

УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

**„ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У
ПРАВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И УПОРЕДНОМ
ПРАВУ“**

(Мастер рад)

Ментор:

Доц. др Милош Прица

Студент:

Ана Катић

Бр. индекса: М002/18-УП

Ниш, 2019.

САДРЖАЈ

УВОД

Глава 1 - ПОЛИЦИЈА И САОБРАЋАЈНА ПОЛИЦИЈА КАО ПРАВНИ ПОЈМОВИ	6
1. ПОЈАМ И ВРСТЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.....	6
2. Саобраћај	11
2.1 Врсте саобраћаја	11
3. Појам саобраћајне полиције	12
Глава 2 - ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ .	14
1. Овлашћења и послови саобраћајне полиције.....	14
2. Послови безбедности саобраћаја у надлежности ОУП-а.....	29
3. Начела у вршењу делатности саобраћајне полиције.....	31
Глава 3 – ЕТИЧКА ЗАСНОВАНOST ДЕЛАТНОСТИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	32
1. Начела и стандарди на којима се заснивају овлашћења саобраћајне полиције.....	32
2. “Корупција у оквиру полиције“	32
3. Корупција у кривичном законодавству Републике Србије	38
4. Дисциплинска одговорност полицијских службеника.....	42
Глава 4 - ПОКАЗАТЕЉИ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	46
1. Саобраћајне незгоде.....	46
2. Показатељи стања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији с освртом на град Власотинце за период 2013 - 2017 година.....	47
3. Фактори безбедности	48
3.1 Човек као фактор безбедности	48
3.2 Возило као фактор безбедности саобраћаја	52
3.3 Пут као фактор безбедности саобраћаја.....	53
4. Превентивне активности	54
Глава 5 - ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВНИМ ПОРЕЦИМА НА ПРОСТОРУ БИВШЕ СФРЈ.....	56
1. Делатност саобраћајне полиције у праву Црне Горе	56

2. Делатност саобраћајне полиције у праву Републике Хрватске	59
3. Делатност саобраћајне полиције у праву Босне и Херцеговине	62
4. Делатност саобраћајне полиције у праву Словеније.....	66
5. Делатност саобраћајне полиције у праву Северне Македоније	67
<i>Глава 6 - ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ИЗАБРАНИМ ДРЖАВАМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ.....</i>	<i>69</i>
1. Делатност саобраћајне полиције у Савезној Републици Немачкој	70
2. Делатност саобраћајне полиције у Пољској	73
ЗАКЉУЧАК.....	75
ЛИТЕРАТУРА.....	78
Сажетак и кључне речи.....	81
Summary and key words	82
БИОГРАФИЈА СТУДЕНТА.....	83

УВОД

„Полиција мора бити јача од народа да би могла да га заштити“

Растко Закић (Крагујевац, 1942- Београд, 2014)¹

Историјски гледано, **полиција** је једна од најстаријих служби у људском друштву. Настанак полиције производ је вечите тежње друштва да обезбеди лични и колективни ред, мир, сигурност и стабилност. У обављању послова од виталног интереса за сваку заједницу, полиција располаже бројним овлашћењима од стране државе, укључујући и овлашћења за примену средстава принуде. У савременом друштву улога и задаци полиције су бројни и разноврсни, а усмерени су на интересе свих грађана и читавог друштва, на једној страни, као и на интересе државе и политичке организације друштва на другој страни.

Саобраћајна полиција је једна од врста полиције, чији је основни задатак спровођење контроле у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, као и организовано функционисање друмског саобраћаја и заштита грађана и материјалних вредности у процесу превозења.

Циљ овог мастер рада јесте да се са правног аспекта објасни делатност саобраћајне полиције као друштвене институције. У првом поглављу, поред појма полиције, говори се и о врстама полиције, о саобраћају и уопштено о саобраћајној полицији и то у праву Републике Србије. Друго поглавље засновано је на делатности саобраћајне полиције под којом се подразумева примењивање овлашћења и обављање послова који су проистекли из њихових претходно утврђених надлежности и делокруга. У трећем поглављу дато је објашњење појма корупције као и како и у којој мери је саобраћајна полиција изложена корупцији и колика је повезаност између њих. Иако је у нормативном погледу учињен

¹ Растко Закић био је српски сатиричар и књижевник, али се поред тога бавио издаваштвом, новинарством и архитектуром. Као оснивач Књижевне радионице, стално је био у контакту са различитим људима, којег је најбоље описивало критичко мишљење према свему. Један је од добитника награде Радоје Домановић за сатиру, те су његови афоризми познати не само у српској већ и у светској антологији. www.wikipedia.com

велики напредак на пољу корупције, ова негативна појава и данас представља проблем не само у нашој држави, него у читавном свету. Надаље дат је осврт на одређене факторе безбедности саобраћаја као и анализа саобраћајних несрећа у Републици Србији са освртом на град Власотинце за период од 2013. до 2017. године, указано је на недостатке са којима се Србија суочава када је саобраћајна полиција у питању као и мере и препоруке за њихово превазилажење. Пети део мастер рада, као што му и сам наслов каже, говори о делатности саобраћајне полиције у упоредном праву, с освртом на све позитивне и негативне ефекте које се сусрећу у оквиру ове врсте полиције. У том смислу направиће се разлика у законодавствима појединих земаља, при чему ће првонсвено бити речи о позитивноправним законодавствима земаља бивше СФРЈ, али и појединим изабраним земљама Европске Уније.

Глава 1.

ПОЛИЦИЈА И САОБРАЋАЈНА ПОЛИЦИЈА КАО ПРАВНИ ПОЈМОВИ

1. ПОЈАМ И ВРСТЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Историја показује да је **полиција** једна од најстаријих служби у људском друштву. Са настанком државе, постојала су два основна задатке полиције, а то су да обезбеди друштвени ред и да омогући функционисање установа власти у интересу владајућих друштвених група.

Сама реч полиција је, посматрано кроз историју развоја људског друштва, имала више различитих значења. Термин „полиција“ је у неким земљама Европе, попут Немачке, Француске, Пољске у XIV веку обухватао целокупно државно уређење, односно читав друштвени поредак. Касније, у апсолутистичким монархијама, овај појам је обухватао целу унутрашњу управу и унутрашње државне послове, сем војске и суда, да би крајем XVIII и почетком XIX века, појам полиција обухватао и даље унутрашњу управу, али у знатно мањој мери него раније. Много аутора сматра да се и данас термин полиција употребљава са мноштво различитих значења, а највећа сагласност јесте око објашњења да је реч о посебној државној служби, посебног органу државног апарата који је задужен за чување јавног реда и мира, очување постојећег уређења државе, али и за заштиту личне и имовинске безбедности грађана унутар државе.

Полиција је орган државне управе, односно орган извршне власти који има своје место, своја начела, функције и задатке у држави те је, самим тим, саставни део права и државе. Полицији је, превасходно, поверено чување јавног реда и поретка, заштита грађана, али и заштита других, Уставом утврђених вредности. Најбоље одређење појма полиције налазимо у **члану 3 став 1 Закона о полицији**:

„Полиција представља организован начин обављања законом уређених послова, коју чине полицијски службеници који, у обављању полицијских и других унутрашњих послова, штите и унапређују безбедност грађана и имовине, поштујући Уставом зајемчена људска

и мањинска права и слободe и друге заштићене вредности у демократском друштву уз могућност употребе средства принуде у складу са Уставом и законом“.²

Упоредноправном анализом ове дефиниције са дефиницијом из старог закона где је полиција дефинисана као „заокружена област рада МУП-а за коју се оснива Дирекција полиције“, неспорно је да је полиција, како у категоријалном тако и у појмовном смислу, доста јасније и боље објашњена. Закон о полицији има 25 одељака и 258 чланова, што је више у односу на ранији Закон о полицији³. Посматрано кроз призму европскоконтиненталног полицијског права нови Закон о полицији је класичан тип закона о полицији уз нека савремена решења која су акценат ставила на заштиту људских и мањинских права и слобода, нове елементе полицијске етике, механизме борбе против корупције и јачање интегритета и контролу рада свих запослених у МУП-у. Закон о полицији афирмише законит и професионалан рад припадника полиције и даје један другачији приступ нормативноправном уређењу концепта безбедности и полицијских послова. Јасно је да је један од захтева при изради овог акта хармонизација српског правног система са стандардима Европске уније, тако да су смернице биле решења из европске правне праксе.

Поред ове дефиниције појма полиције садржане у самом Закону, потребно је истаћи да у теорији постоји мноштво различитих дефиниција, које се према Будимиру Бабовићу⁴ могу поделити у следеће групе:

1. **функционалистичке дефиније** које приликом одређивања појма полиције полазе од функције полиције (нпр. дефиниција Церома Сколника (Skolnick), по коме је цивилна полиција „*друштвена организација створена и одржавана у склопу политичког процеса да би обезбеђивала поштовање доминирајућих концепција јавног реда*“)
2. **коерцивистичке дефиније** које критеријум функције полиције замењују критеријумом принуде те сматрају да се полиција може дефинисати као механизам за дистрибуцију силе, односно принуде.

² Закон о полицији (“Сл. Гласник РС“, бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018)

³ Ранији Закон о полицији је имао укупно 11 одељака и 199 чланова.

⁴ Б. Бабовић, Полиција у светском поретку, Cicero print, Београд, 1997. стр. 17-22

Оваква подела дефиниција приликом одређивања једног комплексног појма, као што је то појам полиције, према мишљењу аутора је неодржива из разлога што обе дефиниције наглашавају само једну димензију полиције. Наиме, није функција полиције само обезбеђивање поштовања доминирајућих концепција јавног реда, нити је принуда, односно сила, овлашћење које полиције увек примењује, будући да примена силе од стране полиције је изузетак који се ретко примењује, а не правило.

На територији Републике Србије МУП представља једини, централни орган надлежан за обављање унутрашњих послова државне управе. Министарство унутрашњих послова Републике Србије обавља унутрашње послове државне управе који се односе на:

- заштиту безбедности Републике Србије, откривање и спречавање делатности усмерених на подривање или рушење уставом утврђеног поретка;
- заштиту живота, личне и имовинске сигурности грађана;
- спречавање и откривање кривичних дела и проналажење и хватање учинилаца кривичних дела и њихово привођење надлежним органима;
- одржавање јавног реда и мира;
- обезбеђивање зборова и других окупљања грађана;
- обезбеђивање одређених личности и објеката;
- безбедност саобраћаја на путевима;
- контролу прелажења државне границе;
- контролу кретања и боравка у граничном појасу;
- контролу кретања и боравка странаца;
- набављање, држање и ношење оружја и муниције;
- производњу и промет експлозивних материја, запаљивих течности и гасова;
- заштиту од пожара;

- држављанство;
- јединствени матични број грађана;
- путне исправе;
- пребивалиште и боравиште грађана;
- обучавање кадрова, као и друге послове одређене законом.

На челу МУП РС налази се министар унутрашњих послова, а главне организационе јединице су: Кабинет министра, Дирекција полиције и Сектори.

Дирекција полиције обавља све законом уређене полицијске послове и одговорна је за остваривање стања безбедности у држави. Дирекцијом полиције руководи директор полиције. У саставу дирекције полиције се налазе и подручне полицијске управе, њих 27, као организационе јединице ван седишта дирекције у то у Београду, Новом Саду, Нишу, Суботици, Кикинди, Панчеву, Сремској Митровици, Зрењанину, Сомбору, Бору, Врању, Ваљеву, Зајечару, Јагодини, Крагујевцу, Краљеву, Крушевцу, Краљеву, Лесковцу, Новом Пазару, Пожаревцу, Пироту, Пријеполу, Прокупљу, Смедереву, Ужицу, Чачку и Шапцу. Организационе јединице у седишту Дирекције јесу: Биро директора полиције који у саставу има оркестар полиције, Канцеларија за координацију активности у борби против трговине људима, Управа криминалистичке полиције, Управа саобраћајне полиције, Управа граничне полиције, Управа за управне послове, Командно-оперативни центар, Управа за међународну оперативну полицијску сарадњу, Јединица за заштиту, Јединица за обезбеђивање одређених личности и објеката, Жандармерија, Хеликоптерска јединица, Специјална антитерористичка јединица и Координациона управа за Косово у Метохију.⁵

Што се тиче **сектора** реч је о организационим јединицама које су везане за кабинет министра и као такве, директно одговорне министру унутрашњих послова. У Републици Србији, Министарство унутрашњих послова у свом саставу има следеће секторе:

- 1) Сектор за аналитику, телекомуникационе и информационе технологије-САТИТ
- 2) Сектор за материјално-финансијске послове
- 3) Сектор унутрашње контроле

⁵ <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/direkcija-policije>

- 4) Сектор за ванредне ситуације
- 5) Сектор за људске ресурсе
- 6) Сектор за међународну сарадњу, европске послове и планирање⁶

У остварењу законом поверених послова и задатака, полиција доприноси остварењу многобројних функција, пре свега управноправне, социјалне, кривичне и прекршајне природе. Како су послови полиције, прецизније њихови задаци, поверени послови и овлашћења регулисани бројним законима, постоји и више врста полиције, при чему свака има своју област деловања.

Врсте полиције у праву Републике Србије су:

- *Саобраћајна полиција*
- *Криминалистичка полиција* – задужена је за стање и организовање послова који су усмерени ка откривању и сузбијању свих облика организованог криминалитета, те у вези са тим планира, организује благовремено извештавање и информисање осталих служби у складу са законом.
- *Специјална антитерористичка полиција* – је савремена уско специјализована јединица полиције намењена за извршавање сложених и високоризичних задатака, а ради заштите безбедности Републике Србије.
- *Жандармерија* - је полицијска јединица МУП-а Србије чије су надлежности обезбеђивање високо ризичних скупова, помоћ и спасавање у ситуацијама временских непогода и сузбијање тероризма, успостављање јавног реда нарушеног у већем обиму, сузбијање побуна у институцијама за извршење кривичних санкција и обавља друге послове у складу са Законом.
- *Хеликоптерска јединица* - обавља послове ваздухопловне подршке, извиђањем и осматрањем територије из ваздушног простора и превозењем руководиоца организационих јединица Дирекције полиције и МУП РС, припадника (најчешће) специјалних и других јединица полиције посебне намене, односно особа којима је потребна хитна медицинска помоћ.

⁶ <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/sektori>

- *Гранична полиција* - осигурава свакодневну радну повезаност и пуну координацију са регионалним центрима и станицама граничне полиције на терену, обављајући послове: надзора државне границе, граничне провере, подизања нивоа безбедности на аеродромима и међународном пловном путу на рекама Дунав, Тиса и Сава; сузбијања прекограничног криминала, азила⁷ и обавља друге послове у складу са законом.
- *Комунална милиција*⁸ – обавља послове спречавања нарушавања јавног реда, контрола уклањања снега и леда; спречавање просјачења и употребе запаљивих и експлозивних средстава на јавним местима (петарде и слично); откривање и, у границама овлашћења, спречавање бесправне изградње објеката, начина држања и извођења кућних љубимаца; одржавање реда на воденом простору и обалама река; обезбеђивање услова за несметано спровођење мера за заштиту од пожара и врше друге послове у складу са законом и статутом локалне самоуправе.

2. Саобраћај

Саобраћај је организовано кретање саобраћајних јединица саобраћајним путевима. Управо у оваквој дефиницији саобраћаја истичу се три важна обележја саобраћаја и то:

1. Организација
2. Саобраћајне јединице – авиони и други ваздухоплови, бродови, чамци и друга пловила, железничке композиције, друмска возила, пешаци
3. Саобраћајни путеви – ваздушни коридори, путеви, друмски путеви различитих категорија, главне и споредне железничке пруге, канали, луке.

2.1 Врсте саобраћаја

Према **месту** на којем се одвија, саобраћај може бити:

1. копнени
 - 1.1 друмски

⁷ Азил је, према члану 2 Закона о азилу и привременој заштити, право на боравак и заштиту странца коме је на основу одлуке надлежног органа који је одлучивао о његовом захтеву за азил у Републици Србији одобрено уточиште или супсидијарну заштиту. Закон о азилу и привременој заштити (Сл. Гласник Републике Србије бр. 24/2018).

⁸ Закон о комуналној милицији (Службени гласник Републике Србије, број 49/2019)

- 1.2 железнички
2. водени
3. ваздушни
4. космички

Према **намени** саобраћај се дели на:

1. путнички
2. теретни
3. поштански
4. специјални

3. Појам саобраћајне полиције

Саобраћајна полиција је важан организациони део Министарства унутрашњих послова чији је основни задатак спровођење контроле у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, као и организовано функционисање друмског саобраћаја и заштита грађана и материјалних вредности у процесу превозења. Начин и поље деловања припадника саобраћајне полиције регулисано је Законом о безбедности саобраћаја на путевима, али и другим подзаконским актима и то: Правилником о полицијским овлашћењима, Правилником о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења, Правилником о знацима које учесницима у саобраћају на путевима дају полицијски службеници.

Управом саобраћајне полиције руководи начелник управе, који има заменика и помоћнике, који пружају помоћ начелнику, сарађују са субјектима који се баве безбедношћу саобраћаја, међународном сарадњом, али и односима са јавношћу. Управа саобраћајне полиције у свом саставу има:

А. Одељење за контролу и регулисање саобраћаја

1. Одсек за контролу и интервентно регулисање саобраћаја
2. Одсек за праћење саобраћајних незгода и прекршаја

3. Одсек за унапређење безбедности саобраћаја
4. Одсек за надзор, организацију, заступања и учешћа у прекршајном поступку

B. Одељење за превенцију и саобраћајна обезбеђења

1. Одсек за интервентну контролу саобраћаја
2. Група за саобраћајна обезбеђења

C. Одељење за саобраћајно-техничке послове и прекршајни поступак

1. Одсек за саобраћајно-техничке послове

D. Одељење за анализу и развој саобраћајне полиције

1. Одсек за планирање и анализу рада саобраћајне полиције
2. Група за развој и обуку саобраћајне полиције

E. Самостални одсек за опремање саобраћајне полиције

Глава 2.

ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Саобраћај, неизоставна појава модерног човека без које се обављање свакодневних активности друштва не могу замислити. Сведоци смо развијања и унапређења технолошких процеса производње и напретка превозних средстава, а самим тим и нових граница приликом употребе и коришћења истих. Распрострањеност и доступност широком слоју становништва довео је пренатрпаности градова аутомобилима, кад на то још додамо и средства јавног превоза и бициклисте, недвосмислено се закључује да је потребна стабилна, професионална, регулисана и непокупљива грана власти која ће контролисати и уредити безбедно, законито и неометано одвијање саобраћаја. Та незахвална улога припада Саобраћајној полицији.

Саобраћајна полиција је организација у оквиру Дирекције полиције у седишту Министарства унутрашњих послова. Хијерархија, функционисање и надлежност саобраћајне полиције регулисана је законима и подзаконским актима од којих су најважнији: Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.Гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон и 87/2018), Закон о полицији („Сл.Гласник РС“, 6/2016, 24/2018 и 87/2018)... Основна делатност саобраћајне полиције као организационе јединице Министарства је регулисање, контрола, пружање помоћи и надзор у саобраћају на путевима као и други послови из прописа о безбедности саобраћаја. Како је делатност саобраћајне полиције дефинисана као укупност послова и овлашћења полиције, управо ће аутор о томе говорити у наставку рада.

1. ОВЛАШЋЕЊА И ПОСЛОВИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ

Члан 64 Закона о полицији прописује да полицијски службеници у обављању својих послова и поверених задатака примењују следећа полицијска овлашћења:

1) упозорење и наређење;

- 2) провера и утврђивање идентитета лица и идентификација предмета;
- 3) позивање;
- 4) довођење;
- 5) задржавање лица и привремено ограничење слободе кретања;
- 6) прикупљање обавештења;
- 7) привремено одузимање предмета;
- 8) преглед простора, објеката, документације, контрадиверзиони преглед;
- 9) заустављање и прегледање лица, предмета и саобраћајних средстава;
- 10) обезбеђење и преглед места догађаја;
- 11) употреба туђег саобраћајог средства и средства везе;
- 12) утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци;
- 13) вршење безбедносних провера;
- 14) пријем нађених ствари;
- 15) снимање на јавним местима;
- 16) пријем пријава о учињеним кривичним делима;
- 17) заштита жртава кривичних дела и других лица;
- 18) употреба средстава принуде.

Најважнији послови саобраћајне полиције који се обављају у одељењима, одсецима и групама унутар Управе саобраћајне полиције су:

- 1) Непосредна контрола и интервентно регулисање саобраћаја;
- 2) Управни послови безбедности саобраћаја;
- 3) Праћење и унапређење прописа у безбедности саобраћаја;
- 4) Обрада и расветљавање саобраћајних прекршајаи саобраћајних незгода;
- 5) Инспекцијско технички послови безбедности саобраћаја;

6) Превентивно пропагандни послови безбедности саобраћаја;

7) Остали послови безбедности саобраћаја.

Једно од основних овлашћења полицијских службеника приликом обављања прописане делатности је издавање **упозорења и наређења**⁹. Поред ова два правна овлашћења може се рећи да наређење има већу тежину и правну снагу од упозорења, јер се наређење може применити само у односу на понашање од којег непосредно зависи успешно извршавање полицијских задатака. То на страну, вршење саобраћајне делатности од стране полицијских службеника, била она превентивног или репресивног карактера, не може се ни замислити без примене ових полицијских радњи. Поред упозорења и наређења важно је поменути и **опомене** упућене учесницима у саобраћају које се могу изрећи ако је лице учинило грешку која није санкционисана, али може бити опасна, или уколико је лице учинило лакши саобраћајни прекршај, а полицијски службеник процени да се одговарајући ефекат може постићи и опоменом.

Као што сам већ поменула, саобраћајни полицајци обављају превентивну контролу и обезбеђивање безбедности саобраћаја **заустављањем и прегледањем лица, предмета и саобраћајних средстава**. Полицијски службеник приликом контроле мора поштовати прописана правила процедуре као и основна начела поступања полицијског службеника. Након заустављања полицијски службеник ће саопштити лицу разлог заустављања и позвати га да сам добровољно омогући увид у садржину предмета које се прегледа или саобраћајног средства које се прегледа. Уколико лице не поступи по налогу полицијског службеника, полицијски службеник може сам извршити увид или отворити затворени предмет односно прегледати саобраћајно средство уз дужну пажњу да не дође до

⁹ Реч је о полицијским овлашћењима који се најчешће примењују, а дефинитисани су у члану 64 Закона о полицији.

Полицијски службеник упозориће лице које својим понашањем, деловањем или пропуштањем одређене радње може да доведе у опасност своју безбедност или безбедност другог лица или безбедност имовине, да наруши јавни ред или да угрози безбедност саобраћаја на путевима или кад се основано очекује да би то лице могло да учини или да изазове друго лице да учини кривично дело или прекршај, члан 72 Закона о полицији. Наређење се примењује ради отклањања опасности по живот и личну безбедност људи, отклањање опасности за имовину, спречавање извршења кривичних дела или прекршаја, хватања њихових учинилаца и проналажења и обезбеђења трагова тих дела која могу послужити као доказ, одржавање јавног реда или успостављање нарушеног јавног реда, безбедности саобраћаја на путевима, спречавање приступа или задржавања на простору или објекту где то није дозвољено, спречавање и отклањање последица у случају опште опасности проузороковане елементарним непогодама, епидемијама или других облика угрожавања опште безбедности, спречавање угржавања безбедности људи и имовине у другим случајевима утврђеним законом, члан 73 став 2 Закона о полицији (Службени гласник РС, број 6/2016, 24/2018, 87/2018).

оштећења истог односно уколико је оштећење неминовно да то буде минимизирано. Уколико би полицијски службеник евентуално пронашао предмет за који постоји сумња да може бити коришћен за извршење неког кривичног дела или прекршаја, исти ће бити привремено одузет, а полицијски службеник ће о томе саставити записник. Прегледом лица сматра се и увид у садржај обуће и одеће лица, при чему је потребно да преглед врши особа истог пола, осим ако је неопходно хитно одузимање оружја и опасних предмета. Преглед може да се врши: визуелно, увидом у садржај, додиром, употребом техничких средстава (огледала, детектора...), службеног пса. На захтев полицијског службеника извршиће се преглед свих отворених и затворених простора саобраћајног средства и преглед предмета који се превозе, као и предмета који се налазе код другог лица, под чијим надзором се они превозе

Како поступају полицијски службеници када се на путу догоди **саобраћајна незгода**¹⁰ у којој има повређених, погинулих или је настала велика материјална штета. Пре свега, полицијски службеник без одлагања обавештава надлежну службу хитне помоћи и излази на лице места и констатује ситуацију. Следећи корак је предузимање мера и радњи за обезбеђивање сигурности учесника и даљег несметаног одвијања саобраћаја. Након обавештавања свог непосредно предпостављеног, полицијски службеник ће сачинити увиђајну документацију (записник, скицу лица места, ситуациони план, фото-документацију и остало). Полицијски службеник који врши увиђај у саобраћајној несрећи у којој има погинулих, одредиће да се учесницима у саобраћајног незгоди узме крв или урин, или и једно и друго, а ради провере евентуалног присуства алкохола или психо-активних супстанци у крви односно урину учесника. Међутим, уколико у саобраћајној несрећи нема погинулих, полицијски службеник ће учеснике обавезно подвргнути испитивању помоћу одговарајућих средстава као што су алкометар, дрога тест и други. Полицијски службеник који врши увиђај ће обавезно, између осталог, утврдити и идентитет лица која су се затекла у тренутку када се догодила саобраћајна несрећа, односно која имају битна сазнања о истој. Уколико је у саобраћајној несрећи настала мања материјална штета, полицијски

¹⁰ Саобраћајна несрећа је догађај на путу или другом месту отвореном за јавни саобраћај или који је започео на таквом месту, у коме је учествовало најмање једно возило у покрету и у коме је једно или више лица погинуло или је настала материјална штета. К. Липовац, М. Нешић и др., *Полицијска обрада саобраћајних незгода, обезбеђење лица места саобраћајних незгода и вршење увиђаја*, приручник, Београд, 2007., стр. 178.

службеник је дужан да изађе на место догађаја и изврши увиђај само под условом да то захтева један од учесника у саобраћајној несрећи односно лице које је непосредно претрпело мању материјалну штету.

Да би се неки догађај могао сматрати саобраћајном несрећом неопходно је да испуњава одређене услове и то:

1. Да се догодио на површини која је намењена за саобраћај,
2. Да је учествовало најмање једно возило у покрету,
3. Да је настала штета¹¹ на лицима и/или стварима (материјална или нематеријална штета).

Полицијски службеници **контролу саобраћаја на путевима**, могу вршити пешице или коришћењем службених возила, у покрету или задржавањем на одређеним местима где је проточност саобраћаја већа. Контрола саобраћаја на путу се врши у циљу праћења проточности и безбедности саобраћаја, понашања свих учесника у саобраћају, документовања прекршаја и процесуирања њихових починиоца. У обављању послова из своје надлежности полицијски службеници дужни су да се придржавају Кодекса полицијске етике, као и да поступају у границама законом датих овлашћења, што значи да се према контролисаном лицу морају понашати са дужном пажњом, уз поштовање његове личности и достојанства. Док обављају послове контроле саобраћаја, полицијски службеници могу предузимати радње и мере у вези са другим полицијским пословима, осим ако би претила непосредна опасност од наступања саобраћајне незгоде или знатне материјалне штете. Време, место и начин вршења контроле саобраћаја и заустављање возача, врши се по претходно донетом плану подручне полицијске управе, односно саобраћајне полицијске испоставе, односно полицијске станице. Приликом обављања контроле, полицијски службеници по правилу бирају безбедно место за заустављање возила, обично ван коловоза, благовременим давањем знака за заустављање. Ако разлози безбедности то захтевају, заустављање се може вршити и на коловозу, при чему на

¹¹ Штета је умањење нечије имовине (обична штета) и спречавање њеног повећања (измакла добит), као и наношење другог физичког или психичког бола или страха (нематеријална штета), члан 155 Закона о облигационим односима (Службени лист СФРЈ, број 29/78, 39/85, 45/89-одлука УСЈ, 57/89, Службени лист СРЈ, број 31/93 и Службени лист СЦГ, број 1/2003-Уставна повеља)

службеном возилу мора бити укључено плаво ротационо светло, а оно се налази тако да возач који се креће траком којом се врши контрола, прво наилази на службено возило. Место на коме ће се вршити заустављање и контрола возила и возача мора бити правилно обележено одговарајућим средствима, нпр. рефлектујуће купе, теле блиц и др., како би возачи могли безбедно да успоре кретање и зауставе се на предвиђеном месту. Полицијски службеник може вршити контролу возача, контролу возила и вршити непосредну контролу, надзор стања на путу и друге услове за остваривање безбедности саобраћаја.

Још једна у низу ставки која спада у делатност саобраћајне полиције је и **регулисање саобраћаја на путевима**, најчешће раскрсницама. Честа је појава да светлећи знаци сигнализације услед техничких или других проблема престану да раде, и то најчешће на раскрсницама које су најпрометније. Да не би настао апсолутни колапс, постоје полицијски службеници који су обучени да гестикулацијом и звиждуком из пиштаљке регулишу саобраћајни промет те усмеравају његове учеснике те на тај начин сачувају безбедност и несметано обављање саобраћаја. Полицијски службеник користи тело и руке за давање знакова учесницима у саобраћају, а може и поред тога користити стоп-таблу или друге уређаје са визуелним знацима и друго. Сви учесници у саобраћају, како возачи тако и бициклисти и пешаци дужни су да се придржавају упутства које долази од полицијског службеника који регулише саобраћај.

Знаци које полицијски службеник даје рукама и положајем тела за лица која учествују у саобраћају имају следећа значења:

1. Десна рука подигнута вертикално са дланом отворене шаке усмерене према лево - Значи забрану пролаза за све возаче, осим за возаче чија се возила у часу кад полицајац подигне руке, не могу на безбедан начин зауставити, а за пешаке значи забрану да прелазе коловоз. Овакав знак даје се само приликом регулисања саобраћаја на раскрсници.



Слика бр.1 Извор: <http://ltable.com>

2. Десна рука подигнута вертикално са дланом отворене шаке усмерене према напред - Значи обавезно заустављање за све возаче према којима је окренут длан и прса саобраћајног полицајца.



Слика бр.2 Извор: <http://ltable.com>

3. Десна рука хоризонтално предручена са дланом отворене шаке усмерених према лево - Значи забрану пролаза за све учеснике у саобраћају чији смер кретања сече смер предручене руке.



Слика бр.3 Извор: <http://ltable.com>

4. Лагано махање г+хоризонтално одрученом руком горе-доле- значи да возач у чијем смеру се даље тај знак треба да смањи брзину свог возила



Слика бр.4 Извор: <http://ltable.com>

5. Хоризонтално предучена рука, савијена у лакту с отвореном шаком, и кружно кретање подлактице и шаке – значи да возач у чијем се смеру даје овај знак треба да убрза кретање возила



Слика бр.5 Извор: <http://ltablece.com>

6. Хоризонтално одручена рука са дланом отворене шаке усмереним према одређеном возилу - значи да је возач тог возила у обавези да зауставу возило



Слика бр.6 Извор: <http://ltablece.com>

Затим, један од најзначајних послова саобраћајног полицајца јесте **надзор над одвијањем саобраћаја**. Непосредним присуством на терену, саобраћајни полицајац повећава степен поштовања саобраћајних прописа и уочава евентуалне проблеме приликом одвијања саобраћаја. Такође, важно је поменути да надзор над одвијањем саобраћаја може бити и аутоматски – уз помоћ техничких уређаја за надзор.

Уколико је учињен саобраћајни прекршај за који је као казна предвиђена новчана казна у фиксном износу, полицијски службеник **издаће прекршајни налог** као исправу на основу које се покреће поступак пред надлежним прекршајним судом, ради евентуалног утврђивања учињеног саобраћајног прекршаја. Садржина, услови потребни за његово сачињавање као и даљи поступак по прекршајном налогу, регулисан је Законом о прекршајима. Полицијски службеник који је учествовао у откривању саобраћајног прекршаја може бити позван од стране суда, по његовој дискреционој оцени, а да би се

саслушао као сведок у прекршајном поступку који се води против лица окривљеног да је учинио саобраћајни прекршај. У Прекршајном поступку Полиција поступа по налозима прекршајног суда.

Прекршајни налог се може изрећи ако су испуњени одређени услови и то:

- да је лице учинило прекршај за који је законом предвиђено кажњавање прекршајним налогом
- да је полицајац уочио прекршај, односно да прекршај може доказати
- да је лице које је учинило прекршај старије од 16 година (уколико је лице млађе од 16 година, онда се новчаном казном за прекршај кажњава родитељ, усвојилац, односно старалац малолетника, ако је прекршај учињен као последица пропуста дужног старања о малолетнику)
- да је лице које је учинило прекршај пристало да плати казну.¹²

У току прекршајног поступка саобраћајни полицијски службеник који је открио, документовао учињени прекршај, може бити позван као сведок ради саслушања на околност о учињеном саобраћајном прекршају, а као доказ могу се користити фотографије, видео снимци и др. Ближе одредбе у погледу, покретања, врсте санкција и свих других питања одређене су Законом о прекршајима¹³.

Када полиција поступа у оквиру своје надлежности за спровођење наздора или ако постоје основи сумње да је учињен прекршај, полиција може предузети следеће мере:

- да утврди да ли је учињен прекршај и ко је учинитељ
- да предузме све мере да се учинитељ не сакрије или не побегне
- да се открију и осигурају трагови прекршаја који могу послужити као доказ при утврђивању релевантних чињеница
- да прикупи сва обавештења која би могла бити од користи за успешно вођење прекршајног поступка

¹² Закон о прекршајима, "Службени гласник РС", бр. 13/016, 98/016.

¹³ Чл. 167 Закон о прекршајима, "Службени гласник РС", бр. 13/016, 98/016.

Имајући у виду напред наведену делатност саобраћајне полиције, неопходно је осврнути се на прекршајну функцију полиције. У доктрини се истиче да је прекршајна функција полиције скуп послова које обухвата спречавање и откривање прекршаја, подношења захтева за покретање прекршајног поступка, а сходно члану 167 Закона о прекршајима, кажњавање за одређење прекршаје из области безбедности, као и привођење надлежним органима учиниоце прекршаја, а све у циљу остваривања најповољнијег могућег стања безбедности. Када се у обзир узме све напред наведено, прекршајна функција саобраћајне полиције обухвата њену улогу приликом:

1. откривања и расветљавања прекршаја,
2. кажњавање учиниоца издавањем прекршајног налога,
3. самоиницијативно предузимање радњи на основу законских овлашћења
4. подношење захтева за покретање прекршајног поступка.

У вези са издавањем прекршајних налога, што представља казнену делатност саобраћајне полиције, а имајући у виду улогу полиције приликом покретања одговарајућих поступака, што је иницијативна улога, важно је осврнути се на **појам дискреционих овлашћења**. Израз дискрециона оцена настао је комбинацијом француског термина *le pouvoir discretionaire* (дискрециона власт) и немачког *das freies ermessen* (слободна оцена), а њу познаје и наш правни систем. Стваралац права, увођењем дискреционе оцене даје могућност субјектима да по свом схватању, а у зависности од објективних околности, одаберу ону могућност која је најцелисходнија у конкретном случају. Приликом избора, субјекат који ума могућност дискреционе оцене мора да превасходно има у виду јавни интерес, будући да мора бити свестан да поједина овлашћења, која сачињавају његову власт, сме да употреби на онај начин и у оној мери како то захтева јавни интерес. Приликом примене дискреционих овлашћења од стране полиције никако не важи правило „*Циљ оправдава средство*“¹⁴, а у прилог томе говори и начело сразмерности које је поставила држава. Иако је правна држава, држава које је уређена правним правилима, то не значи да постојање правне државе никако не значи одсуство дискреционе оцене, већ баш обрнуто, она треба да постоји, али мора бити правно изграђена. Истина је да полиција црпи своја овлашћења из норми објективног права, али полицији се мора оставити простор да самостално расуђује и оцењује, јер би се иста у супротном претворила у законски

¹⁴ Niccollo Machiavelli, Владалац II Principe De Principatibus, Фиренца, 1513. стр. 415

безлични орган, који би њихову делатност не само бирократизовао него и скроз умртвило, поготово у оним случајевима у којима је неопходно активна, жива и стваралачка улога полиције. Само право на дискрециону оцену законодавац даје носиоцима полицијске службе из разлога целисходности, како би циљ закона у конкретном случају био на најбољи могући начин остварен, јер различито поступање у различитим ситуацијама управо води ка остварењу владавине права и правне државе, обзиром да би се једнаким поступањем у различитим ситуацијама обесмислило право на дискрециону оцену.

Код дискреционе оцене с једне стране врши се бирање између више могућности, а са друге стране то се врши строго конкретно и индивидуално за сваки појединачни случај. Управо из тог разлога и решења дискреционе оцене немају значај преседана за будуће сличне случајеве. Наиме, избор између више могућности који је остављен полицијском службенику на оцену, не значи да он мора поступати како би при том поступао неки други појединац, или онако како је пре њих поступао други полицијски службеник, него да се избор мора вршити онако како то налаже јавни интерес и правила службе.

У вези са дискреционом оценом полиције посебан проблем настаје код тзв. неодређених појмова, као што су нпр. „заштита јавног интереса“, „разлози безбедности“, „безбедност и одбрана“, „опште добро“ итд. Ту се покреће питање да ли је законодавац желео да постави правне стандарде који се мало теже утврђују или је тиме хтео да полицијске службенике овласти на вршење дискреционе оцене. Аутор сматра да је реч о једном и другом, с тим што у случају када није могуће баш дословце утврдити значај правног стандарда, ваља прибећи дискреционој оцени, али се при том мора водити рачуна о том троуглу између објективног права, слободе полицијских службеника и права грађана, из разлога што је реч о троуглу чији краци констатно морају бити у избалансираној равнотежи.

У случајевима када је полицијски службеник обавештен о извршењу кривичног дела, прекршаја, односно саобраћајне незгоде, дужан је и овлашћен да:

- изађе на лице места, видно га обележи, и привремено ограничи слободу кретања лица,
- овлашћен је да изда упозорење и наређење,
- прегледа лица, документацију, предмете и саобраћајна средства,
- проверава идентитет затечених лица,

- обезбеди трагове и предмете који могу послужити као доказ, и заштити их од уништења,
- задржи лице под условима предвиђеним законом,
- помогне евентуално повређеним лицима у саобраћајној незгоди,
- забрани снимање места догађаја,
- прикупља обавештења од лица затечених на лицу места,

Саобраћајни полицајац у овим случајевима предузима интервентно регулисање саобраћаја, и без одлагања излази на лице места, у циљу заштите свих учесника у саобраћају, и брзог успостаљања његовог несметаног и безбедног одвијања. Доласком на лице места, полицијски службеник обавестиће надлежног руководиоца о затеченом стању и свим чињеницама, о чему ће сачинити записник. У случају да је извршено кривично дело против безбедности јавног саобраћаја примењиваће се одредбе Закона о кривичном поступку. По доласку полицијског службеника надлежног за вршење увиђаја, по потреби истражног судије, и других лица, поднеће усмени извештај о затеченом и чињеничном стању, и лицима која су била присутна на месту догађаја, о предузетим радњама. Након тога о свему ће се сачинити писани извештај који чини саставни део увиђајне документације, и може послужити као доказ у даљем току поступка.

Радње које полицијски службеник може предузети приликом обављања делатности, а у циљу спречавања угрожавања безбедности учесника у саобраћају односно омогућавања одвијања саобраћаја су:

1. искључење возача/возила из саобраћаја¹⁵ – спроводи се у ситуацији када полицајац основано посумња да лице није способно да управља возилом (нпр. ако не користи помагала која су као неопходна наведена у возачкој дозволи, ако лице управља возилом пре стицања права на управљање, уколико на возилу постоји техничка неисправност која омета друге учеснике у саобраћају ..)
2. задржавање возача – је овлашћење које се примењује код возача код којег је утврђена тешка или потпуна алкохолисаност, код возача који је под дејством психоактивних супстанци, возача који одбија да се подвргне испитивању на присуство алкохола или других супстанци као и код возача код којег је утврђена

¹⁵ Приликом вршења овог овлашћења полицијски службеник треба да поступа врло обазриво уз строго поштовање закона из разлога што се овим овлашћењем задире у права грађана., К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, *Основе безбедности саобраћаја*, Београд, 2014., стр. 220

мања количина алкохола у крви уколико постоји опасност да ће наставити са управљањем возила након искључења

3. упућивање возача на контролни лекарски преглед;
4. утврђивање присуства алкохола¹⁶ или психоактивних супстанци код учесника
5. заустављање односно упућивање ради заустављања возила на безбедном месту или укључивања на пут за ту врсту или категорију возила;
6. налагање мера ради отклањања, односно спречавања настанка опасности на путу;
7. снимање саобраћаја и учесника у саобраћају коришћењем одговарајућих средстава као и документовање прекршаја и других деликата у саобраћају;
8. привремено одузимање предмета прекршаја;
9. одузимање образца стране возачке дозволе када возач поседује више од једне возачке дозволе;
10. упућивање на контролни технички преглед возила;
11. уклањање, односно премештање возила, као и постављање уређаја којима се спречава одвожење возила и
12. мерење осовинског оптерећења возила и укупне масе возила.

Једно од најефикаснијих средстава у контроли саобраћаја су **мотоцикли-пресретачи**, који патролирају у Републици Србији почев од 2012. године. Они немају спољна обележја полиције, а у управљају моторима који достижу брзину до 300 км/час. Мотоцикли пресретачи су опремљени уређајима за давање звучних и светлосних сигнала, контролу саобраћаја врше у дневним и у ноћним условима, када им временски услови то дозвољавају, на свим важнијим путним правцима, укључујући и улице у насељу. Најчешће раде двојица саобраћајних полицајаца у пару, тако што су најмање два мотоцикла у непосредној близини, а главни разлози су безбедност, ефикаснија контрола и боља покривеност пута. Пресретачи су возила са првенством пролаза на која се док врше утврђивање прекршаја и других деликата као и њихово документовање не односе одредбе закона о ограничењу брзине кретања под условом да се тиме не угрожава брзина саобраћаја. При патролирању поштују се ограничења кретања брзине возила, а брзина

¹⁶ Концентрација алкохола у крви односно алкоholeмија врши се путем алкометра и на основу ње се концентрација алкохола у крви утврђује на основу количине љалкохола у издахнутом ваздуху. З. Ђирић, Б. Димитријевић, *Основи српске психијатрије и психологије*, Ниш, 2009, стр. 69.

којом ће се кретати пресретач првенствено зависи од одлуке возача, тј. да ли ће возач стати када их пресретач заустави. Министарство унутрашњих послова сваке године организује редовне и додатне обуке полицајаца-мотоциклиста. Редовна обука подразумева припрему полицијских службеника пре почетка сезоне и њихово прилагођавање, а додатне обуке се организују периодично када се већ обучени мотоциклисти припремају за рад са пресретачима. Званична статистика је показала да су током маја и јуна 2017. године мотоцикли - пресретачи отрили више од 300 саобраћајних прекршаја.

Иако су нека од основних начела рада службеника управе саобраћајне полиције: поштовање основних права и слобода, законитост у раду, професионалност и службено понашање приликом обављања делатности, деполитизација, недискриминације, сразмерности у примени овлашћења и други, јавно мњење и друштво у Републици Србији у највећем броју случајева не прави идентификацију и не повезује ова два појма. Корак ка демистификацији и отклањању предрасуда у раду управе саобраћајне полиције неће бити једноставан, међутим верујем да малим, прорачунатим и упорним активностима целокупног Министарства унутрашњих послова као и Владе Републике Србије може доћи до побољшања самог рада Управе саобраћајне полиције, а поред тога и свести становништва о значају и неопходности безбедног обављања саобраћаја.

Морам изнети још један чињенични догађај који осликава тренутно друштвено стање у нашој земљи, а који се догодио данима који су непосредно предходили изради овог рада.

Наиме, изненадила нас је вест да се аутомобил високог државног функционера а притом и бившег народног посланика при великој брзини забио у други аутомобил док је овај чекао на наплатној рампи. Приликом ове несреће, више особа је повређено а једна жена је од последица повреда и преминула. Возило које је ударило кретало се огромном брзином приликом ударца, супротно свим саобраћајним прописима и знаковима обележавања. У јавности се повела полемика око тога које управљао возилом које се залетело у ударило у други аутомобил на наплатној рампи, али је све остало на спекулацијама. Високи државни функционер је приликом прегледа у болници дао изјаву новинарима, у којој је између осталог изјавио „*још увек ћу да вас гњавим*“. Да ова трагедија добије елементе апсурда, говори и чињеница да је високи државни функционер

директор јавног предузећа „Коридори“ који се бави изградњом, сигнализацијом, реконструкцијом државних путева у Србији, а да је аутомобил којим се превозио био у власништву иностране фирме која гради путеве те се помињала и могућност евентуалног постојање корупције. Све ове чињенице осликавају стање у Србији у последњих 25 година, где је преовладавају нестручност, корупција, лични интереси и злоупотребе и где је трула свака грана власти почевши од навише па до најниже, те је и сама борба за напредком и уређенијим системом квалификована као борба са ветрењачама.

2. ПОСЛОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У НАДЛЕЖНОСТИ ОУП-а

Обзиром на то да су сви послови ОУП-а усмерени ка истом циљу, прецизније да настоје да допринесу ефикасном функционисању саобраћаја и самог система безбедности саобраћаја, веома је незахвално правити поделу њихових послова, али се у теорији прави разлика између:

- **Непосредна контрола и регулисање саобраћаја** (надзор над поштовањем прописа, контрола возача, која може обухватити контролу пешака и других учесника у саобраћају, контрола возила, контрола пута која углавном подразумева контролу ударних рупа на коловозу, видљивост хоризонталне и вертикалне сигнализације, стање тунела, пропуста за воду, потпорних зидова и сл.)
- **Управни послови безбедности саобраћаја**¹⁷ (прва регистрација моторних и прикључних возила, продужење важења регистрације возила, промена власника возила, промена техничких података о возилу, привремена регистрација, замена регистарских таблица у случају губитка или нестанка, регистрација мотоцикла, издавање уверења о возилима, издавање дупликата саобраћајне дозволе¹⁸, одјава мноторних и прикључних возила, управни поступак поништења регистрације, издавање возачких дозвола, уписивање

¹⁷ Управни послови безбедности саобраћаја уређени су као такви Законом о безбедности саобраћаја на путевима, Законом о општем управном поступку, Правилником о регистрацији моторних и прикључних возила и интерним актима МУП-а., К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, наведено дело, стр. 124.

¹⁸ Издавање дупликата саобраћајне дозволе може се извршити на захтев странке у случају губитка саобраћајне дозволе, а на основу досијеа возила. На новој саобраћајној дозволи обавезно се уписује ДУПЛИКАТ. Ibidem, стр. 129.

новоположених категорија, продужење важности возачких дозвола, издавање дупликата возачких дозвола, одузимање возачких дозвола, евиденција казних поена, издавање уверења, доношење решења о поништењу возачке дозволе или испита)

- **Праћење и унапређење прописа у безбедности саобраћаја**
- **Обрада и расветљење саобраћајних прекршаја и саобраћајних незгода**
- **Инспекцијско-технички послови безбедности саобраћаја** (доношење решења о отварању/затварању техничких прегледа возила, доношење решења о отварању/затварању центара за обуку возача)
- **Остали послови безбедности саобраћаја**

3. НАЧЕЛА У ВРШЕЊУ ДЕЛАТНОСТИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ

Делатност саобраћајне полиције уређена је бројним принципима од којих су значајнији:

1. Начело **опортунитета** – јесте могућност избора приоритета у вршењу полицијске делатности¹⁹
2. Начело **ефикасности** – подразумева ефикасно остваривање права и интереса у циљу што потпунијег и успешнијег обављања посла
3. Начело **законитости** – подразумева да се целокупна делатност саобраћајне полиције врши у складу са законом
4. Начело **сразмерности** – подразумева да је делатност саобраћајне полиције таква да је сразмерна жељеном циљу
5. Начело **сарадње** – подразумева сарадњу како са осталим врстама полиције тако и са службама безбедности ради што ефикаснијег остваривања својих послова и циљева

¹⁹ нпр. приоритет се даје моменталном хватању убице у односу на санкционисање непрописно паркираних возила, С. Милетић, С. Југовић, Право унутрашњих послова, Београд, 2016, стр. 149.

Глава 3

ЕТИЧКА ЗАСНОВАНОСТ ДЕЛАТНОСТИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

1. НАЧЕЛА И СТАНДАРДИ НА КОЈИМА СЕ ЗАСНИВАЈУ ОВЛАШЋЕЊА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ

Начела у обављању полицијских овлашћења су:

- Професионализам
- Законитост
- Службено понашање, отворен однос, обавезно представљање
- Хуманост, заштита здравља, поштовање личности као и основних права и слобода
- Недискриминација
- Сразмерност
- Посебна заштита малолетника

Посебно треба нагласити принцип сразмерности, што значи да је у примени полицијских послова дозвољено примењивати само мере и средства принуде утврђене законом, којима се резултат постиже без или са што мање штетних последица по лице према коме се предузимају. То заправо значи да се применом полицијског овлашћења не смеју изазвати веће штетне последице од оних које би наступиле да полицијско овлашћење није ни примењено.

Полицијски службеници приликом примене полицијских овлашћења морају се придржавати утврђених стандарда поступања као и међународно опште прихваћених стандарда поступања који се односе на: дужност служења грађанима и заједници, и одговарање на њихове потребе и очекивања, поштовање законитости и сузбијање незаконитости, забрана мучења, нечовечног и понижавајућег поступања, пружање помоћи настрадалим лицима, придржавање кодекса полицијске етике, обавеза заштите тајних података, обавеза одбијања незаконитог поступања, обавеза пријављивања корупције, обавеза заштите јавног интереса и очување безбедности Републике Србије.

2. “КОРУПЦИЈА У ОКВИРУ ПОЛИЦИЈЕ”

Важно је напоменути да не постоји јединствена дефиниција појма корупције, како због сложености самог феномена тако и због његове динамичности, тачније чињенице да се само значење овог појма мења у различитом временском, друштвеном и политичком контексту. Још у дома старих Римљана израз **корупција** описивао је моралну исквареност и подмитљивост. Откако постоји државно организовање људи, корупција се јавља као прикривена појава, чије се размере не могу прецизно измерити и коју није могуће у потпуности искоренити. Корупција је феномен који је перманентно присутан и који са свим својим импликацијама прожима целокупне друштвене системе, како на микро тако и на макро плану. Дефинисање таквог једног појма није нимало лако јер како наводи Борис Беговић, на том пољу влада велико шаренило и непрецизност.²⁰ Најпростије речено под корупцијом, као друштвено негативном појавом, се подразумева стицање материјалне користи или привилегија без правног основа за такво стицање. Последице корупције и дан данас поткопавају све што људско друштво развија у складу са законским нормама и правилима.

Према дефиницији корупције коју су дале Уједињене нације, она подразумева сваку радњу или сваки пропуст који одговорно лице учини приликом вршења дужности, а за то као награду тражи или прихвати поклон, обећање или неку другу погодност. Закон о Агенцији за борбу против корупције Републике Србије у члану 2. дефинише корупцију као *„однос који се заснива злоупотребом службеног, односно друштвеног положаја или утицаја, у јавном или приватном сектору, у циљу стицања личне користи или користи за другога”*.

„Корупција постоји уколико дође до намерног нарушавања принципа непристрасности при одлучивању у циљу присвајања неке погодности”²¹,

²⁰ Б. Беговић, Економска анализа корупције, Центар за либерално демократске студије, Београд, 2007. ,стр. 192.

²¹ В. Танци, Corruption, Arm’s-Length Relationships, and Markets, The economics of organized crime, Cambridge: Cambridge University Press,1995 стр. 161-180

јесте је од дефиниција, која се аутору чини прихватљивом. Ако пођемо од Танцијеве дефиниције можемо донекле и закључити ко може бити корумпиран, а то може бити свако ко је у прилици да доноси одлуке, ако су за доношење, недоношење, односно брже или спорије доношење тих одлука и одређени садржај тих одлука други спремни да узврате. Уколико узмемо у обзир и наводе из других дефиниција, онда корумпиран може бити и неко ко располаже одређеним утицајем (на доносиоца одлука), без обзира да ли је онај ко доноси одлуку и сам корумпиран.

Имајући у виду Танцијеву дефиницију потребно је осврнути се на појам непристрасности. Непристрасност као елемент дефиниције означава нужност да се при доношењу одлука поштује правило *ни по бабу ни по стричевима*, то јест, да међусобни односи онога ко доноси одлуке са онима који су за доношење или садржај те одлуке заинтересовани у самом процесу одлучивања не смеју одиграти никакав утицај.

Према Вујаклијином речнику страних речи, етимолошки посматрано, реч корупција води порекло од латинске речи *corruptio*, што означава поквареност, кварност, изопаченост, поткупљивање, подмићивање, поткупљење, кварљивост.²²

Циљ полиције јесте да спроводи закон и да га при томе не злоупотребљава. Међутим, стварност је показала да су саобраћајна полиција и корупција, нажалост, тесно повезани, па отуда често и наслови у новинама „*Саобраћајци најчешће примају мито*“. Разлог за такво мишљење и такве наслове у новинама јесте управо то свакодневно искуство које грађани имају са радом саобраћајних полицајаца. Мито је најчешће у виду новца, али су забележени примери плаћања ручка, вечера, пића или чињења одређене услуге.

Главни разлог за појаву корупције јесте избегавање плаћања казне или других санкција за саобраћајне прекршаје које су грађани учинили. Грађани се одлучују на корак давања мита из разлога што је „трошак мита“ мањи од трошкова које подразумева санкција, а полицијски службеник јер има прилику да заради додатни новац без имало муке.

²² М. Вукајлија, наведено дело, стр.456.

Када се погледа колика се пажња данас придаје спречавању и кажњавању корупције у свим сферама живота, а нарочито у области полиције, с акцентом на саобраћајну полицију, када се преброје инструменти, кампање и механизми за борбу против корупције, као и сама свест грађана о овој нежељеној појави у оквиру саобраћаја, могло би се помислити да је корупцији одзвонило и да у модерним државама корупција саобраћајне полиције претставља реткост, изузетак који се увек открије и који се увек кажњава. Међутим, то би било погрешно. Мада је данас јавно осуђена, тајно се корупција у оквиру саобраћаја примењује широм света, а довољан је сам поглед на бројне наслове у новинама и извештаје у штампи о броју ухапшених саобраћајаца који су примили мито, који јасно указују да је корупција у оквиру саобраћајне полиције у великој мери присутна и данас.

Бројни правни инструменти усмерени против корупције, превасходно из области кривичног права, најбоље осликавају решеност светског поретка да стане на пут корупцији, али чини се, да је то само прва станица на том дугом путу. Како би се премостио јаз између напретка учињеног у нормативном погледу и дешавања у пракси важно је да држава на одговарајући начин спроводи националне и међународне стандарде, како би припадници саобраћајне полиције одбили сваки вид мита и корупције, а грађани не би имали смелости да исти понуде.



Појавни облици корупције могу бити различити и кретати се од оних чије су последице мање штетне, па до оних које представљају кривично дело, а које су у нашем праву регулисане одредбама кривичног законодавства. Управо из разлога што појавни облици корупције могу бити различити, постоје аутори који издвајају облике корупције сагласно последицама. У том смислу постоје:

1. *Ситна корупција* – примање мита у виду малих износа, примање бесплатних ситних поклона, намеран губитак доказа који могу послужити као доказ;

2. *Бирократска корупција* – уговарање и примање мита, продаја информација, намеран губитак доказа који могу послужити као доказ у судском поступку, незаконито издавање дозволе за ношење и коришћење оружја;
3. *Криминална корупција* – уговарање и примање мита од стране организованих криминалних група²³, изнуђивање редовних исплата од стране криминалних група, директно укључивање полицијских службеника у криминалне радње, пружање заштите лицима која су укључена у незаконите радње;
4. *Политичка корупција* – покретање лажне истраге, одавање тајних података политичарима, забрана слободе медија и слободе изражавања, одавање полицијских информација незаконитим оружаним групама.²⁴

- „Корумпираном саобраћајном полицајцу само условна осуда“²⁵ -

Након саобраћајне несреће у којој је погинуо пешак, саобраћајни полицајац Цекић је са колегом Цветановићем вршио увиђај на лицу места. Том приликом је, како је касније утврђено, унето низ неистинитих података у записник, а што је према одредбама домаћег кривичног законодавства представљало кривично дело. Суд је Цекићу изрекао условну осуду на две године, а током главног претреса се није поменуо мотив уношења неистинитих података у записник. Водећи се здравом логиком, мотив полицајца за овакво кривотворење записника јесте начин да се помогне починиоцу кривичног дела. Имајући у виду кодекс ћутања, о коме је аутор већ говорио, јасан је разлог због којег колега који је са Цекићем вршио увиђај не само што није пријавио неправилности, већ је и неистините тврдње свог колеге потврдио на суду, односно како би се то у нашем народу рекло „*Рука руку мије*“. Оно што је још фасцинантније у конкретном примеру јесте чињеница да након судског поступка, а то је крај августа 2010. године против Цекића и Цветановића није

²³ Организована криминална група је група од три или више лица која постоји одређено време и делује споразумно у циљу вршења једног или више кривичних дела за које је прописана казна затвора четири године или тежа казна, ради непосредног или посредног стицања финансијске или друге користи. Д. Јовашевић, *Кривично право-посебни део*, Београд 2014. стр. 274.

²⁴ Д. Шкорић, Ј. Страхинић, М. Стефановић, Н. Миљковић, С. Ђорђевић, С. Гочанин, *Корупција у полицији у Србији*, Београд, 2014. стр. 15

²⁵ Јована Страхинић, *Јужне вести*, Ниш, 2009.

покренут ни дисциплински поступак, а аутора забрињава чињеница да полицајац Цекић и данас ради као саобраћајни полицајац на вршењу увиђаја.

- „Слатке муке“ -

Да заиста постоје ситуације које нас на први поглед могу насмејати, али и да нам могу помоћи да се запитамо до које мере су људи спремни да иду онда када су ухваћени у недозвољеним радњама говори управо следећи пример. Наиме, перуански саобраћајни полицајац је од возача заплењеног мотоцикла узео новчаницу од 100 сола, односно 26 еура, из разлога јер возач није имао документе. Када је приметио да је ухваћен „с прстима у пекмезу“, перуански саобраћајац је прогутао новчаницу како би уклонио доказ о овом кажњивом делу. Међутим, како лоша срећа не долази само једном, против истог је покренут поступак из разлога постојања снимка.

- Зашто се прљају полицијске значке? -

Узроци корупције су различити и бројни. Како је већ наведено у реферату овог мастер рада да полицајци поседују одређену слободу одлучивања приликом вршења својих овлашћења, самим тим, њима се ствара прилика да такве одлуке доносе имајући у обзир могућу корист за себе, а не на основу професионалног расуђивања. Затим, како се рад саобраћајних полицајаца углавном одвија на терену, руководиоцима је знатно теже да прате рад својих потчињених. Такође, неизоставан узрок јесте и тзв. „кодекс ћутања“ који је карактеристичан за тај затворени систем као што је полиција, а у суштини значи да се грешке, непримерено поступање или преступи које су починиле колеге, не пријављују. Неизоставан узрок настанка корупције у оквиру саобраћајне полиције јесте чињеница да су полицијски службеници често незадовољни својим економским и социјалним положајем јер сматрају да исти није у складу са улогом коју имају у друштву. Оно што је такође забрињавајућа појава јесте селекција људи који се примају у службу иако нису квалификовани за полицијски посао, а такође не постоји акт који би спречио допунски рад полицајаца који би представљао сукоб интереса, те самим тим, таква лица свој посао не могу обављати савесно и у складу са правилима струке.

Да је увек лакше изрећи реченицу „*можемо ли се договорити*“ потврђује чињеница да се сваки трећи возач усуди да саобраћајном полицајцу понуди мито јер је договор увек боља солуција од евентуалне новчане казне или пак одузимања возачке дозволе.

Имајући у виду све наведено, јасно је да је овај проблем, не само један од најозбиљнијих, него и један од најопаснијих у људском и финансијском смислу. У људском, јер се пребрзом возњом, возњом у алкохолисаном стању и непоштовањем саобраћајних правила угрожавају животи свих учесника у саобраћају, а финансијском јер казне које треба да буду уплаћене држави заврше у приватним џеповима саобраћајца.

3. КОРУПЦИЈА У КРИВИЧНОМ ЗАКОНОДАВСТВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

У Републици Србији се ова негативна појава-корупција сузбија се одредбама Кривичног Законика и то кроз неколико кривичних дела – Примање мита (члан 367 КЗ), Давање мита (члан 368 КЗ), Злоупотреба положаја одговорног лица (члан 227 КЗ), Трговина утицајем (члан 366 КЗ).

Кривично дело „Примање мита“ дефинисано је на следећи начин:

- (1) Службено лице које непосредно или посредно захтева или прими поклон или другу корист или које прими обећање поклона или друге користи за себе или другог да у оквиру свог службеног овлашћења или у вези са својим службеним овлашћењем изврши службену радњу коју не би смело извршити или да не изврши службену радњу коју би морало извршити казниће се затвором од две до дванаест година.
- (2) Службено лице које непосредно или посредно захтева или прими поклон или другу корист или које прими обећање поклона или друге користи за себе или другог да у оквиру свог службеног овлашћења или у вези са својим службеним овлашћењем изврши службену радњу коју би морало извршити или да не изврши службену радњу коју не би смео извршити казниће се затвором од две до осам година.

- (3) Службено лице које изврши дело из ст.1 или 2. овог члана у вези са откривањем кривичног дела, покретањем или вођењем кривичног поступка, изрицањем или извршењем кривичне санкције, казниће се затвором од три до петнаест година.
- (4) Службено лице које после извршења, односно неизвршења службене радње наведене у ст.1. и 3. овог члана, а у вези са њом, захтева или прими поклон или другу корист, казниће се затвором од три месеца до три године.
- (5) Страно службено лице које учини дело из ст. 1. и 4. овог члана, казниће се казном прописаном за то дело.
- (6) Одговорно лице у установи или другом субјекту који не обавља привредну делатност, а учини дело из ст. 1., 2. и 4. овог члана, казниће се казном прописаном за то дело.
- (7) Примљени поклон и имовинска корист одузеће се.

Одредба којом се дефинише кривично дело „Давање мита“ гласи:

- (1) Ко службеном или другом лицу учини, понуди или обећа поклон или другу корист да службено лице у оквиру свог службеног овлашћења или у вези са својим службеним овлашћењем изврши службену радњу коју не би смело извршити или да не изврши службену радњу коју би морало извршити или ко посредује при оваквом подмићивању службеног лица казниће се затвором од шест месеци до пет година.
- (2) Ко службеном или другом лицу учини, понуди или обећа поклон или другу корист да службено лице у оквиру свог службеног овлашћења или у вези са својим службеним овлашћењем службену радњу коју би морало извршити или да не изврши службену радњу коју не би смео извршити или ко посредује при оваквом подмићивању службеног лица казниће се затвором до три године.
- (3) Одредбе ст. 1 и 2. овог члана примењују се и када је мито дато, понуђено или обећано страном службеном лицу.
- (4) Учиниолац дела из ст. 1 до 3. овог члана који је пријавио дело пре него што је сазнао да је оно откривено може се ослободити од казне.

- (5) Одредбе ст. 1., 2. и 4. овог члана примењују се и када је мито дато, понуђено или обећано одговорном лицу у установи или другом субјекту који не обавља привредну делатност.

„Злоупотреба положаја одговорног лица“ (члан 227 Кривичног Законика Републике Србије) прописана је у нашем Законику на следећи начин:

- (1) Одговорно лице које искоришћавањем свог положаја или овлашћења, прекорачењем граница свог овлашћења или невршењем своје дужности прибави себи или другом физичком или правном лицу противправну имовинску корист или другоме нанесе имовинску штету, уколико тиме остварена обележја неког другог кривичног дела, казниће се затвором од три месеци до три године.
- (2) Ако је извршењем дела из става 1 овог члана прибављена имовинска корист која прелази износ од четиристопедесет хиљада динара, учинилац ће се казнити затвором од шест месеци до пет година.
- (3) Ако вредност прибављене имовинске користи прелази износ од милион и петсто хиљада динара, учинилац ће се казнити затвором од две до десет година.

Кривично дело „Трговина утицајем“ прописује:

- (1) Ко захтева или прими поклон или какву другу корист за себе или другога, непосредно или преко трећег лица, да коришћењем свог службеног или друштвеног положаја или стварног или претпостављеног утицаја, посредује да се изврши или неизврши нека службена радња, казниће се затвором од шест месеци до пет година.
- (2) Ко другом непосредно или преко трећег лица обећа, понуди или да поклон или какву другу корист да коришћењем свог службеног или друштвеног положаја или стварног или претпостављеног утицаја посредује да се изврши или неизврши нека службена радња, казниће се затвором до три године.
- (3) Ко користећи свој службени или друштвени положај или стварно или претпостављени утицај посредује да се изврши службена радња која не би смела

да се изврши или да се не изврши службена радња која би се морала извршити, казниће се затвором од једне до осам година.

- (4) Ко другоме непосредно или преко трећег лица обећа, понуди или да поклон или какву другу корист да користећи свој службени или друштвени положаја или стварни или претпостављену утицај посредује да се изврши службена радња која не би смела да се изврши или да се не изврши службена радња која би се морала извршити, казниће се затвором од шест месеци до пет година.
- (5) Ако је за посредовање из става 3 овог члана захтеван или примљен поклон или каква друга корист, учинилац ће се казнити затвором од две до десет година.
- (6) Страно службено лице које учини дело из става 1 до става 4 овог члана, казниће се казном прописаном за то дело.
- (7) Поклон и имовинска корист одузеће се.

Готово сви кривични закони или законици модерне Европе према учиниоцима кривичних дела корупције прописују казне затвора у дужем или краћем трајању. Поред казне затвора (и новчане казне), према учиниоцима ових кривичних дела своју пуну ефикасност показује и примена других кривичноправних мера. Ту се, пре свега, мисли на две мере безбедности: 1) забрана вршења позива, делатности и дужности и 2) одузимање предмета, као и посебну кривичноправну меру одузимање (конфискацију) имовинске користи прибављену кривичним делом. Применом мере безбедности забране вршења позива, делатности и дужности према учиниоцу неког кривичног дела, се управо учиниоцу дела забрањује обављање оних послова и задатака, односно дужности које је учинилац злоупотребио ради вршења кривичних дела и то, од једне до десет година (код примања мита), рачунајући од дана правноснажности пресуде. Одузимање предмета којима је извршено кривично дело или који су намењени за његово извршење, односно који су настали његовим извршењем, представља ефикасну меру безбедности која се може изрећи учиниоцима ових кривичног дела.

Као посебну меру суд може учиниоцу овог кривичног дела изрећи једну специфичну меру *sui generis* – одузимање имовинске користи. Ова мера се заснива на

принципу да нико не може задржати имовинску корист прибављену кривичним делом. То је корист (новац, хартије од вредности или друге покретне ствари, али и све друго што даје финансијске ефекте) које је учинилац дела прибавио предузетом радњом извршења кривичног дела у конкретном случају.

4. ДИСЦИПЛИНСКА ОДГОВОРНОСТ ПОЛИЦИЈСКИХ СЛУЖБЕНИКА

У Министарству унутрашњих послова Републике Србије дисциплинска одговорност овлашћених службених лица прописана је Законом о полицији и Уредбом о дисциплинској одговорности у Министарству унутрашњих послова²⁶. У самом Закону јасно је наведено да полицијски службеници и други запослени у Министарству одговарају дисциплински за лаке и тешке повреде службене дужности.

Сходно одредбама члана 206 Закона о полицији, лаке повреде службене дужности су:

- неоправдани недолазак на посао у одређено време и одлазак са посла пре истека радног времена, најмање три пута у року од месец дана
- непрофесионални однос према грађанину или запосленима за време рада
- несавесно и неуредно чување службених списа и података
- неоправдано изостајање са посла до три радна дана у току једне календарске године
- неуредан изглед, односно неношење или непрописно ношење униформе или оружја
- поступање противно налогу или упутству за обављање послова које је изазвало или могло да изазове штетне последице мањег значаја

Сходно одредбама члана 207 Закона о полицији предвиђене су теже повреде службене дужности, а то су:

²⁶ Уредба о дисциплинској одговорности у Министарству унутрашњих послова (Службени гласник РС, број 8/2006)

- одбијање извршења или неизвршавање законитог наређења руководиоца издатог током вршења или поводом вршења задатка
- самовољно напуштање радног места
- противправна примена полицијских овлашћења или злоупотребе статуса полицијског службеника
- издавање или извршавање противправног наређења
- непредузимање или недовољно предузимање мера из своје надлежности за безбедност лица, имовине и поверених ствари
- онемогућавање, ометање или отежавање извршавања службених задатака
- понашање које штети угледу Министарства
- спавање на радном месту, односно заузимање таквог положаја којим се онемогућава успешно вршење полицијских послова у току извршавања полицијског задатка
- долазак на посао под утицајем алкохола, опојних дрога и других психоактивних супстанци, односно конзумирање алкохола, опојних дрога и других психоактивних супстанци у току радног времена
- одавање података који носе ознаку тајности
- непрописно, неправилно или ненаменско коришћење, губљење или оштећење техничке или друге опреме, односно средстава којима је запослени задужен или их користи у обављању службених задатака, услед намере или грубе непажње
- бављење пословима који су неспојиви са службеном дужношћу
- поступање супротно одредбама члана 169 став 2 и 3 овог закона
- одбијање, неоправдано неодрживање или избегавање прописаног здравственог прегледа или злоупотреба права одсуствовања у случају болести

- одбијање, неоправдано неодрживање или избегавање стручног оспособљавања, усавршавања или друге обуке на коју се запослени упућује у сврху потребе посла или послодавца
- незаконит, несавестан, немаран рад или пропуштање радње за коју је запослени овлашћен, а које су проузороковале или могле да проузорокују штету или незаконитост у раду
- повреда права запослених
- неоправдано изостајање са посла у току три радна дана у току једне календарске године
- самоиницијативно иступање полицијских службеника и осталих запослених у јавности и средствима јавног информисања у вези с радом, које би изазвало или могло да изазове штетне последице по углед Министарства
- спречавање или ометање спровођења кривичног или другог поступка пред надлежним судом
- непријављивање кривичног дела, прекршаја или повреде службене дужности
- онемогућавање или ометање обављања послова унутрашње контроле
- непоступање по наложеним мерама Сектора унутрашње контроле за отклањање утврђених незаконитости
- негативан резултат теста интегритета
- непријављивање имовине и промене имовног стања супротно одредбама члана 230в став 2 и 3 овог закона
- чланство у политичким странкама и организацијама, страначко организовање или политичко деловање у Министарству
- изражавање својих политичких уверења на раду

- лажно пријављивање повреда службене дужности.

Дисциплинске мере које се могу изрећи такође су подељене на лаке и теже, а варирају од опомене, преко новчане казне, премештаја на друго радно мест, забрану напредовања или губљења стечених чинова до престанка радног односа.

Сам поступак спроводе се као првостепени и другостепени. У току првостепеног дисциплинског поступка одржава се усмена расправа на којој запослени има право да изложи своју одбрану. Током поступка запослени може да се брани сам или преко заступника, а може да за расправу достави и писану одбрану.²⁷

На првостепене одлуке дисциплинских старешина, по приговорима, одлучује дисциплинска комисија, као колегијални орган састављен од три члана од којих су председник и један члан из Министарства, а један члан је представник јавности.

Анализирајући бројне узроке корупције, размишљајући о самом појму корупције, о томе да ли и милионски новинарски наслови о корупцији у оквиру саобраћајне полиције заиста представљају реалну слику заступљености овог феномена у редовима органа очувања безбедности саобраћаја, односно ако не представљају, колика је заиста та црна бројка његове распрострањености... Ја сам против корупције, али имајући у виду све напред наведено, знам да је она и данас заступљена, верујем да ће бити и у будућности. Ако сам у праву, онда је важно да поставимо следеће питање: ако се корупција практикује, или ће се практиковати у будућности, да ли треба затворити очи пред њом и толерисати њену примену, без преузимања одговорности, или је насупротив томе треба обелоданити и коначно кренути ка здравом полицијском систему? Речима Марк Твена „*човеку са чекићем у руци сваки проблем изгледа као ексер*“, али ако би човек са чекићем знао да га при свакој контроли возила снимају већ постављене камере он би вероватно много ређе користио тај чекић. Наравно, нема гаранција да се корупција након тога неће појављивати, али би се, на овој начин, по схватању аутора, знатно смањила.

²⁷ Члан 6 став 2 Уредбе о дисциплинској одговорности у Министарству унутрашњих послова.

Глава 4

ПОКАЗАТЕЉИ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

1. САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

У нашем праву, у Закону о безбедности саобраћаја на путевима, дата је дефиниција саобраћајне незгоде у чл.7 тач.82 и она гласи:

„Саобраћајна незгода је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено или је настала материјална штета“.

О саобраћајним несрећама постоји низ теорија које покушавају да догађања незгода објасне као објективна збивања. Прва од њих јесте ТЕОРИЈА СЛУЧАЈА која стоји на становишту да се незгоде јављају случајно, да сви људи имају једнаке шансе да учествују у незгодама. Следећа теорија је ТЕОРИЈА ЗАРАЗЕ према којој сви имају исту шансу да учествују у једној незгоди, али онај ко једном учествује има већи ризик да ће учествовати и у наредним незгодама него они возачи који нису имали незгоду. Трећа је ТЕОРИЈА СКЛОНОСТИ која је одбила теорију да се незгоде дешавају случајно, већ стоји на становишту да су неки људи због својих психофизичких и других својстава личности склонији незгодама од осталих. И последња је SPELL ТЕОРИЈА према којој на ризик учешћа у саобраћајним незгодама утиче склоност која зависи од психофизичких карактеристика личности (субјективни фактор), али и од временских, саобраћајних и других околности (објективни фактор).²⁸

Кривични законик Републике Србије је у глави 26 дефинисао **Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја:**

1. Угрожавање јавног саобраћаја - чл. 289,
2. Угрожавање јавног саобраћаја опасном радњом и опасним средством - чл.290,

²⁸ К. Липовац, Д. Јовановић, М. Вујанић, Основе безбедности саобраћаја, Београд, 2014, стр. 86

3. Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем - чл.295,
4. Непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној несрећи - чл.296,
5. Тешка дела против безбедности јавног саобраћаја - чл. 297.²⁹

Сведоци смо свакодневних наслова у новинама о некој саобраћајној несрећи, односно готово да нема дана без ниједне саобраћајне несреће на територији Републике Србије. У саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2013. године до 2017. године, живот је изгубило 2.971 особа, тешке телесне повреде су задобиле 17.011 особа, док су лаке телесне повреде задобиле чак 80.725 лица. У овом петогодишњем периоду догодило се чак 178.790 саобраћајних незгода.³⁰

2. ПОКАЗАТЕЉИ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ С ОСВРТОМ НА ГРАД ВЛАСОТИНЦЕ ЗА ПЕРИОД 2013 - 2017. ГОДИНА

На територији града Власотинца у петогодишњем периоду од 2013. до 2017. године догодило се укупно 294 саобраћајних несрећа од којих је 173 саобраћајних несрећа са настрадалим лицима. У саобраћајним несрећама у овом периоду живот су изгубиле 3 особе, старости 65 и више година и то најчешће у својству пешака (36%). У посматраном периоду повређено је 23 - оје деце, док није било погинуле деце у саобраћајним несрећама. Деца су највише страдала у својству пешака (48%). На територији града Власотинца најчешћи саобраћајни прекршаји су: невезивање безбедносних појасева, вожња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и употреба мобилних телефона у току вожње.

У циљу смањења овако великог броја саобраћајних несрећа, као и броја погинулих и повређених лица потребно је спроводити појачане контроле од стране саобраћајне полиције поводом откривања и санкционисања саобраћајних прекршаја који се дешавају из добро познатих узрока. Неки од њих тичу се самог човека, неки возила, а неки пута на коме се одвија саобраћај, те у том смислу можемо разликовати човека као фактора безбедности саобраћаја, возило и пут као фактор безбедности саобраћаја.

²⁹ Кривични законик Републике Србије - Сл. гласник РС, број 85/2005, 88/2005-испр., 107/2005-испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019.

³⁰ Агенција за безбедност саобраћаја, Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији за период од 2013. до 2017. године, Београд, 2017. стр. 11.

3. ФАКТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ

3.1 Човек као фактор безбедности

1. ПОЛ – На основу бројих анализа, упркос бројним предрасудама о женама као учесницама у саобраћају, статистика показује да жене чине мање саобраћајних прекршаја, ређе прекорачују брзину, ређе возе агресивно и под утицајем алкохола. Жене боље и озбиљније схватају опасност и мање су склоне ризицима.

1.1 „Ма 100% је жена за воланом“

Реченица из наслова је она коју мушкарци најчешће изговарају када се заглаве у колони аутобила или када виде да неко од учесника у саобраћају прави саобраћајне грешке. Иако су предрасуде о женама код нас итекако приметне, постоје истраживања, рађена на великом броју узорка у бројним државама у свету које показују да се жене савеснији и бољу учесници у саобраћају од мушкараца. Наравно већина возача мушкараца свакако да не би прихватила ову чињеницу произашлу из истраживања будући да је ова предрасуда дубоко укореењена у нашој земљи.

2. СТАРОСТ – Различите старосне групе имају различите нивое знања, различите ставове, способности, понашања итд. Повећан ризик учешћа у саобраћају имају млади до 25 година живота, којима је у основи њиховог ризика неискуство, склоност ка ризичном понашању и стари преко 70 година, којима, иако имају искуства, биолошка старост умањује психофизичке способности. Када се нађу у саобраћају, особе старије од 65 година, имају за 50% већу вероватноћу да доживе саобраћајну незгоду у којој ће смртно страдати од просечног ризика за остатак популације становништва у Србији, а чему у прилог говоре и бројни извештаји Агенције за безбедност саобраћаја.

3. ИСКУСТВО – Искуство у саобраћају се може изразити прикупљањем података о возачком стажу, односно о периоду од полагања возачког испита. Такав возачки стаж се састоји од мртвог возачког стажа у којем возач не вози или мало вози и стварни возачки

стаж у коме возач активно и интензивно вози. Према том укупном возачком стажу, возачи се могу поделити на шест група:

1. Неискусни возачи - почетници,
2. Недовољно искусни возачи (6 до 10 година укупног возачког стажа),
3. Искусни возачи (11 до 15 година),
4. Зрели возачи (11 до 20 година),
5. Врло искусни возачи (21 до 25 година) и
6. Стари возачи (преко 25 година укупног возачког стажа).

Возачка дозвола може да се изда оном лицу које испуњава старосне и здравствене услове, има пребивалиште или одобрен привремени боравак у Републици Србији од најмање шест месеци, које је положило возачки испит за возача одређене категорије возила, које је положило испит из прве помоћи и није му забрањено управљање моторним возилом или скупом возила³¹.

4. ВОЖЊА ПОД ДЕЈСТВОМ АЛКОХОЛА – Дејством алкохола слаби оштрина вида, слаби координација, прецизност покрета, пажња. И најмање количине алкохола угрожавају безбедност саобраћаја јер алкохол деградира све способности возача, без обзира на искуство возача. Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописано је да ће полицијски службеник привремено искључити возача из саобраћаја ако је под дејством алкохола које Законом није дозвољено. Искључење траје 24 сата, а изузетно, у случају возача који је благо, односно умерено алкохолисан, искључење траје 12 сати. Возило којим је управљао возач који је искључен из саобраћаја може да буде премештено са стране, односно по налогу полицијског службеника уколико омета несметано и безбедно одвијање саобраћаја.

Правилником о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења³² прописани су, између осталог, начин, поступак и средства спровођења посебних мера и

³¹ Услов за издавање возачке дозволе за управљање трактором или мотокултиватором није положен испит из прве помоћи. С. Милетић, С. Југовић, Право унутрашњих послова, треће измењено и допуњено издање, Криминалистичко полицијска академија, Београд, 2016, стр. 254.

³² Правилник о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења (Службени гласник Републике Србије, број 69/2010, 78/2011, 31/2013, 37/2013-испр., 85/2014, 98/2016-одлука УС).

овлашћења у које спадају искључења возаћа и возила из саобраћаја, задржавања возача, утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци и друге посебне мере и овлашћења.

Законом је прописана и обавеза возача да поступи по налогу овлашћеног лица и омогући испитивање, односно алко тестирање, а за лице које то одбије предвиђена је казна затвора од најмање 15 дана или новчана казна од 100.000 до 120.000,00 динара и 14 казених поена³³.

У случају да возач оспорава количину алкохола измерену одговарајућим средствима, полицијски службеник ће му омогућити да на лицу места поднесе захтев и да о сопственом трошку буде подвргнут анализи крви, урина и других телесних материја.

У човеку одувек постоји жеља да превазиђе своје могућности, да буде бољи, снажнији, спрерентији, да достигне већу брзину. Под утицајем алкохола смањују се могућности расуђивања, критичност, способност сагледавања збивања око себе, док жеља за доказивањем расте.



Када пијете, не возите – када возите, не пијте!

Слика 7. извор: Аутошкола StopLine.rs

У погледу присуства алкохола у крви можемо разликовати:

- умерено пијанство (0,31 до 0,50 мг/мл) – казна од 5.000,00 динара, возач се искључује из саобраћаја, не изриче се заштитна мера
- средња алкохолисаност (0,51 до 1,19 мг/мл) – возач се искључује из саобраћаја, против возача се покреће прекршајни поступак, могућност изрицања новчане казне

³³ Казнени поени изричу се возачу који изврши одређени прекршај. Казнене поене евидентира територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова која води возача у евиденцији на основу правноснажне одлуке о кажњавању. Казнени поени се бришу након истека 24 месеца од дана правноснажности одлуке о прекршају, члан 198 Закона о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник Републике Србије, број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018- др закон, 87/2018 и 23/2019).

од 6.000,00 до 20.000,00 динара, изриче се заштитна мера одузимање возачке дозволе од 3 месеца

- тешка алкохолисаност (1,2 до 1,6 мг/мл) – обавезно је задржавање возача до отрежњења, а најдуже 12 сати, покреће се прекршајни поступак, новчана казна се може изрећи од 15.000,00 до 30.000,00 динара, изриче се 10 казних поена и заштитна мера од 6 месеци
- веома тешка алкохолисаност (1,61 до 2,0 мг/мл) – обавезно задржавање возача, покреће се прекршајни поступак, новчана казна се може изрећи од 15.000,00 до 30.000,00 динара, изриче се 12 казних поена и заштитна мера од 8 месеци
- потпуна алкохолисаност (преко 2 мг/мл) – обавезно задржавање возача, покреће се прекршајни поступак, могућност изрицање казне затвора од 15 дана или новчане у распону од 100.000,00 до 120.000,00 динара, изриче се 14 казних поена

5. НЕКОРИШЋЕЊЕ СИСТЕМА ЗАШТИТЕ – Најзначајнији системи заштите су: сигурносни појасеви, ваздушни јастуци, наслони за главу и заштитне кациге за двочкаше.

Употреба сигурносних појасева једна је од најефикаснијих мера смањења стопе страдања у саобраћају. Они делују као пасиван елемент безбедности возила будући да ефикасно ублажавају последице саобраћајних несрећа. Иако је употреба сигурносног појаса у Републици Србији прописана и обавезна, како за возаче, тако и за остале путнике у возилу, постојећа техничка решења омогућавају избор корисницима возила да ли ће их користити или не. Самим тим, сваки корисник возила треба да има на уму да употреба сигурносног појаса на предњим седиштима за око 40% смањује број погинулих приликом судара возила.

ВЕЖИ ПОЈАС! САЧУВАЈ ЖИВОТ!



Путник који користи сигурносни појас
Слика 8. извор: Аутошкола StopLine.rs



Путник који не користи сигурносни појас

На безбедност саобраћаја утичу и други елементи фактора човек као што су: умор, утицаји дрога и лекова, жеља за испитивањем непознатог, пушење, неодржавање безбедног одстојања између возила, претицање на местима забрана и у опасним ситуацијама, непоштовање светлосних сигнала, агресивност итд.

6. СТРУКТУРА ЛИЧНОСТИ – Без обзира на квалитет пута, возила, пола и других објективних околности безбедно одвијање саобраћаја највише зависи од човека, његових унутрашњих ресурса и индивидуалне реакције на ситуације које се дешавају у саобраћају. Ово понашање у великој мери зависи од структуре личности која обухвата темперамент, карактер и карактерне особине, навике, идеалне, емоције, интелигенција, сензорне способности и друга лична својства.

3.2. Возило као фактор безбедности саобраћаја

Активној и пасивној безбедности возила доприносе бројни елементи и то: пнеуматици, уређаји за кочење, уређаји за управљање, резервоар за гориво, браник, маса возила, дужина возила, уређаји за спајање вучног и прикључног возила, браве на вратима, ветробранско и остала стакла на возилу, седишта са наслонима за главу, сигурносни појасеви, ваздушни јастуци итд. Самим тим, возила у саобраћају морају да испуњавају прописане техничке услове и да буду исправна, а што подразумева да имају исправне све прописане уређаје и опрему. Техничка исправност возила за његово учешће у саобраћају врши се на техничком прегледу, који могу бити редовни, ванредни и контролни³⁴.

³⁴ **Редовни** (годишњи и шестомесечни) врши се пре издавања саобраћајне дозволе, односно пре издавања регистрационе налепнице. **Ванредни** се врше после поправке оштећених виталних склопова и уређаја или искључења возила из саобраћаја због техничке неисправности утврђене на контролном прегледу. Овлашћено службено лице МУП-а и инспектор за друмски саобраћај могу дати налог за **контролни** технички преглед возила. С. Милетић, С. Југовић, Право унутрашњих послова, Криминалистичко-полицијска академија, Београд, 2016, стр.255-256

3.3. Пут као фактор безбедности саобраћаја

На безбедност саобраћаја као елементи пута утиче: траса пута – у кривинама са радијусом од 400м ризик од незгоде је два пута већи него на правој деоници, затим стање коловоза, број раскрсница, препреке поред пута које могу имати и позитиван и негативан утицај. Негативан утицај је тај што могу ометати прегледност што повећава ризик настанка несреће, а позитиван утицај је тај што нпр. асфалтирање банкина поред отворених путева смањује број несрећа за чак 41%.

Захтеви саобраћајне безбедности саобраћаја морају се уважавати од планирања, пројектовања и изградње путева из разлога што се грешке у овим фазама касније тешко отклањају, што доприносе настанку саобраћајне незгоде и што су поступци отклањања грешака веома скупи.

У погледу коловоза оно што директо утиче на безбедност саобраћаја је следеће:

1. Равност површине коловоза
2. Ширина коловоза и број саобраћајних трака
3. Пријањање (атхезија) коловозне површине
4. Одводњавање коловоза

Када се говори о путу као фактору безбедности саобраћаја, оно што се мора поменути, а где се догоди 40-50% од укупног броја несрећа, јесу раскрснице. Како су раскрснице место укрштања два или више путева у друмском саобраћају, потребно је раскрснице решавати у два или више нивоа, осигурати добру прегледност, а посебну пажњу посветити регулацији саобраћаја на раскрсници.

Путеви се могу пустити у саобраћај тек онда када се утврди да и са гледишта безбедности саобраћаја испуњавају све прописане техничке нормативе и друге услове.

4. ПРЕВЕНТИВНЕ АКТИВНОСТИ

Саобраћај омогућава веома брзо одлажење са са једног места на друго, безбедну и ефикасну размену добара, пословна и рекреативна путовања, али и друге многобројне активности које прожимају различите сфере савременог света. Ниједна људска делатност није толико унапредила стандард, али истовремено ниједна људска делатност није однела толико људских живота као саобраћај.

Агенција за безбедност саобраћаја годинама уназад спроводи кампање и акције чији је циљ да подигну ниво безбедности саобраћаја у Републици Србији. Свака од тих кампања, било да је емитована путем средстава јавног информисања, интернета, на билбордима, едукацијом у школама, има само један циљ – да спречи да било ко страда у саобраћајној несрећи. Неке од тих кампања јесу „Никад немој... да изазиваш судбину“, „Или волан или мобилни“, „Бирам живот“, „Вози пажљиво, неко те воли“ и многе друге. Поред тога, неопходна је едукација грађана, а нарочито младих, јер саобраћајне незгоде нису случајне несреће већ резултат системских грешака и нерада. Имајући у виду истраживање које чини саставни део овог студијско истраживачког рада, а који је урађен само за петогодишњи период јасно је да Република Србија не сме да прихвати људске и материјалне ресурсе у том обиму. Један од приоритета у циљу смањења броја повређених и страдалих у саобраћају јесте увођење редовног праћења, извештавања и сталног унапређивања безбедности саобраћаја. Самим тим превасходно је потребно порадити на правном оквиру безбедности саобраћаја, затим обезбедити поштовање зацртаних правила понашања учесника у саобраћају и то како на републичком тако и на локалном нивоу. Такође, важно је подићи свест људи о штетним последицама небезбедног понашања у саобраћају, затим организовање што већег броја радионица чији циљ треба да буде усвајање ставова, знања и вештина како у току саме вожње тако и након евентуалне саобраћајне незгоде. Самим тим долази се до простог закључка да поред правосудних управних и других органа већи утицај морају имати и научно образовне установе, различита удружења и стручне организације али и медији.

Безбедности саобраћаја доприносе и поједини субјекти, пре свега *СКУПШТИНА* (државна, градска, општинска) која, као таква, доноси нормативне, планске и стратешке

документе којима доприноси системском унапређењу безбедности саобраћаја, затим *ИЗВРШНИ ОРГАНИ* (Влада, градско веће, административне службе градова) који прате стање безбедности на путевима, припремају и предлажу скупштинске прописе, подстичу и помажу рад других органа. Након тога важно је поменути *ЗДРАВСТВЕНЕ УСТАНОВЕ* које ефикасном раду на терену и лечењу повређених у саобраћајним незгодама могу битно да смање последице незгода на путевима. Оне такође помажу полицији у доказивању и документовању вожње под утицајем алкохола, опојних дрога путем стручних прегледа, анализа крви и слично. Субјекат, који на извештан начин доприноси унапређењу безбедности саобраћаја јесу и *ПРАВОСУДНИ ОРГАНИ* (судија за прекршаје, јавна тужилаштва, казнено поправни домови) који својим стручним, праведним и ефикасним радом доприносе унапређењу заштитног механизма, привременом или трајном удаљењу „опасних“ возача те на тај начин искорењавању наопаснијих појава у оквиру саобраћаја, мењању ставова и јачању ауторитета државе.

Глава 5.

ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВНИМ ПОРЕЦИМА НА ПРОСТОРУ БИВШЕ СФРЈ

Социјалистичка Федеративна Република Југославија бивша је југословенска држава која је обухватала територије данашњих независних држава и то Србије, Хрватске, Босне и Херцеговине, Северне Македоније, Црне Горе и Словеније. Формирана је 1945. године, а главни град СФРЈ био је Београд. У формалном смислу распад СФРЈ започео је 1991. године када су Словенија и Хрватска одлучиле да прекину све везе с осталим републикама и да постану независне државе, а завршио се 27. априла 1992. године онда када су Србија и Црна Гора одлучиле да наставе живот у новој држави- Савезној Републици Југославији, да би након тога, прецизније 2003. године реформисале и преименовале државу у Државна заједница Србија и Црна Гора.

Пре самог упуштања у делатност полиције поменутих држава као и свим позитивним и негативним ефектима у оквиру истих, важно је споменути да је и држава СФРЈ имала орган задужен за очување унутрашњег мира и реда, а то је Милиција Социјалистичке Федеративне Републике Југославије. Задатак Милиције у оквиру СФРЈ био је да спречава нарушавање јавног реда, штити слободу и животе грађана, друштвену и личну имовину, открива кривична дела и извршиоце и осигурава извршење других послова одређених законом.

1. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ ЦРНЕ ГОРЕ

Црна Гора је 2006. године иступила из државне заједнице у којој се до тада налазила и након одржаног референдума постала независна држава. Законом о унутрашњим пословима (Сл.лист ЦГ, бр. 44/2012, 36/2013, 1/2015 и 87/2018) уређују се унутрашњи послови, начин вршења и друга питања од знајача за вршење полицијских послова. Црна Гора је приступила и следећим међународним конвенцијама из области друмског саобраћаја: Уговору о међународном повременом превозу путника аутобусима (ИНТЕРБУС Уговор), Царинској конвенцији о међународном превозу робе под покрићем ТИР карнета, Конвенцији о уговору за међународни превоз робе друмом, Уговорима о

међународном друмском превозу путника и робе између Владе Црне Горе и других земаља. У таквој држави, Министарство унутрашњих послова организовано је по принципу сектора:

- Сектор полиције опште надлежности - Одсјек за јавни ред и мир, Одсјек за безбједност друмског саобраћаја, Одсјек за превенцију и рад полиције у заједници, Одсјек за заштиту лица, имовине и детективску делатност, Одсјек за спровођење поступка принудне наплате и Оперативно комуникациони центар;

- Сектор криминалистичке полиције – Одсјек за сузбијање општег криминалитета, Одсјек за сузбијање привредног криминалитета, Одсјек за спречавање и сузбијање злоупотребе дрога, Одсјек за сузбијање кривичних дјела кријумчарења и трговине људима и илегалних миграција, Одсјек за специјалне истражне методе, Одсјек за криминалистичко-обавјештајне послове, Одсјек за међународну оперативну полицијску сарадњу ИНТЕРПОЛ-ЕУРОПОЛ-СИРЕНЕ;

- Сектор за борбу организованог криминала и корупције – Специјално полицијско одјељење, Одсјек за сузбијање тешких кривичних дела, Одсјек за борбу против кријумчарења дрога, Одсјек за заштиту свједока, Одсјек за посебну оперативну подршку;

- Сектор граничне полиције – Одсјек за наздор државне границе, Одсјек за граничне провјере, Одсјек за странце, визе и сузбијање незаконитих миграција, Одсјек за оперативни рад и анализу ризика, Мобилна јединица, Национални комуникациони центар ННЦ Подгорица, Регионални центри граничне полиције;

- Сектор за обезбјеђење личности и објеката – Одсјек за обезбјеђење личности, Одсјек за обезбјеђење страних штићених личности, Одсјек за обезбјеђење објеката и ДКПа

- Сектор специјалне полиције – Противтерористичка јединица, Посебна јединица полиције, Јединица за логистику и подршку;

- Сектор за спречавање прања новца и финансирања тероризма – Одсјек за аналитику и сумњиве трансакције, Одсјек за међународну размјену обавјештајних података и информација.³⁵

Сектор полиције опште надлежности – **Одсјек за безбједност друског саобраћаја** врши послове који се односе планирање, организовање, као и пружање стручне помоћи одељењима безбедности као и локалним полицијским станицама, анализу података о саобраћајним незгодама, њиховим последицама као и мерама превенције, врши обуку припадника саобраћајне полиције у земљи и иностранству, врши надзор, регулисање и контролу саобраћаја на државним путевима, као и надзор над путевима и путне инфраструктуре и обавља друге послове у складу са законом.

Сагласно Закону о унутрашњим пословима (Сл.лист ЦГ, бр. 44/2012, 36/2013, 1/2015 и 87/2018) једно од основних овлашћења саобраћајних полицајаца у Црној Гори јесте издавање упозорења и наређења ради одржавања безбедности саобраћаја на путевима. Поред тога, имају могућност заустављања и прегледања возила и лица, као и да врше надзор над одвијањем саобраћаја на путевима. Одсјек за безбједност саобраћаја на путевима је у циљу подизања саобраћајне културе код свих учесника у саобраћају, а самим тим и побољшању стању безбедности на путевима предузимао низ превентивних мера, а неке од њих су „Кад пијем не возим“, „Први саобраћајни час“, „Појас за све“, а уз помоћ средстава јавног информисања обавестио јавност о употреби радара на скоро свим саобраћајницама у земљи, па се самим тим превентивно деловао на учеснике у саобраћају.

У обављању својих законом одређених послова, полицијски службеници имају овлашћења прописана Законом о унутрашњим пословима у члану 23, а то су: прикупљање и обрада личних и других података, утврђивање идентите лица и истовјетности предмета, позивање, привођење, привремено ограничење слободе кретање, давање упозорења и издавање наређења, употреба туђег саобраћајног средства или средства везе, привремено одузимање предмета, заустављање и преглед лица и предмета, јавно обећање награде, снимање на јавном мјесту, полицијско опажање, односно опсервирање, употреба средства принуде и спровођење специјалних полицијских радњи.

³⁵ www.up.gov.me

Оно што је посебно важно истаћи јесте чињеница да је за време летње туристичке сезоне у Црној Гори (јун, јул, август и септембар) доста већи број саобраћајних несрећа, страдалих и повређених лица, а из разлога повећане фреквенције саобраћаја на магистралним и регионалним путевима. Највише погинулих у саобраћају су возачи моторних возила који чине чак 50% од свих погинулих лица, затим следе сапутници којичине 25% погинулих лица, а након тога пешаци и мотоциклисти³⁶.

Анализирајући бројне извештаје донете под окриљем Владе Црне Горе, Министарства унутрашњих послова, Управа полиције ЦГ, може се закључити да Црна Гора не заостаје за Републиком Србијом када су прекршаји у питању. У 2018. године на територији Црне Горе регистровано је чак 209.502 прекршаја, а најчешће због:

- некоришћења сигурносног појаса,
- управљање нерегистрованим возилом,
- управљање возилом под дејством алкохола,
- коришћење мобилног уређаја приликом вожње,
- непрописно претицање и обилажење,
- не пропуштање песака на пешачком прелазу и др.

2. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ РЕПУБЛИКЕ ХРВАТСКЕ

Република Хрватска је до деведесетих година XX века била у саставу тадашње Социјалистичке Федеративне Републике Југославије. Године 1991. Хрватска је, заједно са Словенијом, иступила из СФРЈ и тада долази до њеног међународног признања као независне и самосталне државе, а 1. јула 2013. године постаје 28 чланица Европске Уније. Нагли прелаз из социјалистичког у капиталистичко друштво утицао је на целокупно хрватско друштво, а није заобишао ни полицију.

³⁶ Извјештај о стању безбједности саобраћаја на путевима у Црној Гори, Влада Црне Горе, Министарство унутрашњих послова, Управа полиције, Подгорица, 2019, стр.4

Организациона историја хрватске полиције се дели на три периода. У првом периоду полиција је била унутар некадашње Југославије и то као део централизоване милиције унутар ове државе. Други период у историји хрватске полиције почиње по завршетку рата 1995. године, а трећи се везује за ране двехиљадите године.

Данас је хрватска полиција централизована, смештена у оквиру Министарства унутрашњих послова. Гледано хијерархијски, на челу се налазе министар и директор полиције-равнатељ. Закон о полицији из 2011. године полицију води према циљу демократске организације и делатности. Промене донете тим законом односе се и на административни део па се на челу полиције налази главни полицијски директор који је на то место постављен по кључу професионалности, а не политичкој подобности. Директор може да буде особа са најмање петнаест година искуства у обављању полицијског посла, од којих последњих десет треба да буде на надзорничким позицијама, а потребно је да претходно стекне статус полицијског саветника.

Делатност полиције генерално, као и прометне-саобраћајне полиције уређена је Законом о полицији (Народне новине 34/11, 130/12, 89/14, 151/14, 33/15, 121/16, на снази од 18.07.2019. године), Законом о сигурности промета на цестама (Народне новине бр. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19), али и бројним Правилницима, а један од значајнијих је Правилник о начину поступања полицијских службеника у обављању послова надзора и управљања прометом на цестама (Народне новине бр. 141/11), а који је донет на темељу члана 33 став 3 Закона о сигурности промета на цестама („Народне новине“ бр. 67/2008, 48/2010 и 74/2011). Узимајући у обзир напред поменуте правне акте, прометна полиција самостално или у сарадњи и координацији са другим јединицама полиције, спроводи надзор над возилима, возачима и путницима у цестивном промету на читавој територији Републике Хрватске, врши надзор брзине кретања возила, надзор теретног промета, предузима мере осигурања трагова кривичних дела, прекршаја и прометних несрећа, спречава бег починитеља кривичних дела, суделује у спровођењу криминалистичких истраживања, спровођења едукативних акција, поступа у случајевима прометних гужви и застоја на цестовном промету и обавља друге послове у складу са законом.

Узимајући у обзир одредбе Уредбе о унутрашњем устројству Министарства унутарњих послова („Народне новине“ бр. 77/2012, 140/2013 и 50/2014) уређено је да мобилна јединица прометне полиције самостално или у сарадњи са другим јединицама Равнатељства полиције, полицијским управама, као и другим државним органима и институцијама задуженим за послове сигурности, спроводи надзор над возилима, возачима и путницима у цестовном саобраћају на подручју Републике Хрватке, да приликом обављања те основне делатности прикупља обавештења за обављање послова из делокруга свог рада, предузима све мере ради осигурања трагова кривичних дела и прекршаја, као и спречавање бежања учиниоца тих дела, учествује у спровођењу криминалистичких радњи. Оно је што је важно нагласити јесте да поред учествовања у пословима који су усмерени на спречавање вршења кривичних дела, јединица прометне полиције суделује у споровођењу општих превентивно-репресивних акција, али и едукативних акција, а све такође у циљу спречавања вршења кривичних дела и прекршаја, као и смањења броја саобраћајних несрећа на цестама. Поред побројаних, једна од основних делатности прометне полиције на територији Републике Хрватске јесте да иста поступа у случајевима прометних гужви и застоја на цестовном промету, као и да предузима све неопходне мере ради осигурања проточности промета саобраћаја.

Полицијски службеници имају свој кодекс. Етички кодекс полицијских службеника представља моралне и етичке стандарде полиције, изражава вољу и жељу полицијских службеника за законитим, професионалним, праведним, пристојним, коректним и хуманим поступањем. Међу начелима за обављање послова државне управе потребно је издвојити четири најважнија начела: начело законитости, начело самосталности, начело ефикасности и начело јавности.

Свакодневно смо изложени бројним медијским информацијама о прометним несрећама у Хрватској, нарочито о онима са смртно страдалим и повређеним особама. Осим несрећа са страдалим особама, честе су и оне несреће које за последицу имају материјалну штету. Управо је полиција тај орган који је задужен за бригу о сигурности у цестовном промету. Из овакве формулације и функције полуције коју има у друштву, могу се извести одређени послови полиције, а то су да осигура поштовање саобраћајних, односно прометних прописа, права и обавезе свих учесника у саобраћају, као и да уколико

неко од учесника прекрши прометни пропис, правило или изазове прометну несрећу, да евентуално утврди њихову одговорност и да их даље процисуира у одређеном поступку. Имајући у виду огроман број саобраћајних несрећа на територији Хрватске, полиција је у обавези да чим прими дојаву о прометној несрећи, на место догађаја упути припаднике прометне полиције како би се утврдила истинитост дојаве. Приликом обављања увиђаја полиција је у обавези да утврди све релеватне чињенице које се односе на прометну несрећу, а сагласно Правилнику о начину поступања полицијских службеника у обављању послова надзора и управљања прометом на цестама³⁷. Након увиђаја, а најкасније 24сата по добијању дојаве о прометној несрећи, саобраћајци су у обавези да изврше евидентирање података о прометној несрећи, односно да утврђене податке унесу у образац „Упитник о прометној несрећи“.

Оно што је карактеристично за саобраћајну (прометну) полицију у Хрватској јесте управо корупција њених припадника. Анализа статистика Министарства унутрашњих послова Републике Хрватске показује да је за период од 2004. године до 2013. године било покренуто 180 криминалистичких истрага против припадника полиције. Кодекс ћутања у хрватској полицији може се сматрати делом полицијске културе, па самим тим се из унутрашњости не може сазнати колико тачно износи та тамна бројка заступљености корупције у оквиру полиције. Млади полицијски службеници, са мање радног стажа, често од колега са више радног стажа преузимају кодекс ћутања као образац понашања у сврху продубљивања колегијалности међу службеницима. Чак око 65% испитаника – полицијских службеника изјаснило се како не би одало свог колегу, поготово када су у питању ситуације унутрашње корупције.³⁸

3. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

После Другог светског рата и стварања социјалистичке Југославије, Босна и Херцеговина постала је једна од република у саставу СФРЈ, и такав статус је задржала до

³⁷ Правилник о начину поступања полицијских службеника у обављању послова надзора и управљања прометом на цестема (Народне новине, број 141/11)

³⁸ Kutnjak, Ivković, Klockars, *The Contours of Police integrity across eastern Europe, The case of Bosnia and Herzegovina and the Croatia*, Zagreb, 2004. стр. 419

1995. године потписивањем Дејтонског споразума којим је Босна и Херцеговина постала независна држава подељена на два дела-Републику Српску и Федерацију Босна и Херцеговина у чијем саставу се налази Брчко Дистрикт који представља аутономну јединицу локалне самоуправе. Традиционални полицијски модел, који је претходио моделу новог концепта рада полиције у заједници у Босни и Херцеговини (у даљем тексту БиХ) корене је вукао из Социјалистичке Федеративне Републике Југославије у чијем се саставу, како је већ поменуто, налазила БиХ. Полиција је схватана као државни орган принуде, чији је основни задатак био заштита уставом утврђеног поретка. Ова подела довела је до одржавања три групе народа на територији једне државе и то, у Федерацији БиХ – Бошњака и Хрвата, док је Република Српска ентитет српског народа.

Делатност полиције у Републици Српској регулисана је Законом о полицији и унутрашњим пословима³⁹ којим је прописана делатност полиције, врсте, принципи на којима се заснива њихов рад, делокруг рада Министарства унутрашњих послова, али и сарадња и међусобни односи МУП-а Републике Српске са органима Босне и Херцеговине, ентитетским органима, органима Брчко дистрикта БиХ и другим органима и организацијама, али и Законом о јавном реду и миру, Закон о прекршајима Републике Српске и другим законима и подзаконским актима. У Републици Српској, полицијска управа је централна и надлежна је за целу територијалну јединицу. Ова извршна институција основана је 1992. године, и налази се под окриљем Министарства унутрашњих послова Републике Српске.

Делатност саобраћајне полиције у Босни и Херцеговини регулисана је Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини⁴⁰ на тај начин што је у члану 1 овог члана одређено да се овим законом *„утврђују основни принципи међусобних односа и понашања учесника у саобраћају и других субјеката у саобраћају, основни услови које морају да задовоље путеви у погледу безбједности саобраћаја на путевима, вођење Централног регистра возача и возила, правила саобраћаја на путевима, систем саобраћајних знакова и знакова које дају овлашћена лица, дужности у случају*

³⁹ Закон о полицији и унутрашњим пословима (Службени гласник Републике Српске, број 57/16, 110/16, 58/19)

⁴⁰ Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Службени гласник Босне и Херцеговине, број 6/2006, 75/2006-испр., број 84/2009, 48/2010, 48/2010-др.закон, број 18/2013, 8/2017, 89/2017 и 9/2018)

саобраћајне незгоде, оспособљавање кандидата за возача, услови за стицање права на управљање моторним возилом, полагање возачких испита, услови за уређаје и опрему возила, димензије, укупна маса и осовинско оптерећење возила, основни услови које морају да задовоље возила у саобраћају, рад струковних организација у Босни и Херцеговини, те друга питања из области безбједности саобраћаја на путевима која су јединствена за цијелу територију Босне и Херцеговине“ У Федерацији Босна и Херцеговина таквог јединства као у Републици Српској нема, с обзиром да је присутна децентрализација која се огледа у подели полицијских снага између десет кантона. У вези са напред наведеним, унутрашњи послови су у надлежности Федералног и кантоналних министарстава унутрашњих послова, и то: МУП Унско-санског кантона, МУП Посавског кантона, МУП Тузланског кантона, МУП Зеничко-добојског кантона, МУП Босанско-подрињског кантона, МУП Средњобосанског кантона, МУП Херцеговачко-неретванског кантона, МУП Западнохерцеговачког кантона, МУП Кантона Сарајево и МУП Кантона 10. Поред наведених кантоналних полиција, потребно је напоменути да Брчко Дистрикт БиХ, као административна јединица локалне самоуправе, има сопствену полицију која обавља све функције предвиђене законом.

Законом о основама сигурности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ“ бр. 6/2006, 75/2006, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 18/2013 и 8/2017) прописано је да контролу и регулисање саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини врше овлашћена лица надлежног органа унутрашњих послова, затим дата су општа правила саобраћаја у погледу возила, возача, путника, пешака, као и правила која се односе на заустављање возила, мимоилажење, кретање возила, првенство пролаза, саобраћај на раскрсници, претицање и обилажење и све друге радње која су од значаја саобраћајним полицајцима приликом обављања прописаних делатности.

Правилником о начину обављања послова контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима („Службени гласник Републике Српске“ бр. 122/2011) уређена је пролематика контроле саобраћаја те је прописано да саобраћајни полицајац који врши контролу то може чинити како стационарно, тако и у покрету, односно то може чинити пешака, на бициклу, мотоциклу, хеликоптеру или једноставно заузимањем стационарног положаја покрај пута, а имајући у обзир члан 11 став 2 поменутог Правилника возило

може да заустави ван коловоза на најпогоднијем и најбезбеднијем месту. Приликом заустављања возила, полицајац не мора имати посебан разлог, већ увек може да се позове на то да му је аутомобил био сумњив или да је једноставно у току појачана контрола саобраћаја, што се у пракси ове државе често и чини.

Поред закона и подзаконских аката у наведеној држави има доста етичких кодекса који позивају и на уздржавање полицајских службеника од укључивања у вршење кривичних дела, на заштиту тајних и поверљивих података, забрањујући узимање поклона или других врста личних користи и укључивање у корупцију. Изузетно, кодекси дефинишу и дужност припадника полиције да утиче и на чланове своје породице да не прибављају било какву противправну имовинску корист за себе или другог, не примају поклоне и не ступају у пословне односе који би оправдано могли изгледати као да се њима злоупотребљава статус припадника полиције.

Оно што је присутно последњих година на територији Републике Српске јесте систем радарске камере уграђен у необележена полицајска кола која се користе за мерење брзине. Имајући у виду чињеницу да је на путевима у Републици Српској велики број погинулих лица и да су један од главних узрока управо брза вожња и алкохол, употреба поменутих радара има самим тим, репресивну и превентивну сврху. Уз овакву и других акција који се последњих година спроводе на читавој територији БиХ, нема више „брисања казни, цепања налога и центлменских договора“, како је то навео Дарко Тулум, директор ентитетске полиције.

Да корупција не заобилази ни ову државу бивше СФРЈ говоре бројни извештаји од којих је један од најрелевантнијих „Ставови грађана о полицији“⁴¹, али и бројни наслови у новинама које је аутор имао у виду. Оно што је заједничко за Бих и Републику Србију јесте да се највећа стопа корумпираности примећује управо у оквиру саобраћајне полиције. Гледајући период од 10 година, анализе показују да је заступљеност у оквиру саобраћајне полиције са ранијих 29%, данас порасла на 75%. Разлози за такву појаву су бројни, почев од ниских плата припадника саобраћајне полиције, могућност да се лако заради додатни новац, до чињенице да грађани нису спремни да пријаве корупцију.

⁴¹ А. Кржалић, Ставови грађана о полицији, Резултати истраживања јавног мњења за Босну и Херцеговину, Сарајево, 2017.

Да Босна и Херцеговина ради на сузбијању ове негативне појаве показују бројне конвенције потписане од стране ове државе, а чије је одредба она дужна да поштује, а неке од њих су: Конвенција УН против транснационалног организованог криминала, Конвенција УН против корупције, Кривичноправна конвенција Савета Европе о корупцији, Споразум о оснивању групе држава за борбу против корупције-GRECO (Group of States Against Corruption), Споразум о сарадњи на превенцији и борби против прекограничног криминала са повељом о оснивању и раду Регионалног центра југоисточне европске иницијативе – SECI, као и бројни закони и подзаконски акти донети у циљу искорењавања корупције. Имајући у виду да БиХ није приступила међународном споразуму о међусобном проширивању територијалног важења осигурања аутоодговорности приликом кретања на пут у овој суседној земљи неопходно је постојање Зеленог картона. Зелени картон је препис полисе обавезног осигурања од аутоодговорности на међународном обрасцу.

4. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ СЛОВЕНИЈЕ

Словенија је по политичком уређењу демократска земља Средње Европе која се издвојила из СФРЈ те је након тога постала чланица Уједињених нација, а затим се придружила разним значајним политичким, безбедносним и економским организацијама као што су Савет Европе (1993), Европска унија (2004), Северноатлантски савез (НАТО; 2004), Организација за економску сарадњу и развој (OECD; 2010).

Полиција је орган у саставу *Министрства за нотрање задеве Републике Словеније*, чије је деловање до 2013, године било уређено Законом о полицији ЗОП⁴², а од 2013. године донета су два закона која уређују ову област и то Закон о налогах ин пообластилих поолиције⁴³ и Закон о организираности ин делу в полицији⁴⁴.

У документу „*Организација и посао полицијског деловања*“, по питању интегритета стоји да би полиција требало да обезбеди унутрашњу безбедност применом процедура превенције, детекције, процене и анализе потенцијалних ризика који угрожавају

⁴² Закон о полицији (Урадни лист РС, шт. 66/09).

⁴³ Закон о налогах ин пообластилих поолиције ЗНППол (Урадни лист РС, шт. 15/13, 23/15-попр., 10/17, 46/19-одл. Ус ин 47/19).

⁴⁴ Закон о организираности ин делу в полицији (Урадни лист РС, шт. 15/13, 11/14, 86/15, 77/16, 77/17, ин 36/19).

унутрашњу безбедност полиције, и да уведе мере за смањење ризика који понижавају интегритет полицијских службеника и полицијских јединица. Такође, значајан је и *Кодекс полицијске етике*, у којем су на конкретан и приступачан начин представљена правила професионалног понашања полицијских службеника.

Документ под називом *Антикорупцијски програм у полицији* из 2005. године представља, уз поменути етички кодекс понашања, основ за приступ јачању интегритета у словеначкој полицији.

Основни задаци саобраћајних полицајаца у локалној заједници односе се на: превентивни рад усмерен на спречавање кривичних дела и прекршаја, информисање грађана о појавним облицима криминалитета и насиља, саветовање грађана, презентације и предавања у васпитно-образовним установама, обилазак повређених грађана у саобраћајним незгодама и жртава кривичних дела, враћање нађених и одузетих предмета, као и прикупљање информација кроз разговоре са грађанима. Приликом обављања законом поверених послова и задатака, припадници саобраћајне полиције Словеније, као и остале земље у традицији примењују слична овлашћења, а то су: упозорење и наређење, идентификација лица и предмета, утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци, употреба саобраћајног средства и средства везе, довођење, позивање и др.

5. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПРАВУ СЕВЕРНЕ МАКЕДОНИЈЕ

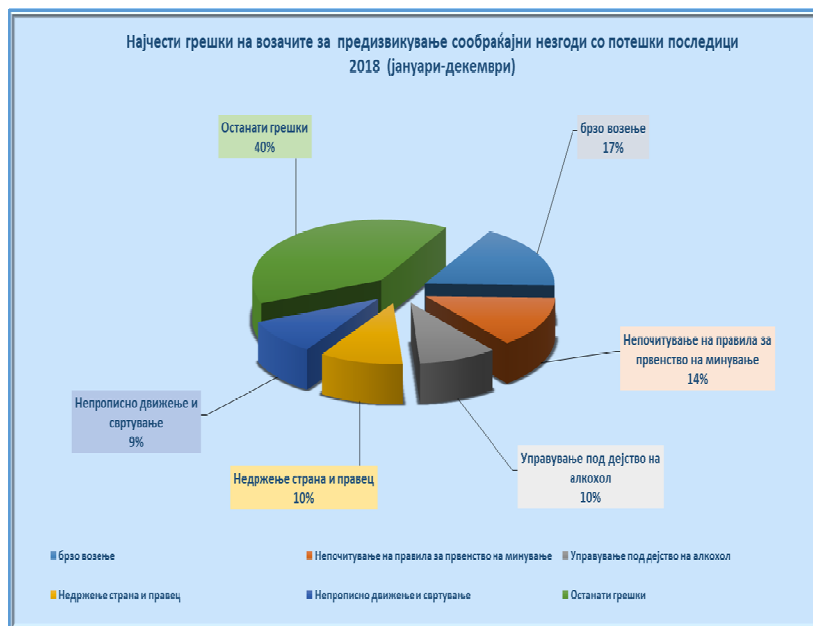
Република Северна Македонија је од референдума 1991. године прогласила независност, међутим због спора око имена са Грчком се у Организацији уједињених нација и многим службеним документима у иностранству, до 2019. године се користило име Бивша Југословенска Република Југословија.

Делатност полиције уопште, укључујући и саобраћајну полицију, у праву Северне Македоније регулисана је Законом о полицији⁴⁵ којим се уређује организација полиције,

⁴⁵ Закон за полиција (Службен весник на Република Македонија бр.114/06, 06/09, 145/12, 41/14, 33/15, 148/08).

полицијски послови, као и права и обавезе полицијских службеника, као и остали послови уколико нису регулисани Законом о унутрашњим пословима⁴⁶.

Важно је поменути да је број саобраћајних несрећа у Републици Северној



Македонији огроман, па је самим тим посао саобраћајних полицајаца доста озбиљнији него у државама у окружењу. Узроци великог броја саобраћајних несрећа, а сходно резултатима спроведеним у оквиру Министарства унутрашњих послова, су приказани на фотографији преузетој са

сајта:

Слика 3. извор: <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/60>

Влада Републике Србије је у Београду са Владом Републике Македоније дана 18. јула 2014. године потврдила споразум о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о узајамном признавању возачких дозвола којим су се обавезале да узајамно признају дозволе издате од надлежних органа било које од уговорних страна у складу са њиховим националним законодавством, за носиоце возачких дозвола који имају одобрен боравак на њиховој државној територији.

⁴⁶ Закон за внатрешни работи (Службен весник на Република Македонија бр. 42/2014, 116/2014, 33/15,33/15).

Глава 6.

ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ИЗАБРАНИМ ДРЖАВАМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

„Унија успоставља полицијску сарадњу у којој учествују сви надлежни органи држава чланица, укључујући полицију, царину и друге органе кривичног гоњења везано за спречавање, откривање и истрагу кривичних дела“.

Лисабонски Уговор

Европска унија је наднационална унија која у свом саставу броји доста развијене државе Европе. Своје корене вуче од Европске економске заједнице основане Римским уговором још 1957. године од стране шест европских држава да би након тога, придруживањем нових држава чланица стекла велику моћ и углед.

Потписивањем бројних Уговора о оснивању Европске уније (у даљем тексту ЕУ), али и каснијих конвенција, протокола и других аката, државе чланице ЕУ обавезале су се на остваривање заједничке полицијске сарадње, као и сарадње у области саобраћаја, па је сходно реченом важно поменути Конвенцију о Еурополу – Европска полицијска служба. Еуропол је почео са радом 1. јула 1999. године, а његово седиште налази се у Хагу, Холандија. Циљ основања овог органа, чије је оснивање било договорено још Уговором из Мастрихта⁴⁷ 1992. године, јесте повећање ефикасности и сарадње између полицијских органа земаља чланица.

У погледу саобраћаја унутар Уније важно је поменути забрану дискриминације која се састоји у томе да превозник наплаћује различите цене и намеће различите услове за исте робе на истим саобраћајним правцима, да је државама чланицама забрањено увођење путарина и услова који садрже било који облик помоћи или заштите у корист једног или вишепривредних друштава или гране привреде, осим уколико то није одобрила Комисија

⁴⁷ 8. децембра у Риму 1990. године дошло је до сазивања међувладине Конференције о економској и монетарној политици. Као резултат рада Конференције, у Мастрихту је 7. фебруара 1992. године потписан Уговор о Европској унији, познати као Уговор из Мастрихта. Уговор је ступио на снагу 1. новембра 1993. године. З. Радивојевић, В. Кнежевић-Предић, *Институционални механизам Европске уније после Лисабонског уговора*, Ниш, 2016. стр.23

из чега прозилази да се на територији Уније примењују заједничка правила везана за међународни саобраћај, мере за побољшање безбедности саобраћаја, као и друга правила и све друге одговарајуће прописе.

1. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У САВЕЗНОЈ РЕПУБЛИЦИ НЕМАЧКОЈ

Савезна Република Немачка је демократска федерална и парламентарна република у средњој и западној Европи, једна од најнасељенијих држава Европе, један од оснивача Европске Уније, али и једна од најпопуларнијих имиграционих дестинација на свету. Као таква држава, има развијени друмски, железнички, ваздушни и водени саобраћај. Главна саобраћајна чворишта су велики немачки градови почев од Берлина, Франфуркта, Минхена и Хамбурга. Имајући у виду да је Немачка, поред Белгије, Бугарске, Велике Британије, Грчке, Данске, Француске, Финске, Холандије, Хрватске и многих других земаља, чланица ЕЕП-а (Европског економског простора) пружа погодност у смислу да возачке дозволе издате у земљама чланицама ЕЕП-а важе и у Немачкој неограничено, што даље значи, да се у случају досељења у Немачку не морају замењивати за домаће. У погледу осталих земаља које нису чланице ЕЕП-а потребна је међународна возачка дозвола (МВД)⁴⁸. То је исправа која се издаје на основу међународне конвенције-Бечка конвенција о саобраћају на путевима којом се потврђује да је одређено лице оспособљено да управља одређеном категоријом возила. Законом је јавно овлашћење за издавање међународне возачке дозволе у Републици Србији поверено Ауто мото савезу Србије (АМСС).

Државна полиција, или централна полиција, организује се на нивоу централних државних органа и налази се под њиховом контролом. Обично се налази у надлежности министарства унутрашњих послова, а у неким земљама поједине полицијске организације се налазе и у министарству одбране. Сличан случај је и са такозваном политичком полицијом, која може бити у саставу опште полиције или самостална служба. Организационо издвајање политичке полиције носи две опасности: оно је обележје репресивног полицијског режима и стални извор опасности за промену карактера државне

⁴⁸ Међународну возачку дозволу могу извадити држављани Републике Србије који поседују важећу националну возачку дозволу и страни држављани са боравком у Републици Србији и важећом возачком дозволом. Важно је нагласити да се на основу пробне возачке дозволе не може извадити међународна возачка дозвола. www.amss.org.rs

власти, па и носилаца државне власти. Најпознатији пример такве полиције јесте Гестапо у нацистичкој Немачкој.

Делатност саобраћајне полиције у Немачкој уређена је Законом о саобраћају, али и другим законима и правилницима. Њима се уређује делатност полиције, као и њихова овлашћења, упозорење и наређење, рутинска контрола возача и возила приликом нормалног тока саобраћаја, позивање и довођење, искључење возила из саобраћаја, задржавање возача, утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци код учесника у саобраћају, али у одређеним ситуацијама и употреба принуде. И онда када саобраћајни полицајци примењују принуду, будући да се налазе константно у непосредном контакту са учесницима у саобраћају, они то чине у општем интересу за државу. Звучи парадоксално да полиција и кад врши власт, кад примењује принуду, пружа услуге јавном интересу, делује у корист тог интереса, јер она тада са становишта јавног интереса поступа као јавна служба којом се штити јавни интерес.

Оно што је карактеристично за ову зрачећу државу Европске уније оно што је карактеристично је да у централним срединама градова Берлин, Хановер и Келн јесте да је забрањен саобраћај свим возилима која немају налепницу да возило припада категорији са ниским нивоом емитовања издувних гасова.

Држављани Републике Србије који имају регистрован боравак у Немачкој у трајању од најмање 185 дана, могу да изврше замену српске возачке дозволе за немачку возачку дозволу, без обавезе полагања возачког испита, за све категорије возила. Једино што је том приликом потребно је саобраћајна дозвола и европски протокол. Возило приликом уласка у Немачку Републику на задњем делу у близини регистарске таблице мора да има налепницу са међународном скраћеницом за Србију (СРБ). Уколико возач аутомобила није у саобраћајним документима возила наведен као власник, неопходно је да има међународно овлашћење, односно дозволу да управља туђим возилом у иностранству. Оно што је даље карактеристично за Савезну Републику Немачку и што се сматра предношћу у односу на Републику Србију јесте чињеница да је саобраћајна мрежа на аутопуту уређена тако да се саобраћај одвија у три или више трака, чиме се омогућава знатно бржи и безбеднији саобраћај. Саобраћајна сигнализација је знатно на вишем нивоу у односу на нашу државу како приликом нормалног тока саобраћаја, тако и за време радова на путу. У

Немачкој је тренутна социјална ситуација проблематична, нарочито на истоку, далеко од централних и развијених градова, где се многи људи хватају у коштац са фрустрираним очекивањима које је пробудило уједињење од прије десет година, али која се нису испунила. Уместо расцветале индустрије, влада висока стопа незапослености, а социјална стабилност је ишчезла заједно са социјализмом. Ова тешка ситуација неизоставно постаје и предмет деловања полиције. Како би обезбедила сигурност, полиција мора да изнађе начине да разговара са грађанима и отклони тензије, а у таквим ситуацијама врло често се дешава да долази до корумпираности припадника саобраћајне полиције у овим деловима Немачке. Новца никад довољно, а припадници саобраћајне полиције су све незадовољнији, па самим тим све спремнији да прихвате мито понуђен од стране грађана. Ипак, стопа заступљености корупције у државама ЕУ укључујући и Немачку знатно је на нижем нивоу у односу на нашу државу⁴⁹.

Немачки Закон о саобраћају је део транспортног сектора и обухвата законске норме, које, уз саобраћај и његово регулисање, обухвата норме које се тичу лица, робе и услуга. Немачки Закон о саобраћају⁵⁰ прописује између осталог да деца до 4. године за време вожње морају бити смештена на специјалном седишту за децу; деца до 12. године морају седети на задњем седишту аутомобила; дозвољена количина алкохола у крви износи 0.5 промила; обавезно је везивање и коришћење појасева; телефонирање за време вожње, односно телефонирање док је мотор аутомобила упаљен дозвољено је само преко звучника, при чему су казне за непоштовање ових законских одредби огромне и крећу се од 10 до 600 еура⁵¹.

Autobahnpolizei је термин у Немачкој за патролу аутопута. Прометан саобраћај, чак и у овој развијеној држави, као и саобраћајне несреће које настају услед великих брзина, довеле су до стварања посебних полицијских јединица познате као аутоцесте, што се гледајући према нашем законодавству, поклапа са нашом саобраћајном полицијом. Иако су аутоцесте савезне саобраћајнице, њихова потрола је увек везана за државну полицију.

⁴⁹ Feltes, T., *Community Oriented Policing in Germany – Training and Education. Policing: An International Journal of Police Strategy and Management*, 2002, стр. 48-59.

⁵⁰ Verkehrsrecht

⁵¹ Savjet Europe, *Građanskopravna konvencija o korupciji*, 1999, internet, <http://apik.ba/zakoni-i-drugi-akti/medjunarodni-dokumenti-i-konvencije/default.aspx?id=170&langTag=bs-BA>. 06.06.2016.

Таква полиција на аутопуту користи неозначена возила са видео камерама које су директно постављене назад и напред на аутомобилу како би пратили одвијање саобраћаја на путевима. Необележена возила која најчешће користе припадници саобраћајне полиције у Немачкој су БМВ 530д, БМВ 530д и Волво В70, а због својих бензинских перформанси.

Сврха изрицања казни за саобраћајна кривична дела и саобраћајне прекршаје у Немачкој, као и у осталим земљама Европе, јесте осигурање безбедности друмског саобраћаја, а казнене одредбе могу се наћи у Кривичном закону (СтГБ)⁵², Закону о друмском саобраћају (СтБГ) и Закону о обавезном осигурању (ПфлВерсГ)⁵³.

2. ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ У ПОЉСКОЈ

Република Пољска је држава у средњој Европи, а 1. маја 2004. године придружила се Европској унији. Важећи Устав Пољске усвојен је 2. априла 1997. године и заменио је претходне привремене амандмане осмишљене да преобрате ефекте комунистичке диктатуре, успостављајући нацију као „демократску државу у којој влада закон и у којој се спроводе принципи социјалне правде“.

Што се тиче полиције у Пољској после Другог светског рата нова просовјетска влада одлучила је да коренито промени структуру полицијског рада у овој држави. Тада је полиција преименована у „Грађанску милицију“. Таква промена назива требало је да значи промену њене улоге – од инструмента за угњетавање и обезбеђење положаја буржоазије до силе која се састоји од „нормалних грађана“. Међутим, у реалности је било сасвим супротно и милиција је представљала партијску силу која је коришћена за вршење политичке репресије и утицаја над грађанима. Грађанска милиција остала је преовлађујуће средство полицијског рада у Пољској до 1990. године. Већ од априла 1990. године у Пољској се усвајају нови законски прописи који су познати као „Пакет полицијских закона“, а који су чинили три закона која су уређивала организацију и функционисање Кабинета министра унутрашњих послова. У складу са законима Министарство

⁵² Кривични закон објављен је 15. маја 1871. године, а на снази је од 1. јануара 1872. године. (РГБл, Кривични законик Немачког рајха, стр. 128-203)

⁵³ Првобитни назив овог закона био је Закон о увођењу обавезног осигурања за власнике моторних возила (Закон од 7. новембра 1939. РГБл, стр. 2223), Закон се само односи на моторна возила са или без приколица са државом порекла Немачком. За страна моторна возила донет је Закон о осигурању одговорности за страна моторна возила и приколице.

унутрашњих послова постало је „главни орган државне управе који спроводи политику земље у области заштите државне безбедности и јавног реда, као и заштите од незаконитих покушаја напада на живот и здравље људи, културна достигнућа, друштвена својства и на одређене грађане“.

Закон о полицији Пољске донет је 1990. године, те је након 2004. године, односно уласка Пољске у Европску унију, претрпео бројне измене те из тог разлога има велики број амандмана. Последица уласка Републике Пољске у Европску унију је био улазак у Европол. Из перспективе Пољске полиције, придруживање Европолу био је догађај од велике важности, као доказ о правилној организацији полиције и адекватним стандардима полицијске обуке, те је данас полиција директно одговорна Влади.

Корупције, иако је у већини сектора у Пољској смањена, и даље има у саобраћајној полицији. Скоро половина свих прекршаја почињених од стране полицијских службеника била је директно повезана са њиховом службом на путевима. Према подацима Државног тужилаштва, у 2016. години грађани су поднели приговоре против 7.500 полицајаца, око 400 више него у претходној години. Као резултат истраге, оптужено је 389 полицајаца и „дивила“ – око 70 мање него у 2015. години. Самим тим, јасно је да корупција саобраћајних полицајаца постоји и у овој развијеној држави са једном од најконкурентнијих привреда у Европи.

Пољска полиција је централизована, наоружана и униформисана формација. Полицијом руководи главни командант и 16 војводских заповедника који надгледају градске и команде, одговорне за рад полицајаца у полицијским станицама. Савремена пољска полиција састоји се од службеника запослених у криминалистичким, превентивним и помоћним службама полиције у организационим, логистичким и техничким службама⁵⁴.

Из низа законских текстова, старијег и новијег датума, може се закључити да је делатност саобраћајних полицајаца у Пољској пре свега превентивног карактера. Саобраћајни полицијски службеници врше контролу, непосредно регулисање, надзор и

⁵⁴ Plywaczewski, E. W., Nowicka I., (2013). *Community policing in Poland*. Community policing in indigenous Communities. In. Mahesh K. Nalla and Graeme R. Newman (Eds.), стр.309-319.

помоћ у саобраћају на путевима, а у циљу остваривања безбедности саобраћаја на путевима. Наиме, њима је, као и припадницима саобраћајне полиције у напред анализираним државама, дата могућност примене силе, али само у случају заштите јавног поретка. Република Пољска у саставу Министарства има Канцеларију за друмски саобраћај која обавља послове који се односе на стварање услова за ефикасно и ефективно обезбеђивање безбедности на путу. Задаци Канцеларије за друмски саобраћај укључују нарочито: развој стандарда за организацију и рад одељења за друмски саобраћај; праћење стања безбедности у друмском саобраћају у смислу узрока и околности појаве саобраћајних незгода и судара, као и лица која крше одредбе закона о друмском саобраћају; прикупљање и обрада података о узроцима и околностима настанка саобраћајних несрећа и судара и стављање тих информација на располагање субјектима који сарађују са полицијом у циљу побољшања безбједности на путевима; обликовање тактике полицајаца који извршавају задатке из области безбедности и реда на путевима и оцењују ефикасност примене законских мера у том погледу; развијање упутстава и спровођење превентивних активности у области заштите јавне безбедности и реда у друмском саобраћају; утврђивање потреба у погледу обезбеђења полицајаца који обављају послове из области заштите реда и мира у друмском саобраћају, наоружањем, униформама и специјализованом опремом, као и друге послове у складу са Законом.⁵⁵

⁵⁵ ZARÓWKI POLICJANTÓW 2019 R

ЗАКЉУЧАК

Историјски посматрано, у нормативном погледу учињен је велики напредак на пољу безбедности саобраћаја на путевима. Данас је безбедност саобраћаја на путевима прокламована на светском, регионалном и локалном нивоу, и то кроз правно обавезујуће конвенције и протоколе, законе, препоруке, начела и стандарде. Аутор сматра да полазна тачка у остваривању што ефикасније заштите људских живота је разумевање појавних облика и дефинисање самог појма полиције, саобраћаја и безбедности, те је из тог разлога у раду дата свеобухватна анализа наведених појмова.

Како би се премостио јаз између напретка учињеног у нормативном погледу и дешавања у пракси важно је да држава на одговарајући начин спроводи усвојене законске стандарде како би у што већем броју сачувала животе људи и смањила огромне материјалне штете које настају услед грешака и пропуста у саобраћају. Предуслов за одрживу и ефикасну стратегију у напред наведеном циљу је остваривање напретка на пољу демократизације и владавине права.

Остварени напредак Републике Србије у овој области не може се посматрати независно од међународних утицаја. Због самог значаја саобраћаја, Уједињене нације, Европска унија и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају из разлога што се без саобраћаја не може замислити функционисање једне савремене државе. Посматрајући на европском нивоу Република Србија налази се у групи најнебезбеднијих држава. Имајући у виду да су државе Европске уније у периоду од 2010. до 2013. године оствариле значајан напредак у смањењу саобраћајних несрећа и настрадалих лица јасно је да наша земља у том погледу стагнира. Оног тренутка када сви ми, као учесници у саобраћају схватимо да саобраћајне незгоде настају као последица погрешних ставова, некултуре, нерада, непоштовања закона, непоштовање туђег живота тада ћемо почети да уместо мита плаћамо казне, да схватимо да не можемо подједнако добро расуђивати под дејством алкохола или опојних дрога као и без њих, да схватимо значај везивања појаса, да уместо да гледамо лични интерес ипак држимо до неких моралних вредности које су данас изгубиле значај... Размотрени су сви разлози који би могли пољуљати *ius cogens* карактер законских одредби у ситуацијама сузбијања кривичних дела која се односе на безбедност

саобраћаја и закључено је да конституисање оваквог сценарија више погодује стварању оправдања, него што реално спречава наношење зла.

У овом мастер раду насловљеном „Делатност саобраћајне полиције у праву Републике Србије и упоредном праву“ поред описивања послова и делатности, овлашћења и начела саобраћајних полицајаца у вршењу законом прописаних дужности дат је приказ који највише одговара нашој тренутној реалности. Циљ тога јесте ширење свести људи и схватања јер један секунд утрошен на везивање појаса може сачувати један људски живот. Затим, циљ оваквог приступа раду јесте у постављању питања да ли је новац који полицајац узима како би „зажмурио на једно око“ вредан терета који носи на савести након сазнања да је угашен један људски живот? Овакво произвољно поступање од законом утврђених овлашћења супротно је основним вредностима демократског друштва и отвара Пандорину кутију претећи да корупција постане рутинска пракса.

Изостанак државне реакције у случајевима када је до корупције, прекршаја или кривичног дела дошло, представља много више од некажњавања једног починиоца и указује на спремност једне државе да зажмури на праксу тих негативних појава у оквиру саобраћаја, обесмишљајући притом било какав напредак остварен на папиру.

Оно што се на самом крају може закључити јесте да је неопходно побољшати правне прописе у погледу безбедности саобраћаја као и сам рад припадника саобраћајне полиције у виду њихове обуке, усавршавати њихов однос и начин комуникације са грађанима, осавременили њихову опрему и пружити одређене сатисфакције како би што правилније обављали свој посао, а самим тим обезбедила законитост у њиховом раду, чиме би се свакако допринело владавини права и правној држави, али и јачању поверења грађана у полицију.

ЛИТЕРАТУРА

1. Милетић С., Југовић С., Право унутрашњих послова, Београд, 2016.
2. Беговић Б., Економска анализа корупције, Центар за либерално демократске студије, Београд, 2007.
3. Милосављевић Б., Наука о полицији, Београд, 1997, Полицијска академија
4. Липовац К., Јовановић Д., Вујанић М., Основе безбедности саобраћаја, Београд, 2014.
5. Липовац К., Нешић М. и др., Полицијска обрада саобраћајних незгода, обезбеђење лица места саобраћајних незгода и вршење увиђаја, приручник, Београд, 2007.
6. Ћирић З., Др. Димитријевић Б., Основи судске психијатрије и психологије, Ниш, 2009.
7. Бошковић М., Криминалистичка методика, Полицијска академија, Београд, 1998.
8. Боровец, К., Кутњак-Ивковић С., Community policing in Croatia, Community policing in indigenous communities, Mahesh K. Nalla and Graeme R, Newman, Загреб, 2013.
9. Ђорђевић С., Анализа: шта је познато о корупцији у полицији?, Београдски центар за безбедоносну политику, Београд, 2012.
10. Geza K., Survey in crime prevention in Europe, Crime Prevention Division or the National police headquarters, Будимпешта, 1994.
11. Jere M., Meško, G., and Stolar A., Community policing in Slovenia, Community policing in indigenous communities, In Mahesh K. Nalla and Graeme R, Newman, 2013.
12. Goldstein, H., Policing a Free Society, Ballinger, Cambridge, MA, 1977.
13. Misiuk A., Community policing in Poland n the 1990, The police Jurnal, LXXI, 1998.
14. Кузмановић Р., Мултидимензионалност у систему образовања полиције, Зборник радова с округлог стола „Полиција и образовање“, Виша школа унутрашњих послова, Бања Лука, 2012.
15. Краљ Ж., Корупција у полицији, Загреб, 2013.

Формалноправни извори

1. Устав Републике Србије (Службени гласник Републике Србије бр. 98/2016)
2. Закон о полицији (Службени гласник Републике Србије, бр.6/2016, 24/2018 и 87/2018)
3. Закон о државним службеницима (Службени гласник Републике Србије, бр.79/2005, 81/2005- испр., 83/2005- испр., 64/2007, 67/2007- испр.,116/2008, 104/2009, 99/2014, 94/2017, и 95/2018)
4. Кривични законик (Службени гласник Републике Србије, бр. 85/2005, 88/2005-испр., 107/2005-испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014 и 94/2016)
5. Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник Републике Србије,бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013- одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон и 87/2018)
6. Закон о прекршајима (Службени гласник Републике Србије, бр. 65/2013, 13/2016,и 98/2016 – одлука УС)
7. Закон о казненом поступку NN 152/08. Загреб, Народне новине
8. Закон о полицији и унутрашњим пословима (Службени гласник Републике Српске, број 57/16, 110/16, 58/19)
9. Закон о унутрашњим пословима (Сл.лист ЦГ, бр. 44/2012, 36/2013, 1/2015 и 87/2018)
10. Бистрица М., Забиљешке са семинара ОСТН-а, Подизање полицијског интегритета, Охрид, Цетиње, Сарајево, 2011-2012.
11. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, Службени гласник број 64/2015
12. Правилник о полицијским овлашћењима,
13. Правилник о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења,
14. Правилник о стручном усавршавању полицијских службеника МУП-а Републике Србије, Службени гласник Републике Србије, број 80/2010
15. Правилник о знацима које учесницима у саобраћају на путевима дају полицијски службеници

Интернет извори

1. <https://www.paragraf.rs/>
2. <https://sr.wikipedia.org/sr-ec>
3. www.abs.gov.rs
4. <http://www.mup.gov.rs>
5. <http://www.mnz.gov.si/>
6. <http://www.mup.gov.me/ministarstvo>

Сажетак и кључне речи

Предмет овог мастер рада је делатност саобраћајне полиције схваћена као укупност овлашћења и послова саобраћајне полиције, као и однос са другим органима који се баве безбедношћу саобраћаја.

Акцент у овом раду стављен је на ширење свести људи о значају живота и чињенице да саобраћајне несреће не нестају случајно, а обзиром на сложеност проблематике безбедности саобраћаја. Поред анализирања показатеља стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, место истраживања био је и град Власотинце. Циљ овог истраживачког рада био је да се прикупљањем и анализом статистичких података, изучавањем законских и подзаконских прописа којима је регулисана област безбедности саобраћаја, упознамо са постојећим стањем система безбедности саобраћаја у Републици Србији, и кључним безбедносним проблемима и пронађемо начин како да их најлакше и најбрже решимо.

Доношењем бројних закона и подзаконских аката, стратегија од стране Владе Републике Србије Србија је показала иницијативу да се приближи развијеним државама са ефикасним системом управљања безбедношћу саобраћаја. Њиховом применом држава ће спровођењем добро испланираних, превентивних акција и мера, смањити број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама и на тај начин ће остварити повољније резултате у области друштвеног, политичког, економског, и здравственог живота државе.

Посебан акценат у овом мастер раду аутор је ставио на корупцију која је присутна у свим сферама живота, али је поприлично заступљена у оквиру саобраћајне полиције, те је самим тим, акценат стављен на ту негативну појаву која, иако држава настоји да је што више „прибије уза зид“ и елиминише, још увек представља неизоставну појаву наше реалности.

Кључне речи: Саобраћајна полиција, безбедност саобраћаја, учесници у саобраћају, саобраћајне незгоде, превентивне акције, унапређење безбедности саобраћаја, корупција

Summary and key words

Traffic police activities in the legislation of the Republic of Serbia and in comparative legislation

The subject of this master work is the traffic police activity understood as the totality of the powers and duties of the traffic police, as well as the relationship with other bodies dealing with traffic safety.

The emphasis in this paper is on spreading people's awareness of the importance of life and the fact that traffic accidents do not disappear by accident, given the complexity of traffic safety issues. In addition to analyzing traffic safety indicators in the Republic of Serbia, the town of Vlasotince was the place of research. The aim of this research work was to get acquainted with the current state of the traffic safety system in the Republic of Serbia, and the key safety problems and to find the way to make them the easiest and fastest by collecting and analyzing statistical data, studying the laws and regulations regulating the field of traffic safety. we solve.

By adopting numerous laws and by-laws, the strategy by the Government of the Republic of Serbia has shown the initiative to approach developed countries with an efficient traffic safety management system. With their implementation, the state will, through the implementation of well-planned, preventive actions and measures, reduce the number of killed and injured persons in traffic accidents and thus will achieve more favorable results in the field of social, political, economic and health life of the state.

The author emphasized in this master work the corruption that is present in all spheres of life, but is rather represented within the traffic police, and therefore the emphasis is placed on this negative phenomenon, which, although the state tries to "nail it as much as possible" against the wall "and eliminates it, still represents an indispensable appearance of our reality.

Keywords: Traffic police, Traffic safety, Traffic participants, Traffic accidents, Preventive actions, Improving traffic safety, Corruption

БИОГРАФИЈА СТУДЕНТА

Ана Катић рођена је 25. фебруара 1994. године у Лесковцу. У Власотинцу је 2013. године завршила Гимназију Стеван Јаковљевић, природно-математички смер, као носилац Вукове дипломе. Основне студије на Правном факултету у Нишу завршила је 13. фебруара 2018. године са просечном оценом 9,45 и то као један од носилаца стипендије Доситеја коју додељује Министарство омладине и спорта. Октобра 2018. године уписала је мастер академске студије на Правном факултету у Нишу, смер унутрашњи послови. Студент тренутно обавља припранички стаж у адвокатској канцеларији Ранђеловић у Нишу. Од знања страних језика истиче енглески језик, а служи се француским, шпанским и руским језиком.