресивности и несавесности, треба истаћи да је 60% учинилаца саобраћајних деликата било под утицајем алкохола, при чему је алкохол чешће злоупотребљаван у месту пребивалишта испитаника него изван њега.
- Заступљеност димензија личности као што су десургенција, ауторитарност и конформизам пружају доказе да те особе могу да буду уздржљиве, опрезне, спремне да прихвате надређеност у друштвеним односима. Другим речима, учиниоци саобраћајних деликата су спремни да прихвате институционализован систем понашања.

13 Владан А. Васиљевић, Добривоје М. Радовановић, *Саобраћајни њресџуиуници*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд 1975, 17.

- Ниске интелектуалне способности нису праћене доминацијом, осећањем кривице и високом ергичком тензијом.¹⁴

Злоупотреби опојних дрога и алкохола у контексту настанка саобраћајних незгода последњих година се придаје посебан значај. Као што је поменуто у једној од претходних тачака, на проблем злоупотребе алкохола указивано је и деценијама уназад. Међутим, све већа доступност наркотика доприноси томе да се његове штетне последице одражавају и на безбедност у саобраћају. У том смислу, треба имати у виду истраживања којима је показано да је, уласком у нови миленијум, приметан нагли скок утицаја психоактивних супстанци на безбедност саобраћаја. Наиме, истраживања која су спроведена у развијеним земљама, независно једна од других, показала су следеће: (1) *Норвешка*. У саобраћајним незгодама које су за последицу имале смрт у периоду од 1989. до 1990. године, код 12,4% лица је утврђено присуство психоактивних супстанци у крви. Десетак година касније, приметан је нагли пораст, будући да је од укупног броја погинулих у саобраћајним несрећама 2002. године 22,8% лица возилом управљало под дејством наркотика. Интересантно је да пораст злоупотребе дрога током војне прати пад злоупотребе алкохола – са 32,9%, на 23,9%. (2) *Сједињене Америчке Државе*. Десетогодишњи пресек података такође је показао смањење учешћа алкохола као узрочника настанка саобраћајних незгода са 47% на 43%, док је с друге стране приметан нагли скок злоупотребе опојних дрога током управљања возилом које је изазвало удес, са 25% на 35%. (3) *Холандија*. Истраживање је спроведено у болницама у Ротердаму, на основу медицинске документације лица која су повређена или су страдала у саобраћајним незгодама, при чему је посматрани период од 1980. до 2000. године. У двадесетогодишњем периоду, као и у претходне две земље, приметан је пораст са 5% на 20% лица код којих је, на основу медицинске документације, утврђено да су непосредно пре саобраћајне несреће злоупотребљавали психоактивне супстанце.¹⁵

3. ФЕНОМЕНОЛОШКА ДИМЕНЗИЈА САОБРАЋАЈНОГ КРИМИНАЛИТЕТА

Републички завод за статистику (РЗС) сваке године објављује саопштења, односно представља податке о криминолошкосту пунолетних учинилаца кривичних дела. Том анализом су обухваћени и подаци о саобраћајном криминолошкосту, односно кривичним делима против безбедности јавног саобраћаја. У наставку ће бити анализирани подаци који се односе на пријављена и осуђена пунолетна лица, у петогодишњем периоду (од 2012. до 2015. године).¹⁶

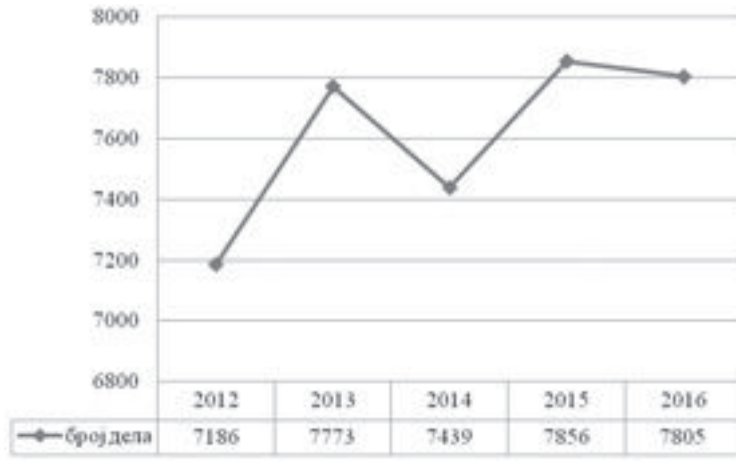
14 *Ibid.*, 415–421.

15 Barry M. Sweedler, Kathryn Stewart, „Worldwide Trends in Alcohol and Drug Impaired Driving“, *Drugs, Driving and Traffic Safety* (ed. Joris C. Verster et. al.), Birkhäuser Publishing, Basel 2009, 36–37.

16 Повремене публикације, које објављује РЗС, не садрже потпуну анализу свих извршених кривичних дела из главе XXVI КЗ, односно кривично дело из чл. 297 КЗ – тешка дела

Пријављени криминалиџеи. У укупној структури пријављеног криминалитета, просечно учешће кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја износи око 7,9%, при чему је 2013. године забележено највише учешће (8,5%) а најниже 2015. године (7,2%).

Уколико се та кривична дела посматрају у апсолутним бројевима, просечан број пријава у петогодишњем периоду износи 7.611, при чему је минимум забележен 2012. године и износио је 7.186 пријава, док је максимум забележен 2015. године – 7.856 пријава. Издвојеним приказом те групе кривичних дела, који је дат на слици 3, приметно је да је први значајнији пораст извршених дела био 2013. године, да би након пада 2014. године, од 2015. године поново био забележен пораст у броју извршених дела, са тенденцијом благог опадања 2016. године. У односу на прву и последњу посматрану годину, приметан је пораст броја пријављених саобраћајних кривичних дела за око 8,6%.



Слика 3. Број пријављених кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја

Структура пријављених кривичних дела. Посматрано по кривичним делима, од укупног броја пријављених кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја у периоду од 2012. до 2016. године (38.059) највише је оних због извршеног кривичног дела из чл. 289 КЗ – угрожавање јавног саобраћаја, чије процентуално учешће износи 79% (30.054 лица), потом због кривичног дела из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности јавног саобраћаја – укупно 20,2% пријава (7.677 лица), док је укупно учешће свих преосталих кривич-

против безбедности јавног саобраћаја, у публикацијама се посматра као тежи облик неког од општих кривичних дела из поменуте главе, што за последицу има да се то дело не појављује у подацима који су доступни у *Билијенима*. Из тог разлога, аутор је додатну анализу података извршио у самом РЗС, где је утврђено и укупно учешће поменутог, по последицама најтежег кривичног дела из области саобраћајног криминалитета.

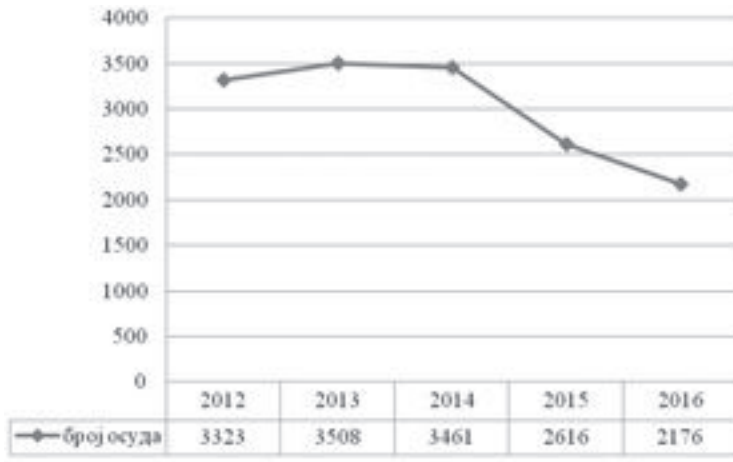
них дела из те групе око 0,8% (328 лица). Ниједно лице у посматраном периоду није пријављено због следећих кривичних дела: угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја насиљем из чл. 292 КЗ, отмица ваздухоплова, брода и другог превозног средства из чл. 293 КЗ и пиратство из чл. 294 КЗ. Такође, у односу на прву и последњу посматрану годину, приметан је пораст броја пријављених кривичних дела из чл. 289 КЗ – угрожавање јавног саобраћаја, за око 22%; супротно томе, знатан пад – од око 28%, забележен је у броју пријава за кривично дело из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности јавног саобраћаја.

Имајући у виду да кривично дело из чл. 297 КЗ суштински представља тежу последицу неког од кривичних дела из чл. 289, ст. 1. и 2, чл. 290, ст. 1. и 2, чл. 291, ст. 1 и чл. 295, ст. 1. и 2, у доступним подацима је сагледано за који од тих чланова је „везан“ чл. 297 КЗ. Као што се могло претпоставити, у 98,8% случајева (7.583 пријаве) то кривично дело је сагледано као тежа последица радње извршења кривичног дела из чл. 289 КЗ. То би даље значило да је, у неком ширем контексту, који обухвата и основне и теже облике, највише лица пријављено за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја из чл. 289 КЗ – 37.640 лица, односно 98,9% свих пријављених особа.

Територијална дистрибуција. Према новој систематици, која је примењена и у *Билтену*, дистрибуција пријављеног криминалитета сагледава се у следећој подели: север (обухвата град Београд и Војводину) и југ (с једне стране обухвата Шумадију и западну Србију, а с друге стране јужну и источну Србију). Посматрајући те критеријуме, 2016. године у статистичкој јединици север забележено је нешто веће учешће броја пријављених саобраћајних кривичних дела – око 56,9% (у Београду 39,7%, у Војводини 60,3%), док је у статистичкој јединици југ забележено учешће од око 43,1% (Шумадија и западна Србија 59,9%, јужна и источна Србија 40,1%).

Пресуђени криминалијет. Када се посматра пресуђени криминалитет у одређеном периоду, приметно је да је укупан број осуда знатно нижи у односу на укупан број оптужења. Та карактеристика је уочљива у свим кривичним делима и може се рећи да је то логичан след, будући да део кривичних пријава (којих уједно буде и највише) буде одбачен, део је поднет против непознатих учинилаца, која никада не буду откривена, а у неким случајевима, било да је реч о кривичним пријавима или оптужењима, долази до застарелости или једноставно не буде довољно доказа из којих би се могао извести закључак да је одређено лице извршило кривично дело које му је стављено на терет.

У укупној структури пресуђеног криминалитета, просечно учешће кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја износи око 9%, при чему је 2013. године забележено највише учешће (10,9%), а најниже 2016. године (6,1%). За разлику од пријављеног криминалитета, где је забележн пораст у односу на прву и последњу посматрану годину, то није случај за осудама, код којих се бележи пад за око 34,5%.



Слика 4. Број осуда за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја

Број осуда за кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, у апсолутним бројевима, приказан је на слици 4. Линија којом је приказан тренд броја осуда по годинама јасно указује на то да је прелазом из 2013. у 2014. годину забележен благи пад у броју пресуда, да би тај број даље нагло опао 2015. године (за око 25%), а тај тренд је настављен и 2016. године.

Уколико се у контекст посматрања ставе поједина кривична дела из групе дела против безбедности јавног саобраћаја, највећи број лица – 8.870 (58,8%) осуђен је због извршеног кривичног дела из чл. 289 КЗ – угрожавање јавног саобраћаја, 6.150 лица (40,8%) осуђено је због извршеног кривичног дела из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности јавног саобраћаја, док је учешће преосталих кривичних дела из те групе незнатно. Као што се може приметити, однос броја осуда два најчесталија кривична дела из области саобраћајног криминалитета битно је другачији у односу на број пријава, где је та разлика била израженија.¹⁷

17 Публикацијама чији је циљ лакше праћење криминалитета у различитим државама последњих година се придаје посебан значај, будући да омогућавају лакшу доступност и компарацију података те праћење трендова у погледу различитих аспеката криминалне појаве. *European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics* (Европски изворник) представља једну од најсвеобухватнијих публикација тог типа на европском подручју. Иако је том публикацијом обухваћен велики број кривичних дела, у њој се још увек не бележе подаци о кривичним делима која спадају у групу саобраћајног криминалитета. На тај проблем је указивано и у неким ранијим издањима Европског изворника, при чему је сугерисано да се у евиденције уведу тежи деликти у јавном саобраћају. Према: Ђорђе Игњатовић, *Компаративна криминалијологија и казнене реакције: Србија – Европа*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2013, 5. У последњем, петом издању Европског изворника, остала је иста напомена, при чему је прецизирано који су то тежи саобраћајни деликти (као примери, наводе се: вожња под дејством наркотика или алкохола, грубо кршење саобраћајних прописа, саобраћајна несрећа која је за последицу имала смрт лица, наносење тешких телесних повреда или оштећење, односно уништење имовине веће вредности итд.). Вид. Marcelo F. Aebi et al., *European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics*, Helsinki 2014, 375. Иако тренутно није могуће извршити компаративну анализу

4. ТЕШКА ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТИ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА И ПОВРАТ

У овом делу рада приказани су резултати истраживања које је аутор спровео у Казнено-поправном заводу у Сремској Митровици и Министарству правде – Управи за извршење кривичних санкција, са циљем да се утврди поврат¹⁸ и сагледају опште карактеристике лица према којима је извршена казна затвора због учињеног кривичног дела из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности јавног саобраћаја.

Ово дело је одабрано због тога што представља најтеже кривично дело из области саобраћајног криминалитета код нас, које суштински представља нехатно кривично дело, прецизније – нехат учиниоца постоји у односу на последицу која се огледа у наступању тешке телесне повреде или смрти једног или више лица, односно настанку имовинске штете великих размера. Разлог који оправдава посебан осврт на то кривично дело, осим поменутог, јесте и чињеница да се казна затвора за неко од кривичних дела из области саобраћајног криминалитета најчешће изриче за тешка дела против безбедности јавног саобраћаја, док се за преостала дела из ове области судови чешће опредељују за неку од законом предвиђених алтернативних кривичних санкција.

На основу поменутих теоријских и других објашњења, аутор полази од *йочейне хийојезе* да они учиниоци који се први пут налазе у казнено-поправној установи, и то због извршеног кривичног дела из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности саобраћаја, у статистички значајном броју не рецидивирају у односу на она лица која су вишеструки повратници.

4.1. Методолошке напомене

4.1.1. Узорак

Узорком је обухваћено свих 114 лица која су издржавала казну затвора у Казнено-поправном заводу у Сремској Митровици због извршеног кривичног дела из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности јавног саобраћаја, а која су у периоду од 1. јануара 2010. до 31. децембра 2016. године напустила ту установу због неког од законом предвиђених основа (*редован истек казне, условни ошйустй, амнесија, засйарелостй и сл.*).

4.1.2. Инсйрументй и варијабле

Подаци о овом истраживању прикупљени су из електронске базе података која је доступна у Казнено-поправном заводу у Сремској Митровици, у којој се евидентирају основни демографски подаци сваког испитаника (узраст,

података на овај начин, остаје нада да ће тај проблем бити отклоњен у наредним издањима поменуте публикације.

18 Истраживањем је обухваћен искључиво *йенолошки йовратй*, који подразумева да правноснажно осуђено лице поново издржава казну у казнено-поправној установи или некој другој установи за извршење кривичних санкција. Вид. Мило Бошковић, Милош Марковић, *Криминологија са елементйима викиимологије*, Правни факултет за привреду и правосуђе, Нови Сад 2015, 340.

образовање, место пребивалишта, злоупотреба психоактивних супстанци), подаци о кривичном делу, дужини затворске казне, ранијој осуђиваности, третманској групи, датуму и основу отпуста.

Подаци о поврату испитаника проверени су у Министарству правде – Управи за извршење кривичних санкција, са пресеком на дан 20. новембар 2017. године. Када су у питању *основни подаци о испитаницима*, регистроване су следеће варијабле.

- **Година рођења.** Старост мерена егзактном годином рођења испитаника.
- **Држављанство.** Категоричка варијабла, која дели испитанике у две групе: 1 – држављани Републике Србије и 2 – страни држављани.
- **Пребивалиште.** Категоричка варијабла, која дели испитанике у две групе: 1 – лица чије је пребивалиште у граду и 2 – лица која имају пребивалиште у селу.
- **Образовање.** Квалитативна варијабла са четири нивоа: 1 – без школе, 2 – основна школа, 3 – средња школа, 4 – завршена виша школа или факултет.
- **Злоупотреба наркотика или алкохола.** Бинарна варијабла са два нивоа – 1 означава особе које су злоупотребљавале психоактивне супстанце, а 0 – особе које нису.

Када су у питању подаци о *кривичној санкцији, ранијој осуђиваности, шрејманској групи, години и основу отпуста*, регистроване су следеће варијабле:

- **Дужина затворске казне.** Варијабла која представља егзактан податак о трајању казне затвора, исказано у месецима.
- **Ранија осуђиваност.** Егзактан број правноснажних пресуда које је испитаник имао, не рачунајући пресуду због које издржава тренутну казну.
- **Одељење у коме се осуђено лице налази у тренутку отпуста.** Категоричка варијабла са три нивоа: 1 – отворено одељење, 2 – полуотворено одељење и 3 – затворено одељење.
- **Година отпуста.** Егзактан податак о години истека казне.
- **Основ отпуста.** Категоричка варијабла са шест нивоа: 1 – редован истек казне, 2 – превремени отпуст, 3 – трансфер у другу земљу, 4 – условни отпуст, 5 – амнестија и 6 – апсолутна застарелост.

Када је у питању *повраћ*, прикупљени су подаци о следећим варијаблама:

- **Рецидив.** Бинарна варијабла, са 1 су кодирани испитаници који су рецидивирали, а са 0 они који нису.
- **Година нове пресуде.** Указује на годину када је донета нова пресуда.
- **Ново кривично дело.** Оригинална варијабла, има четири категорије које представљају егзактан тип дела због којег се испитаници поново налазе у систему извршења (новоучињено дело).

- **Број дела.** Егзактан податак о томе колико је дела због којих му је изречена нова кривична санкција испитаник укупно извршио.
- **Тип кривичне санкције.** Категоричка варијабла која указује на врсту нове кривичне санкције: 1 – казна затвора и 2 – алтернатива казни затварања.
- **Дужина нове кривичне санкције.** Варијабла која представља егзактан податак о дужини трајања нове изречене санкције у месецима.

4.2. Резултати истраживања

Дескриптивна статистика. Просечан испитаник рођен је 1969. године, при чему се распон узраста креће од 1940. до 1992. годишта. Од укупног броја испитаника, њих 89 су држављани Републике Србије, док 25 лица има држављанство неке друге државе. Пребивалиште, као засебна варијабла, сагледано је у односу на домаће држављане, при чему је у укупном учешћу више оних који су имали пребивалиште на селу – око 55% (49). Када је реч о образовању, 31 лице има завршену основну школу, средњу њих 75, док свега осам особа има завршен факултет (просечан испитаник, стога, има завршену средњу школу). Најзад, ниједно лице у узорку не злоупотребљава дрогу или алкохол, у смислу да им је суд уз главну казну изрекао и меру безбедности обавезног лечења наркомана, односно обавезног лечења алкохоличара.

Подаци о казни, дужини кривичне санкције и ранијој осуђиваности. У погледу свих испитаника, тежа последица у смислу одредбе чл. 297 КЗ, ст. 1, проистекла је из чл. 289, ст. 1 КЗ – угрожавање јавног саобраћаја. Просечна дужина затворске казне износи око 29 месеци (28,7), при чему најдужа казна износи 98 месеци, а најкраћа 30 дана. Како је за тај облик кривичног дела из чл. 297, ст. 1 прописана казна затвора од једне до осам година, може се рећи да је највећи број осуђених лица издржавао казне затвора које су ближе законском минимуму, односно две године и пет месеци.¹⁹ Највећи број испитаника раније није осуђиван – 83 лица (73%), док је 27% њих имало раније правоснажне осуде (21 испитаник је раније једном осуђиван, док је два и више пута осуђивано 10 лица).

Одељење у шренушку ошусица. Ова категорија је сагледана из простог разлога што, осим дисциплинског кажњавања и радног ангажовања, представља један од најбољих индикатора владања осуђеног лица (у ширем контексту посматрано, припадност бољем одељењу, у смислу коришћења проширених права и погодности, по правилу значи да није било дисциплинског кажњавања и уредно обављање радних обавеза). Та материја је ближе регулисана Правилником о третману, програму поступања, разврставању и накнадном

¹⁹ У једном другом истраживању, у којем је сагледана казнена политика Апелационог суда у Београду, такође је уочено да судови за тешка дела угрожавања јавног саобраћаја изричу релативно благе казне, односно оне које су ближе законском минимуму. Према: Сретко Јанковић, „Казнена политика за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја учињено под утицајем алкохола“, *Правни информатор* 6/17, Београд 2017, 31.

разврставању осуђених лица, *Сл. гласник РС*, бр. 66/2015.²⁰ Податак о одељењу био је доступан за 105 испитаника, при чему је највећи број осуђених лица (45) у тренутку отпуста из завода био распоређен у затворено одељење, потом у полуотворено одељење (39), док их је најмање било распоређено у отворено одељење (21). Важно је напоменути да лица која немају српско држављанство суштински не могу да напредују у полуотворено или отворено одељење, односно максималан напредак је предвиђен до категорије В1, у затвореном одељењу. Посматрано са тог аспекта, односно уколико се посматрају само она лица која објективно могу да се распоређују (напредују или назаддују) у оквиру сваке од постојећих група, а то су лица са српским држављанством, структура је следећа: највише испитаника је разврстано у полуотворено одељење (39), потом у отворено (21) док је најмање осуђених у тренутку отпуста било распоређено у затворено одељење (15).

Година и основ ошћустиа. Просечан испитаник је из казнено-поправног завода отпуштен у току 2013. године. Будући да је провера поврата вршена на дан 20. новембар 2017. године, може се рећи да је у просеку прошло више од три године од дана отпуста из завода, колико би требало да буде довољно да се региструје потенцијални поврат.²¹ Као два најчешћа основа отпуста појављују се редован истек казне, по ком основу је из завода отпуштено 50 лица, док се условни отпуст као основ појављује у 47 случајева. Осим та два основа, ту су и: трансфер у другу земљу (9), превремени отпуст (5), амнестија (2) и апсолутна застарелост извршења казне затвора (1).

Повраћ. Од укупног броја испитаника (N = 114), потенцијални поврат је било могуће утврдити у односу на 89 испитаника, који имају српско држављанство, а који су рецидивирали само у два случаја. Оба испитаника су раније осуђивана више пута, односно пре новоучињеног дела због кога се поново налазе у систему нису осуђивана само због извршеног кривичног дела из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности саобраћаја. Другим речима, нико од испитаника који су први пут осуђивани, и то за поменуто кривично дело, није рецидивирао. Када је реч о лицима која су у поврату извршила нова кривична дела, осим раније вишеструке осуђиваности, постоји уједначеност и у погледу још неколико карактеристика: (1) од тренутка првобитног отпуста, новучињеног дела и спроведеног поступка који је резултирао правноснажном осуђујућом пресудом протекле су око две године, што у пракси значи да су оба испитаника релативно брзо након отпуста из казнено-поправне установе извршила ново кривично дело; (2) ниједан испитаник у току извршења прво-

20 Тим правилником је предвиђено, осим прве и привремене категорије – пријемно одељење, као и следеће три врсте одељења – отворено (третманске групе А1 и А2), полуотворено (третманске групе Б1 и Б2) и затворено одељење (третманске групе В1 и В2), при чему најшири степен права и погодности пружа отворено одељење – третманска група А1, док најнеповољнији третман пружа третманска група В2, у затвореном одељењу. Вид. детаљније: чл. 16–20 Правилника.

21 Треба имати у виду да постоји одређени број испитаника којима је извршење казне затвора окончано у току 2015. или 2016. године (око 29%).

битне казне затвора није имао напредак у третману, односно оба лица су била распоређена у затворено одељење завода (третманске групе В1 или В2), што значи да су према *универзалнику за процену ризика, квалитативна и интерпретацијона*, била означена као она код којих постоји висок ризик од поновног вршења кривичних дела.

Новоучињена дела. У овој категорији нема уједначености између испитаника, при чему је један испитаник у поврату извршио кривично дело убиство из чл. 113 КЗ и кривично дело злостављање и мучење из чл. 137 КЗ (осуђен на 15 година затвора), док је други испитаник осуђен за кривично дело неовлашћена производња и стављање у промет опојних дрога из чл. 246 КЗ и недозвољена производња, држање, ношење и промет оружја и експлозивних материја из чл. 348 КЗ (осуђен на 6 година и 8 месеци затвора).

5. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Саобраћајне несреће које за последицу имају смрт, наношење тешких телесних повреда или настанак имовинске штете великих размера на глобалном нивоу представљају велики проблем, чије се последице покушавају ако не спречити, онда засигурно умањити, доношењем различитих стратегија које треба да створе услове за превентивно деловање на том пољу. Иако постоје превентивни механизми, од којих би најбољи требало да буде савесност сваког учесника у саобраћају, неретко се залази и у сферу кривичног права. Посматрано са теоријског аспекта, узроци се покушавају објаснити помоћу три фактора: човек – стање пута – стање возила, који се састоје од низа појединачних узрока који се налазе у оквиру сваког од побројаних фактора.

На основу доступних статистичких података о саобраћајном криминалитету у Републици Србији у периоду од 2012. до 2016. године, може се закључити следеће:

- У укупној структури пријављеног криминалитета, просечно учешће кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја износи око 7,9%, при чему је у односу на прву и последњу посматрану годину приметан пораст броја пријављених саобраћајних кривичних дела за око 8,6%. Најучесталије кривично дело из те групе дела јесте угрожавање јавног саобраћаја из чл. 289 КЗ, на које опадају нешто мање од четири петине свих пријављених саобраћајних кривичних дела. Преосталу петину кривичних дела чине тешка дела против безбедности јавног саобраћаја из чл. 297 КЗ, с тим што тежа последица прописана овом одредбом најчешће проистиче из основног облика дела из чл. 289 КЗ.
- Пораст броја пријава није праћен порастом броја пресуда за тај тип дела – приметан је пад за 34,5%. Када се посматрају поједина кривична дела, број осуда је и даље највећи за кривично дело из чл. 289 КЗ, али је разлика између тог дела и броја осуда за кривично дело из чл. 297 КЗ знатно мања него у случају пријава (однос: 58,8% – 40,8%).

Анализом података о осуђеним лицима која су издржавала казну затвора у Казнено-поправном заводу у Сремској Митровици, а којима је казна истекла у периоду од 1. јануара 2010. до 31. децембра 2016. године, показано је да је просечан испитаник рођен 1969. године, са средњим степеном стручне спреме, да приближно исти број живи у градовима и селима и међу којима више од 70% раније није осуђивано (вишеструких повратника је свега 9%). Иако је узорак релативно мали (N = 114), па би одређене закључке требало доносити опрезно, може се рећи да је, у односу на посматрану популацију у наведеној установи, потврђена почетна хипотеза да лица која раније нису осуђивана и којима је прво дело због кога се налазе у систему извршења кривично дело из чл. 297 КЗ – тешка дела против безбедности јавног саобраћаја – не рецидивирају. У односу на лица која су извршила кривична дела у поврату, као битни индикатори потенцијалног поврата, уочени су: ранија осуђиваност и висок степен ризика, који је посредно утврђен на основу распоређености осуђеног лица у затворено одељење казнено-поправне установе. Предикторе рецидивизма у погледу тог дела није могуће са статистичком значајношћу утврдити, будући да су само два испитаника из узорка рецидивирала. Међутим, индикатори на које је указано могли би да послуже као добар показатељ правца у којем би се кретала нека свеобухватнија анализа саобраћајног криминалитета.

Nikola Vujičić, LL.M.

PhD candidate

University of Belgrade Faculty of Law

ROAD TRAFFIC CRIME – CRIMINOLOGICAL ASPECTS

Summary

The paper analyzes the criminological aspects of the road traffic crime, as a typical form of crime, with special emphasis on the situation in the Republic of Serbia in the period from 2012 to 2016. The average share of criminal offences against road traffic safety in the overall structure of crime in this period is 7,9 % (the most frequent criminal offense in this group is the Endangering Road Traffic from Article 289 SCC, which makes slightly less than 4/5 of all reported traffic offenses). The average number of these crimes is 7,611, while the minimum (7,186) was observed in 2012, and the maximum (7,856) in 2015. What worries is the fact that in the reporting period, on the one hand, there is an increase in the number of offenses by 8.6% while on the other hand, there is a noticeable decline in the number of convictions for these types of crimes by 34.5%. In the second part of this paper, the author analyzed the results of the research that was conducted in the PCI Sremska Mitrovica. The initial hypothesis is that those persons convicted for the first time for the criminal offence from Article 297 SCC – Grave Offences Against Traffic Safety, after

release from prison, do not commit new criminal offenses. This hypothesis turned out to be correct. Of the total number of respondents (N = 114), only two persons recidivated (multiple recidivists). The research has shown that potential predictors of recidivism are: the number of earlier convictions and assessment the risk based on the risk assessment questionnaires.

Key words: *Road Traffic Crime. – Grave Offences Against Traffic Safety. – Statistics. – Research. – Recidivism.*