

IZVORNI NAUČNI ČLANAK

Dr Dragan Obradović*

STARE OSOBE – RANJIVA KATEGORIJA UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

Apstrakt: Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima sadrži brojne odredbe koje se odnose na zaštitu učesnika u saobraćaju. Posebna pažnja poklanja se poboljšanju bezbednosti najranjivijih kategorija učesnika u saobraćaju, gde spadaju i stare osobe. Stare osobe kao učesnici i ranjive kategorije u saobraćaju su problem u Srbiji, ali i širom sveta. Ukazali smo i na određene zvanične podatke o stradanju starih osoba kao učesnika u saobraćaju, posebno kao pešaka u Srbiji i širom sveta.

U ovom radu biće reči o najvažnijim odredbama, ali i mogućim rešenjima koja se odnose na poboljšanje bezbednosti starih osoba kao učesnika u saobraćaju – žrtava, ne samo kao pešaka nego i kao vozača, odnosno putnika u vozilima. O tome se malo govori i zna sa pravnog aspekta, a znatno više sa saobraćajno-tehničkog aspekta. Posebno ćemo ukazati na problem dokazivanja uzroka saobraćajne nezgode sa aspekta bezbednosti starih osoba kao učesnika u saobraćaju kod krivičnih dela iz grupe protiv bezbednosti javnog saobraćaja.

Ključne reči: stare osobe, žrtve, učesnici u saobraćaju, pešaci, saobraćajni kriminalitet.

UVOD

Svakodnevno u štampanim i elektronskim medijima možemo pročitati vesti iz tzv. „crne hronike“ o brojnim krivičnim delima u Srbiji, ali i širom sveta. Najčešće su to najteža krivična dela – ubistva, razbojništva, silovanja... Vrlo često su žrtve u tim krivičnim delima stari ljudi, u gradu, ali i u selu, koji žive sami, koji su bolesni, nemoćni iz najrazličitijih razloga.

Našu pažnju usmerili smo na jednu specifičnu kategoriju kriminaliteta u kojoj su takođe stari ljudi žrtve. To je saobraćajni kriminalitet. Na pu-

* Sudija, Viši sud u Valjevu, docent na Fakultetu zdravstvenih, pravnih i poslovnih studija u Valjevu Univerziteta Singidunum u Beogradu, naučni saradnik Instituta za kriminološka i sociološka istraživanja u Beogradu
e-mail: dr.gaga.obrad@gmail.com

tevima širom sveta, ali i u Srbiji, dešavaju se saobraćajne nezgode sa različitim učesnicima. Prema kategorizaciji Agencije za bezbednost saobraćaja (dalje: ABS), postoje tri ranjive grupe učesnika u saobraćaju – deca, mladi vozači i osobe starije od 65 godina (dalje: stare osobe).

Najčešće su stare osobe žrtve u saobraćajnim nezgodama bez obzira u kom svojstvu se pojavljuju – kao pešaci ili vozači, ali vrlo često i kao putnici u različitim kategorijama vozila. O posledicama saobraćajnih nezgoda govori se ne samo u domaćim medijima nego i u saopštenjima nadležnih organa koji postupaju u vezi sa saobraćajnim nezgodama. Jednu od poslednjih informacija te vrste pronašli smo u saopštenju MUP RS povodom saobraćajne nezgode na području Kruševca¹.

Prema procenama Svetske zdravstvene organizacije (dalje: WHO), svake godine 1,24 miliona ljudi širom sveta pogine u drumskim saobraćajnim nezgodama, što znači da na svakih 25 sekundi jedno lice pogine u saobraćaju. Istovremeno, svake godine bude povređeno dvadeset do pedeset miliona ljudi širom sveta. Troškovi posledica ovih saobraćajnih nezgoda mere se milijardama dolara^{2,3}. Aktuelni trendovi ukazuju na to da će do 2030. godine saobraćajne nezgode u drumskom saobraćaju sa poginulim licima postati peti vodeći uzrok smrti, sa vidno naglašenom razlikom među zemljama sa visokim i niskim prihodom, osim ako se hitno ne preduzmu određene mere i akcije u cilju preventivnog delovanja (WHO, 2011). Pešaci, biciklisti i motociklisti obično zadobijaju najteže vrste povreda i imaju povećane medicinske probleme koji zahtevaju opsežnu medicinsku pomoć i lečenje⁴.

Učešće lica starijih od 65 godina u Srbiji na osnovu podataka iz 2013. godine čini 17,8% ukupne populacije, a prosečna starost stanovništva iznosi 42,4 godine (RZS, 2014). To našu državu svrstava u grupu evrop-

- 1 MUP RS Aktuelno saopštenja <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/aktuelno/saopstenja/23.09.2018.PU> Kruševac: U ataru sela Mačkovac kod Kruševca, oko 12.00 časova, dogodila se saobraćajna nesreća u kojoj je jedna osoba poginula a jedna povređena. Do saobraćajne nesreće je najverovatnije došlo kada se automobil marke „varburg“ kojim je upravljao 82-godišnji muškarac iz okoline Aleksandrovcva, prilikom uključivanja sa lokalnog na državni put, sudario sa kamionom marke „volvo“ kojim je upravljao 58-godišnjak iz okoline Kraljeva. Od povreda zadobijenih u saobraćajnoj nesreći vozač „varburga“ je preminuo na licu mesta, dok je njegova 80-godišnja supruga povređena i prevezena je u kruševačku Opštu bolnicu (preuzeto sa sajta 25. 9. 2018).
- 2 Murray CJL et al., 2012, Global and regional mortality from 235 causes of death for 20 age groups in 1990 and 2010: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2010, *Lancet*, 380, pp. 2095–2128.
- 3 Jacobs G., Aeron-Thomas A., Astrop A., 2012, *Estimating global road fatalities*, Crowthorne (TRL Report 445).
- 4 Mayou, R., Bryant, B., 2003, Consequences of road traffic accidents for different types of road user, *Injury*, 34 (3), pp. 197–202.

skih zemalja sa najvećom prosečnom starošću stanovništva. Na osnovu statističkih pokazatelja bezbednosti saobraćaja u Srbiji, lica starija od 65 godina su najugroženija kao pešaci (lica starija od 65 godina čine oko 18% stanovništva u Srbiji, a čine oko 26% poginulih i 10% povređenih u saobraćajnim nezgodama), zatim kao vozači – biciklisti, odnosno mopedisti i na kraju kao putnici⁵.

Predmet našeg interesovanja u ovom radu je poboljšanje bezbednosti starih osoba kao jedne od ranjivih kategorija učesnika u saobraćaju na javnim putevima – žrtava specifičnog kriminaliteta. To je u funkciji smanjenja ukupnog broja nastradalih na putevima u Srbiji, odnosno u funkciji smanjenja ukupnih posledica saobraćajne nezgode. Smatramo da je neophodno da ukažemo i na pojedine stavove sudske prakse koji se odnose na učešće pojedinih ranjivih kategorija učesnika u saobraćaju – dece, invalida, pešaka, pa samim tim i na stare osobe jer se one svakodnevno najčešće pojavljuju u svojstvu pešaka u saobraćaju.

STAVOVI SUDSKE PRAKSE PREMA RANJIVIM KATEGORIJAMA UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

U sudskoj praksi sporno je da li je vozač motornog vozila dužan da predvidi nepropisno ponašanje drugog učesnika. Trebalo bi uzeti, polazeći od načela ograničenog poverenja, da ta dužnost postoji samo onda kada je prema okolnostima konkretnog slučaja i iskustvu očigledno da se može očekivati takvo nepropisno ponašanje drugog učesnika. S tim u vezi u sudskoj praksi su posebno bile prisutne i sporne sledeće situacije: iznenadno prelaženje pešaka preko kolovoza, ležanje pešaka na kolovozu u noćnim uslovima, vožnja biciklista i motociklista, kao i nepropisno ponašanje dece i starijih lica.

Sudska praksa s pravom isključuje ponašanje pešaka koji prelazi na obeleženom pešačkom prelazu, čak i kod iznenadne promene pravca kretanja pešaka. Vozač koji je oborio pešaka i naneo mu smrtonosne povrede morao je, približavajući se pešačkom prelazu, pošto je ugledao pešaka, da smanji brzinu kretanja vozila do te mere da je mogao da zaustavi vozilo. Ponašanje pešaka, koji se došavši do sredine kolovoza iznenada vratio nazad, ne dovodi u pitanje postojanje krivice okrivljenog za krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja sa smrtnom posledicom⁶.

5 ABS Pregledni izveštaj, februar 2018. str. 2, (<http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20180316153119-bezbednost-u-saobraćaju-lica-starijih-od-65-godina.pdf>, 21. 8. 2018).

6 Presuda Okružnog suda u Beogradu, Kž 316/2005, Simonović, D., 2010, *Krivična dela u srpskoj legislativi*, Službeni glasnik, Beograd, str. 583.

S druge strane, nepropisna vožnja motornog vozila je uzrok saobraćajne nezgode i onda kada pešak nezgodi doprinosi prelazeći van obeleženog pešačkog prelaza. Tako je drugostepeni sud našao da pri brzini od 50 km/h okrivljeni nije mogao da izbegne kontakt sa oštećenom kada je kočenje započeo tek pošto je pešakinja zakoračila na kolovoz i prešla put od 1,2 m, kako je to ustanovio veštak. Kako je vožnja okrivljenog bila protivna članu 80. stav 4. u vezi sa stavom 3. ZOOBS-a, jer približavajući se obeleženom pešačkom prelazu nije blagovremeno smanjio brzinu kretanja niti zaustavio vozilo kako bi propustio pešakinju, prelaženje kolovoza van obeleženog pešačkog prelaza od strane pešakinje ne isključuje krivičnu odgovornost okrivljenog⁷.

Kada pešak na kolovozu leži u noćnim uslovima, presudno je da li je vozač u noćnim uslovima upravljao vozilom brzinom koja je bila u skladu sa ograničenjem brzine na deonici puta na kojoj je došlo do nezgode i pod upaljenim odgovarajućim svetlima, kao i da li je, s obzirom na položaj pešaka i odeću koju je on imao na sebi, vozač mogao na vreme uočiti tu prepreku.

U pogledu dece, invalida i starijih lica postoji posebno ograničenje načela poverenja u toj meri da bi se moglo reći da ovo načelo u odnosu na njih ne važi, tako da njihovo nepravilno ponašanje za vozača ne bi trebalo da bude iznenađenje. Pojedini autori navode da postoji povećana obaveza opreznog postupanja vozača, tako da i onda kada ova lica koja se nalaze pored kolovoza ne pokazuju nameru da pređu kolovoz, vozač mora pažljivije nego kada su u pitanju drugi pešaci da procenjuje mogućnost njihovog iznenadnog prelaženja kolovoza⁸.

No ne bi trebalo sasvim otići u krajnost, pa uvek, bez obzira na ponašanje ovih lica i druge okolnosti konkretnog slučaja, uzimati da postoji mogućnost njihovog iznenadnog prelaženja, a time i obaveza prilagodavanja vožnje, a da se to ni iz čega u konkretnom slučaju nije moglo zaključiti, jer bi to otežavalo i znatno usporavalo saobraćaj.

STARE OSOBE U ODREDBAMA ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Važeći Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZBS)⁹ stupio je na snagu 10. juna 2009. godine, a njegova primena počela je od 11. decembra 2009. godine. Ovaj značajan zakon donet je posle više od

7 Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž. 665/2005 od 17. 3. 2005, Intermeks pravna baza.

8 Obradović, D., 2013, *Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja na putevima*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu.

9 Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (*Sl. glasnik RS*, br. 41/09 od 2. juna 2009. godine, stupio na snagu 10. juna 2009. godine, počeo sa primenom 11. decembra 2009.

dvadeset godina primene saveznog Zakona o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima – (dalje: ZOBSP)¹⁰ i republičkog Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima¹¹.

U odredbama koje se odnose na pravila saobraćaja ZBS ne sadrži decidirano odredbe u kojima se definišu stare osobe. U odredbama koje se odnose na značenje izraza definisani su pojedini pojmovi koji su od značaja za predmet ovog rada jer se stare osobe mogu pojaviti u svim tim ulogama. To su sledeći pojmovi: učesnik u saobraćaju, vozač i pešak (član 7. tač. 67, 68. i 69).

O kategoriji „stare osobe“ može se govoriti samo posredno, kroz pojedine odredbe ZBS-a. U odredbama koje se odnose na osnovna načela bezbednosti saobraćaja na putevima propisano je da: „Licu koje nije sposobno ili je ograničeno sposobno za bezbedno učešće u saobraćaju, odnosno licu koje se nalazi u situaciji u kojoj mu je potrebna pomoć, učesnik u saobraćaju je dužan da pruži pomoć, osim ako time sebe izlaže opasnosti“ (član 3. stav 2). Takođe, u pravilima saobraćaja ZBS sadrži odredbe koje se odnose na kretanje pešaka (čl. 93–98), odnosno na obaveze vozača prema pešacima (član 99). U odredbama koje se odnose na obaveze vozača prema pešacima pominju se pojedine kategorije pešaka – deca, nemoćna lica, slepe osobe koje se kreću uz upotrebu belog štapa i/ili psa vodiča, osobe sa invaliditetom koje se kreću u invalidskim kolicima, ili za kretanje koriste druga ortotičko-protetička pomagala. Iako se ne pominju izričito, smatramo da se u okviru kategorije „nemoćna lica“ mogu posmatrati i stara lica, posebno ako se sporo i otežano kreću.

Od početka primene ZBS-a do 2018. godine bilo je nekoliko manjih izmena, odnosno dopuna ZBS-a i dva izjašnjenja Ustavnog suda Srbije povodom pojedinih članova ZBS-a. Najbrojnije izmene ZBS-a bile su tokom ove godine. Usvojen je prvo jedan *Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja* (dalje: ZID ZBS 1)¹² sa suštinskim izmenama, odnosno dopunama ovog zakona, a potom u kratkom periodu i drugi *Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima* (dalje: ZID ZBS 2)¹³ koji sadrži mali broj izmena, odnosno dopuna,

godine, 53/10, 101/11, 32/13 /Odluka Ustavnog suda/, 55/14, 96/15, 9/16 /Odluka Ustavnog suda/).

10 Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima (*Sl. list SFRJ*, br. 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91; *Sl. glasnik SRJ*, br. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96,3/02; *Sl. glasnik RS*, br. 101/05).

11 Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (*Sl. glasnik SRS*, br. 53/82, 15/84, 5/86, 21/90 i *Sl. glasnik RS*, br. 28/91, 53/93, 67/93, 48/94, 25/97 i 101/05).

12 Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 24/18.

13 Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 41/18.

pretežno u delu koji se odnosi na kaznene odredbe. Odredbe ZID ZBS 1 predstavljaju prvu veliku, suštinsku promenu ZBS-a od početka primene. Ima ukupno 165 članova, što ukazuje da je donet takoreći nov zakon – izmenjeno je skoro polovina članova ZBS-a. Od početka primene, ZID ZBS 1 pokazuje da će biti od značaja za poboljšanje stanja bezbednosti saobraćaja na putevima u našoj zemlji, koje je bez obzira na određene pozitivne trendove u višegodišnjem periodu suštinski kolebljivo, o čemu će biti reči u daljem toku rada. Kao ni ZBS tako ni ZID ZBS 1 i ZID ZBS 2 ne sadrže odredbe koje se eksplicitno odnose na stare osobe.

ZVANIČNI PODACI O STRADANJU STARIH OSOBA U SRBIJI

Prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja (dalje: ABS) u 2010. godini je zabeleženo 14.179 nezgoda sa nastradalim licima (ukupno 19.982 lica). Poginulo je ukupno 656 lica, od kojih je najviše vozača (332 ili 50,6%), pešaka (169 ili 25,8%) i putnika (155 ili 23,6%). Najveći broj poginulih lica je starosti preko 65 godina (148), od kojih je najveći broj (74) poginuo u svojstvu pešaka, a taj trend je nastavljen i u prvoj polovini 2011. godine¹⁴.

Kada se ovi podaci uporede sa podacima ABS iz februara 2018. godine koji se odnose na izveštaj o bezbednosti lica starijih od 65 godina¹⁵ u saobraćaju, može se zaključiti da razlike skoro da i nema. Naime, prema podacima iz pomenutog izveštaja u periodu 2014–2016. godina u saobraćajnim nezgodama poginulo je ukupno 452 i povređeno 5.867 starijih lica. U proseku, godišnje u Srbiji u saobraćajnim nezgodama pogine oko 150 i biva povređeno više od 1.900 starijih lica.

POJEDINE KATEGORIJE STARIH OSOBA – ŽRTAVA U SAOBRAĆAJU

U ovoj kategorizaciji razlikujemo stare osobe – direktne učesnike saobraćajnih nezgoda: pešaci i vozači, odnosno indirektni učesnici: putnici u vozilima.

14 Agencija za bezbednost saobraćaja, Saopštenje za javnost od 12. 7. 2011: Od početka godine u saobraćajnim nezgodama poginula su 82 pešaka, dok je povređen 1.191 pešak. Više od 40% poginulih pešaka su osobe starije od 65 godina, (<http://www.abs.rs/>, 15. 7. 2011).

15 ABS Pregledni izveštaj Februar 2018. str. 2, (<http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20180316153119-bezbednost-u-saobračaju-lica-starijih-od-65-godina.pdf>, 21. 8. 2018).

Pešaci, a posebno stariji pešaci, od strane Svetske zdravstvene organizacije (WHO) proglašeni su ranjivom kategorijom učesnika u saobraćaju. U radu *Comparative Analysis of Road Safety of the Elderly in Europe*¹⁶ predstavljena je detaljna statistička analiza učešća lica starijih od 65 godina u saobraćajnim nezgodama u zemljama Evropske unije u periodu od 2001. do 2010. godine. Na osnovu sprovedenog istraživanja utvrđeno je da lica starija od 65 godina čine 22% svih poginulih u saobraćajnim nezgodama u zemljama Evropske unije. Stoga povećanje bezbednosti starijih lica sve više postaje jedna od ključnih tema kada je u pitanju bezbednost saobraćaja u mnogim evropskim zemljama. Navedeni podaci predstavljaju potvrdu navoda pojedinih autora iz starijih radova da pešaci imaju najveću stopu mortaliteta i morbiditeta u odnosu na sve učesnike u saobraćaju^{17,18}.

Identičan stav sa WHO prihvata i ABS – da svi pešaci ne spadaju u ranjive kategorije učesnika u saobraćaju, već samo pojedine grupe pešaka u skladu sa njihovim starosnim uzrastom – pre svega deca¹⁹ i osobe starije od 65 godina. Pojedini autori navode da postoje tri grupe pešaka identifikovane kao grupe u povećanom riziku od povrede: deca ispod 17 godina, stare osobe (65 godina i starije) i pešaci pod dejstvom alkohola²⁰.

Prema podacima WHO, Republika Srbija je među vodećim državama u Evropi po stepenu ugroženosti pešaka u saobraćaju jer je kod nas u poređenju sa razvijenim zemljama sveta učešće poginulih pešaka u ukupnoj strukturi svih poginulih 26%, što je duplo više u odnosu na te zemlje (WHO, 2013). U toku 2014. (inače godina u kojoj je zabeležen najmanji broj smrtno stradalih u saobraćaju na području Republike Srbije, od početka primene ZBS-a), dogodilo se ukupno 35.152 saobraćajne nezgode u kojima je smrtno stradalo 536 lica, a povređeno 17.953 lica. Od ukupnog broja smrtno nastradalih – 536 žrtava, najviše je stradalo vozača 52,4% (281), kao i pešaka 23,9%.

- 16 Yannis, G. et al., 2013, *Comparative Analysis of Road Safety of the Elderly in Europe*, International Congress: *Mobility and Road Safety in an Ageing Society*, Vienna.
- 17 Atkins, R. M., Turner, W. H., Duthie, R. B., Wilde, B. R., 1988, Injuries to pedestrians in road traffic accidents, *Br. Med. J.*, 297 (6661), pp. 1431–1434.
- 18 Brainhard, B. J., Slauterbeck, J., Benjamin, J. B., Hagaman, R. M., Higie, S., 1989, Injury profiles in pedestrian motor vehicle trauma, *Annals of Emergency Medicine*, 18, pp. 135–139.
- 19 Konvencija UN o pravima deteta, *Sl. list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 15/90, *Sl. list SRJ – Međunarodni ugovori*, br. 4/96, 2/97; član 1: „Za svrhe ove konvencije, dete je ljudsko biće koje nije navršilo osamnaest godina života, ako se, na osnovu zakona koji se odnosi na dete, punoletstvo ne stiće ranije.“
- 20 Devlin, A., Oxley, J., Corben, B., Logan, D., 2010, *Toward Zero Pedestrian Trauma*, MUARC report series.

Kada su u pitanju stare osobe koje se pojavljuju kao vozači u saobraćaju, zbog smanjenih bioloških potencijala svih starih osoba generalno, o čemu će više biti reči u tekstu, a naročito zbog smanjene brzine reagovanja u pojedinim složenim situacijama u saobraćaju, usporene motorike, pogrešne procene opasnosti, te oštećenja vida, postoji povećana opasnost od njihovog učešća u tom svojstvu. Naročito u odnosu na starosnu dob kada se pojavljuju u svojstvu vozača, o čemu je već bilo reči u ovom tekstu – saobraćajna nezgoda na području Kruševca.

O starim osobama – putnicima, kao indirektnoj kategoriji učesnika u saobraćajnim nezgodama, nećemo posebno govoriti jer oni, po pravilu, nemaju uticaja na nastanak neke saobraćajne nezgode. Retke su situacije kada je njihovo ponašanje u vozilu bilo uzrok neke saobraćajne nezgode.

KARAKTERISTIKE STARIH OSOBA OD ZNAČAJA ZA BEZBEDNO UČEŠĆE U SAOBRAĆAJU

Ponašanje svih učesnika u saobraćaju može se sagledati kao opšte ponašanje u saobraćaju i kao ponašanje u konkretnim saobraćajnim situacijama. Naime, učesnik u saobraćaju može se ponašati bezbedno u saobraćaju i poštovati saobraćajne propise, ali može nastati i određena saobraćajna situacija usled koje može doći do stvaranja opasnosti ili nastanka saobraćajne nezgode. To se odnosi na sve kategorije učesnika u saobraćaju, pa samim tim i na stare osobe. Do saobraćajne nezgode ili konkretne opasnosti najčešće dolazi zbog sticaja pojedinih okolnosti koje proizilaze iz interakcije između učesnika u saobraćaju i ostalih faktora koji su prisutni u takvim situacijama. Osnovna karakteristika vezana za rizična ponašanja u saobraćaju jeste nastanak greške nekog od učesnika. Greške učesnika u saobraćaju mogu biti različite prirode, od namernog kršenja saobraćajnih propisa, pa do grešaka usled nepažnje koje često čine stare osobe kao učesnici u saobraćaju, naročito u svojstvu pešaka (dok mladi vozači koji su tek položili vozački ispit najčešće čine greške iz neiskustva).

Stare osobe imaju smanjene biološke potencijale: osetljivosti čula, sposobnosti procene opasnosti, fizičkih mogućnosti, motorike donjih ekstremiteta, brzine reagovanja. Jedan od nedostataka je njihov sporiji hod. Uočeno je da stariji ljudi hodaju sporije kada prelaze ulicu²¹. Osim toga, stariji pešaci često imaju fizičke poteškoće koje ih onemogućavaju da uvek ispravno procene situaciju u saobraćaju. Zbog toga, prema pojedinim

21 Holland, C., Hill, R., 2007, The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations, *Accident Analysis & Prevention*, 39 (2), pp. 224–237.

autorima, kod pešaka starosti 65 godina i starijih povećava se stepen težine povreda u nezgodama^{22,23}. Ova kategorija učesnika u saobraćaju susreće se sa poteškoćama prilikom prelaženja ulice: 73% pešaka preko 65 godina pogine prilikom prelaska ulice. Spori su i teško im je da brzo reaguju u opasnim situacijama (OECD, 1985).

Pojedini autori navode da stariji pešaci doživljavaju pogoršanje u čulnim saznavnim sposobnostima^{24,25}. Osim prethodno navedenih karakteristika starih osoba koje učestvuju kao pešaci u saobraćaju, a koje imaju uticaj na njihove smanjene biološke potencijale, u praksi smo uočili još neka obeležja starijih pešaka: vid je oštećen ili je smanjeno vidno polje; često imaju problem sa ravnotežom i stabilnosti, što prouzrokuje sporiji hod i povećava šanse da se ovi pešaci sapletu; imaju problem da utvrde brzinu kretanja vozila i mogu pogrešno proceniti kada je bezbedno preći saobraćajnicu, naročito kada prelaze ulicu van pešačkog prelaza u naselju ili put van naselja; često koriste štap ili pomoćne štake kako bi lakše hodali. Potvrda ovih navoda su podaci *Statistika za London* iz 2002. godine (TfL, 2003) koja pokazuje da je najčešći faktor koji utiče na broj poginulih pešaka, nesmotren prelazak preko saobraćajnice. Drugi autori su utvrdili da greške pešaka čine 75% uzroka nezgoda sa pešacima, među kojima značajan udeo ima loša procena saobraćajne situacije²⁶.

Zbog svojih fizičkih karakteristika kada su stare osobe učesnici u saobraćajnim nezgodama u svojstvu pešaka, krajnja posledica tih saobraćajnih nezgoda je obično smrt ili teške telesne povrede. Stare osobe kao osnovni način kretanja i učešća u saobraćaju koriste pešačenje, zbog čega su više izloženi riziku nego druge starosne grupe. Prema istraživanjima koja su vršena u Holandiji, u ukupnoj strukturi poginulih pešaka pešaci preko 65 godina starosti činili su skoro 50%, a deca ispod 14 godina predstavljaju sledeću grupu ranjivih korisnika puta²⁷. Pešaci preko 70 godina starosti činili su 9% američke populacije, ali je njihovo učešće u strukturi

- 22 Zegeer, C. V., Stutts, J. C., Huang, H., Zhou, M., Rodgman, E., 1993, Analysis of elderly pedestrian accidents and recommended countermeasures, *Transport. Res. Record*, 1405, pp. 56–63.
- 23 Jensen, S., 1999, Pedestrian safety in Denmark, *Transport Res. Record*, 1674, pp. 61–69.
- 24 Dunbar, G., Holland, C. A., Maylor, E. A., 2004, *Older Pedestrians: A Critical Review of the Literature*, DfT, London.
- 25 Kovalchik, S., Camerer, C. F., Grether, D. M., Plott, C. R., Allman, J. M., 2004, Aging and decision making: a comparison between neurologically healthy elderly and young individuals, *Journal of Economic Behavior and Organization*, 58 (2), pp. 79–94.
- 26 Wall, G. T., 2000, Road markings to improve pedestrian safety at crossings, *Traffic Engineering and Control*, pp. 136–140.
- 27 Hummel, T., 1998, *Dutch Pedestrian Research Review: A Review of the Main Traffic Safety Research on Pedestrians in The Netherlands*, SWOV.

poginulih pešaka iznosilo 16% u 2007. godini²⁸. Procenat saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom za pešake starije od 75 godina prelazi 20%, dok nasuprot tome za pešake ispod 14 godina ovaj procenat iznosi 8%^{29,30}.

U Srbiji, pešaci, posebno oni stariji, najnezaštićeniji su na saobraćajnicama van naselja. Na ovim saobraćajnicama nije obavezno postojanje pešačkih staza, pa su pešaci prinuđeni da se kreću kolovozom. Odredbama ZBS-a propisano je da prilikom kretanja noću i u uslovima smanjene vidljivosti, pešak koji se kreće na javnom putu van naselja mora biti osvetljen ili označen reflektujućom materijom. Upravo ovim članom zakonodavac je prepoznao ugroženost pešaka na putevima van naselja, posebno noću.

PROBLEMI UTVRĐIVANJA ODGOVORNOSTI ILI DOPRINOSA STARIH OSOBA ZA NASTANAK SAOBRAĆAJNE NEZGODE

U radu ograničenog obima nije moguće ukazati na sve probleme sa kojima se nadležni organi (pre svega pripadnici policije, ali i nadležni javni tužioci) susreću prilikom uviđaja saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovala stare osobe. Ipak postoje pojedini, najčešći problemi od značaja za utvrđivanje postojanja odgovornosti, odnosno doprinosa svakog pojedinog učesnika za nastanak saobraćajne nezgode – stare osobe i drugog učesnika u nezgodi, što je od značaja ne samo za krivični postupak nego i za postupak naknade štete koji, po pravilu, sledi posle pravosnažnog okončanja krivičnog postupka.

Kada učestvuju u saobraćaju u svojstvu pešaka van naselja, stare osobe najčešće se kreću javnim putevima, gde nema izgrađenog trotoara ili odgovarajuće bankine koja bi im omogućavala bezbedno kretanje pored javnog puta. Kretanje starih osoba u svojstvu pešaka na javnom putu van naselja, makar bilo i nepropisno, ipak ne predstavlja značajan problem u dnevnim uslovima. Međutim, njihovo kretanje na javnom putu van naselja u noćnim uslovima predstavlja značajan problem s obzirom na to da se oni skoro nikada ne ponašaju u skladu sa odredbama ZBS-a koje se odnose na kretanje noću i u uslovima smanjene vidljivosti.

Pored brojnih spornih pitanja i problema sa kojima se pre svega susreću pripadnici policije, ali i javni tužioci prilikom uviđaja saobraćajnih

28 Chang, D., 2008, *National Pedestrian Crash Report* (DOT HS 810 968). National Highway Traffic Safety Administration.

29 Zegeer, C. V., Stutts, J. C., Huang, H., Zhou, M., Rodgman, E., 1993, Analysis of elderly pedestrian accidents and recommended countermeasures, *Transport. Res. Record*, 1405, pp. 56–63.

30 Campbell, B., Zegeer, C. V., Huang, H., Cynecki, M., 1999, *Pedestrian Safety Research in the U.S.*, Federal Highway Administration.

nezgoda na licu mesta, pojavljuju se vrlo često i novi problemi o kojima se do početka primene ZBS-a nije znalo ili nije nikada ni razmišljalo. To su problemi dokazivanja uzroka saobraćajne nezgode sa aspekta vozača – stare osobe (ali i drugih mlađih kategorija vozača), koji je iz neobjašnjivog razloga u vožnji prešao vozilom na suprotnu saobraćajnu traku i prouzrokovao saobraćajnu nezgodu.

Naime, odredbom člana 187. ZBS-a propisani su psihofizički uslovi za upravljanje vozilom i navedeno je da vozač ne sme da upravlja vozilom u saobraćaju na putu, niti da počne upravljanje vozilom ako je pod dejstvom alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci.

Odredbom člana 7. tačka 99. ZBS-a definisano je da je „psihoaktivna supstanca“ vrsta droge, leka na kome je naznačeno da se ne sme upotrebljavati pre i za vreme vožnje, kao i druga hemijska materija koja može uticati na psihofizičku sposobnost učesnika u saobraćaju (osim alkohola). Odredbom člana 187. stav 6. ZBS-a izričito je propisano kad se smatra da je vozač pod dejstvom psihoaktivnih supstanci – kada se ispitivanjem pomoću odgovarajućih sredstava i metoda (test za utvrđivanje prisustva psihoaktivnih supstanci i dr.) utvrdi prisustvo ovih supstanci u organizmu. Ovo je od značaja za utvrđivanje umišljaja vozača – učinioca saobraćajne nezgode.

Imajući u vidu značenje pojma psihoaktivnih supstanci, koji obuhvata i lekove na kojima je naznačeno da se ne smeju upotrebljavati pre i za vreme vožnje, neophodno je ukazati da postoje određeni podzakonski propisi od značaja za ovu problematiku. Tako, Pravilnik o sadržaju i načinu obeležavanja spoljnog i unutrašnjeg pakovanja leka, dodatnom obeležavanju, kao i sadržaju uputstva za lek sadrži odredbe o psihoaktivnim supstancama koje mogu biti podjednako opasne za učesnike u saobraćaju kao i alkohol.³¹

Pitanje (zlo)upotrebe lekova koji sadrže psihoaktivne kontrolisane supstance i vožnje pod dejstvom tih lekova od strane vozača koji su bolesni, iako se navodi u članu 187. ZBS, skoro je potpuno nepoznato u sudskoj praksi. To pitanje je takođe od značaja za utvrđivanje psihičkog odnosa

31 Pravilnik o sadržaju i načinu obeležavanja spoljnog i unutrašnjeg pakovanja leka, dodatnom obeležavanju, kao i sadržaju uputstva za lek, *Službeni glasnik RS*, br. 41/11. Odredbom člana 83. propisano je da: „Na spoljnjem pakovanju leka i uputstvu za lek koji sadrži psihoaktivne kontrolisane supstance, navode se oznake mera opreza i tekst upozorenja, i to:

- 1) prazan trougao u boji teksta (prazan crveni trougao): relativna zabrana upravljanja motornim vozilima ili mašinama;
- 2) pun trougao crvene boje: apsolutna zabrana upravljanja motornim vozilima ili mašinama;
- 3) simbol paragrafa (§), u boji teksta za psihoaktivne kontrolisane supstance.“

prema delu, tj. umišljaju vozača – učinioca saobraćajne nezgode. Osim toga, pojedini lekovi koji se kupuju bez lekarskog recepta, a koji ne sadrže psihoaktivne supstance, mogu takođe biti opasni za vozače. Pojedini od tih lekova su i dobro poznati „ferveks“, odnosno „coldrex“ koji se naročito kupuje u sezoni gripa i prehlada, pa „sinekod“ – lek protiv kašlja. Na pomenutim lekovima nema nijednog od tri navedena znaka u pomenutom Pravilniku, ali u uputstvu za upotrebu piše da se savetuje oprez prilikom vožnje zbog moguće pospanosti.

Stare osobe kao putnici u vozilima vrlo često propuštaju da se vežu sigurnosnim pojasevima, pogotovu kada sede na zadnjim sedištima u vozilu. Njihovi izgovori su da im je teško da imaju pojas preko grudi, prebacuju pojas preko grudi ali ga ne zakopčavaju uz obrazloženje da ih guši i slično. Izgovori nemaju opravdanje, ali zabrinjava bolećivost vozača u tim situacijama koji olako prelaze preko takvih reči ovih kategorija saputnika i dozvoljavaju im, bez obzira na obavezu propisanu u odredbama ZBS-a³², da u vozilu sede a da nisu vezani sigurnosnim pojasevima. Šta to znači u slučaju saobraćajne nezgode, ne treba posebno objašnjavati, imajući u vidu zvanične podatke na koje smo ukazali o stradanju starih osoba kao putnika u vozilima.

POBOLJŠANJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA U ODREDBAMA ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA – SA ASPEKTA ZAŠTITE STARIH OSOBA U SAOBRAĆAJU

U Srbiji putna infrastruktura, ulice, trotoari, pešački prelazi u velikoj meri nisu prilagođeni za bezbedno kretanje pešaka, a posebno starih osoba – za pešake starije od 65 godina, kao jednu od ranjivih kategorija učesnika u saobraćaju.

U cilju poboljšanja bezbednosti te kategorije starih osoba (pešaka starijih od 65 godina) neophodno je preduzeti mere koje su usmerene na prilagođavanje putne infrastrukture ovoj kategoriji pešaka. To su mere koje mogu, ali i moraju da preduzimaju nadležna preduzeća i organi koji upravljaju državnim putevima, odnosno lokalne samouprave – opštine / gradovi na osnovu predloga svojih tela za bezbednost saobraćaja, s obzirom na to da je odredbama ZBS-a predviđeno finansiranje lokalne samouprave od naplaćenih novčanih kazni za prekršaje, a od ove godine i

32 ZBS, *Sl. glasnik RS*, br. 41/09, član 30. stav 1: „Vozač i putnici u motornom vozilu, u kome su ugrađeni, odnosno postoje mesta za ugradnju sigurnosnih pojaseva, dužni su da u saobraćaju na putu koriste sigurnosni pojas na način koji je predvideo proizvođač vozila.“

za privredne prestupe. Te mere se mogu odnositi na postavljanje odgovarajuće saobraćajne signalizacije, ulične rasvete, smirivanje saobraćaja u pojedinim zonama u kojima je evidentno prisustvo velikog broja starih osoba – u krugu, odnosno u blizini bolnica, pijaca, domova penzionera i drugih mesta gde se okupljaju stare osobe.

U odnosu na stare osobe koje učestvuju u saobraćaju u svojstvu vozača, od posebne važnosti je njihovo upoznavanje sa dejstvima lekova koje te kategorije osoba, po pravilu, svakodnevno uzimaju i sa uticajem tih različitih vrsta lekova na bezbedno upravljanje vozilima u saobraćaju.

Stare osobe su ugrožene u saobraćaju i kao putnici, naročito u motornim vozilima. U tom pogledu neophodno je kontinuirano ih upoznavati sa značajem pravilnog korišćenja i upotrebe sigurnosnih pojaseva, kako na prednjem tako i na zadnjem sedištu putničkih automobila, ali i bezbednog sedenja u vozilu u slučaju konzumiranja alkoholnih pića.

ZAKLJUČAK

Lica starija od 65 godina su, prema zvaničnim podacima, jedna od najranjivijih kategorija učesnika u saobraćaju u svetu, ali i u Srbiji.

Stare osobe se pojavljuju kao učesnici u saobraćaju u svojstvu pešaka, vozača i putnika.

Važno polje delovanja je rad na unapređenju stavova starih osoba, bez obzira na svojstvo u kom se pojavljuju u saobraćaju, o pojedinim opasnostima sa kojima se suočavaju, odnosno mogu suočiti svakodnevno, a takođe i o njihovom ponašanju u različitim situacijama u saobraćaju.

Svako od nas, a posebno stare osobe u našim porodicama, skoro svakodnevno učestvuje u saobraćaju, a samim tim je i potencijalna žrtva. Zbog toga, neophodno je da i porodica preduzme pojedine mere, ali i preuzme odgovornost u sprečavanju stradanja starih osoba u saobraćaju. Ali ne samo u sprečavanju stradanja starih osoba nego i drugih kategorija učesnika u saobraćaju koje mogu biti, zbog nepropisnog ponašanja stare osobe, u bilo kom svojstvu da učestvuje u saobraćaju, izloženi direktno ili indirektno različitim opasnostima.

Samo zajedničkim radom svih nadležnih organa u segmentima njihovog delovanja, uz učešće porodice, može se u narednom periodu pozitivno delovati u pogledu smanjenja broja nastradalih starih osoba u saobraćaju, bez obzira na krajnje posledice saobraćajnih nezgoda u kojima učestvuju te osobe. Na taj način utiče se pozitivno i na smanjenje različitih vidova štete koju trpi naša država svake godine u pogledu saniranja posledica saobraćajnih nezgoda, a samim tim pozitivno se utiče i na smanjenje

sume koja se izdvaja iz bruto društvenog proizvoda za saniranje tih štetnih posledica.

LITERATURA

1. Atkins, R. M., Turner, W. H., Duthie, R. B., Wilde, B. R., 1988, Injuries to pedestrians in road traffic accidents, *Br. Med. J.*, 297 (6661).
2. Brainhard, B. J., Slauterbeck, J., Benjamin, J. B., Hagaman, R. M., Higie, S., 1989, Injury profiles in pedestrian motor vehicle trauma, *Annals of Emergency Medicine*, 18.
3. Campbell, B., Zegeer, C. V., Huang, H., Cynecki, M., 1999, *Pedestrian Safety Research in the U.S.*, Federal Highway Administration.
4. Chang, D., 2008, *National Pedestrian Crash Report* (DOT HS 810 968), National Highway Traffic Safety Administration.
5. Devlin, A., Oxley, J., Corben, B., Logan, D., 2010, *Toward Zero Pedestrian Trauma*, MUARC report series.
6. Dunbar, G., Holland, C. A., Maylor, E. A., 2004, *Older Pedestrians: A Critical Review of the Literature*, DfT, London.
7. Jacobs, G., Aeron-Thomas, A., Astrop, A., 2012, *Estimating global road fatalities*, Crowthorne, (TRL Report 445)
8. Jensen, S., 1999, Pedestrian safety in Denmark, *Transport Res. Record*, 1674.
9. Kovalchik, S., Camerer, C. F., Grether, D. M., Plott, C. R., Allman, J. M., 2004, Aging and decision making: a comparison between neurologically healthy elderly and young individuals, *Journal of Economic Behavior and Organization*, 58 (2).
10. Mayou, R., Bryant, B., 2003, Consequences of road traffic accidents for different types of road user, *Injury*, 34 (3).
11. Murray CJL et al., 2012, Global and regional mortality from 235 causes of death for 20 age groups in 1990 and 2010: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2010, *Lancet*, 380.
12. Obradović, D., 2013, *Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja na putevima*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu.
13. OECD, 1985, *Traffic Safety of older road users*, Paris, OECD.
14. Republički zavod za statistiku, webzrs.stat.gov.rs, 2014.
15. Transport for London, 2003, *London Travel Report 2003*, London: Transport for London.
16. Holland, C., Hill, R., 2007, The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations, *Accident Analysis & Prevention*, 39 (2).
17. Hummel, T., 1998, *Dutch Pedestrian Research Review: A Review of the Main Traffic Safety Research on Pedestrians in The Netherlands*, SWOV.
18. Yannis, G. et al., 2013, *Comparative Analysis of Road Safety of the Elderly in Europe*, *International Congress: Mobility and Road Safety in an Ageing Society*, Vienna.

19. Wall, G. T., 2000, Road markings to improve pedestrian safety at crossings, *Traffic Engineering and Control*.
20. World Health Organization, 2013, *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*.
21. Zegeer, C. V., Stutts, J. C., Huang, H., Zhou, M., Rodgman, E., 1993, Analysis of elderly pedestrian accidents and recommended countermeasures, *Transport. Res. Record*, 1405.
22. MUP RS Aktuelno saopštenja (<http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/aktuelno/saopstenja/23.09.2018.>, 25. 9. 2018).
23. ABS Pregledni izveštaj Februar 2018. str. 2, (<http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20180316153119-bezbednost-u-saobračaju-lica-starijih-od-65-godina.pdf>, 21.8.2018).
24. <http://www.abs.rs/> Saopštenje za javnost od 12.7.2011. i 15. 7. 2011.

PRAVNI IZVORI

1. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 9/16.
2. Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. list SFRJ*, br. 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91; *Sl. glasnik SRJ*, br. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/02; *Sl. glasnik RS*, br. 101/05.
3. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik SRS*, br. 53/82, 15/84, 5/86, 21/90 i *Sl. glasnik RS*, br. 28/91, 53/93, 67/93, 48/94, 25/97 i 101/05.
4. Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 24/18.
5. Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 41/18.
6. Konvencija UN o pravima deteta, *Sl. list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 15/90, *Sl. list SRJ – Međunarodni ugovori*, br. 4/96, 2/97.
7. Pravilnik o sadržaju i načinu obeležavanja spoljnog i unutrašnjeg pakovanja leka, dodatnom obeležavanju, kao i sadržaju uputstva za lek, *Sl. glasnik RS*, br. 41/11.

SUDSKE ODLUKE

1. Presuda Okružnog suda u Beogradu, Kž 316/2005.
2. Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž. 665/2005.

OLDER PERSONS – VULNERABLE CATEGORY OF TRAFFIC PARTICIPANTS

Dragan Obradović

SUMMARY

The Law on Road Traffic Safety contains numerous provisions related to the protection of participants in traffic. Special attention is paid to improving the safety of the most vulnerable categories of participants in traffic, which, in addition to children and young drivers also include older persons, who participate daily on the road. Old people as participants and vulnerable categories in traffic are a problem in Serbia, but also around the world. We also pointed out to certain official data on the suffering of old people as participants in traffic, and especially as pedestrians in Serbia and around the world.

In this paper, the most important provisions will be discussed as well as possible solutions related to the improvement of the safety of elderly people as participants in traffic – victims, not only as pedestrians, but also as drivers or passengers in vehicles. There is little talk about this and it is not known enough from the legal aspect, but much more from the traffic technical aspect. In particular, we will point to the problem of proving the causes of a traffic accident from the aspect of the safety of elderly persons as traffic participants in criminal offenses against the safety of public transport (in addition to numerous controversial issues and problems encountered by police, public prosecutors and judges).

Key words: old people, victims, road users, pedestrians, traffic criminality.

Dostavljeno Uredništvu: 30. septembra 2018. godine

Prihvaćeno za objavljivanje: 26. novembra 2018. godine