

Mladen Jeličić\*

## NORMATIVNI ASPEKTI PREKRŠAJA NASILNIČKA VOŽNJA

**Apstrakt:** Autor u radu razmatra normativne aspekte prekršaja nasilnička vožnja iz čl. 41 i 329 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Nakon uvodnih napomena analizirana je zakonska regulativa i ukazano da se po mišljenju autora prekršaj ispoljava u više oblika. Definisana su sporna pitanja koja proizilaze iz pravnog normiranja prekršaja i izazivaju dileme u praksi. Normativni aspekti prekršaja sagledani su kroz teorijske institute jedinstva radnje, sticaja prekršaja i prekršaja u produženom trajanju. Posebna pažnja posvećena je analizi bića prekršaja normiranog čl. 41, st. 1, koji je sporan jer nije precizno definisan i ostavlja prostor za različita tumačenja, za razliku od čl. 41, st. 2 u kojem je zakonodavac propisao četiri alternativno predviđene radnje izvršenja koje predstavljaju nasilničku vožnju. Razmotrene su praktične implikacije situacija kada učinilac ostvari najmanje dva od četiri predviđena uslova iz čl. 41, st. 2, odnos između navedena dva oblika prekršaja, kao i uslovi za postojanje prekršaja u produženom trajanju i težeg oblika prekršaja. Autor je analizirao i pitanje sticaja prekršaja nasilnička vožnja i drugih saobraćajnih prekršaja, definišući kriterijume pomoću kojih se može dati odgovor na pitanje kada postoji sticaj prekršaja, a kada prirodno jedinstvo radnje i iterativno ostvarenje bića prekršaja nasilnička vožnja. Potkrepljujući argumentaciju primerima iz sudske prakse, autor je zaključio da *de lege ferenda* razmatrani prekršaj treba preciznije normativno regulisati kako bi se izbegla lutanja u sudskoj praksi.

**Ključne reči:** saobraćajni prekršaji, nasilnička vožnja, jedinstvo radnje, sticaj prekršaja, prekršaj u produženom trajanju

### UVODNA RAZMATRANJA

Poštovanje saobraćajnih propisa je ključan uslov za bezbednost učesnika u saobraćaju. Opasnosti koje sa sobom nosi bahato i bezobzirno ponašanje u saobraćaju su ogromne. Svedoci smo da su saobraćajne nezgode sa najtežim posledicama postale deo naše svakodnevnice. Na teritoriji Republike Srbije se tokom 2022. godine dogodilo 33.230 saobraćajnih nezgoda, od čega je 505 saobraćajnih nezgoda sa smrtno stradanim licima. Smrtno je stradalo ukupno 553 lica, dok je 3.292 teško i 15.758 lako telesno povređeno. Dogodila se i 19.961 saobraćajna nezgoda, u kojima je nastala samo materijalna šteta.<sup>1</sup>

\* Sudija Prekršajnog suda u Šapcu, mladen.jelicic.kaishin@gmail.com.

1 Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji za 2022. godinu, p. 27, <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20231010092110->

Saobraćajni delikti predstavljaju vid prestupničkog ponašanja koji je uslovljen korišćenjem saobraćajnog sredstva i kršenjem propisa o bezbednosti saobraćaja.<sup>2</sup> Iako po svojoj prirodi lakši delikti od odgovarajućih krivičnih dela, saobraćajni prekršaji su od velikog značaja za bezbednost učesnika u javnom saobraćaju, jer se njihovim vršenjem stvaraju uslovi za nastajanje težih posledica koje mogu da predstavljaju i najteža krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.<sup>3</sup>

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima<sup>4</sup> u svojim odredbama propisuje brojne prekršaje sistematizovane po izvršiocu i težini, koja se ogleda kroz predviđene prekršajne sankcije. Najteži prekršaj iz navedenog zakona je nasilnička vožnja. Materijalnopravni aspekt regulisan je odredbom čl. 41, a kaznena odredba predviđena je u čl. 329 ZOBS. S obzirom da se radi o najtežem saobraćajnom prekršaju, očekivano je pretpostaviti da je zakonska regulativa jasna i precizna i da ne ostavlja prostor za dileme u praksi. Međutim, to nije slučaj. Analiza koja će uslediti opravdava stavove doktrine da se nesavršenstvo zakonskih izvora prava može ogledati kako u određenim normativnim greškama, tako i u propuštanju da se neka pitanja koja se pojavljuju ili se mogu pojaviti u praksi, eksplicitno reše postojanjem odgovarajućih zakonskih odredbi,<sup>5</sup> odnosno, da se u Srbiji primećuje izrazito nemaran odnos i prema „zanatskom“ delu posla, tj. prema pisanju norme i poštovanju pravila legislativne tehnike, što stvara i suštinske probleme.<sup>6</sup> Za efikasnu primenu bilo kog instituta prekršajnog prava nije dovoljno samo postojanje pravne norme kojom je taj institut propisan. Suštinsko pitanje jeste kvalitet pravne norme koji zapravo opredeljuje mogućnost njene primene u praksi.<sup>7</sup>

## 1. ZAKONSKA REGULATIVA PREKRŠAJA NASILNIČKA VOŽNJA I DEFINISANJE SPORNIH PITANJA

U čl. 41, st. 1 ZOBS propisano je da je nasilnička vožnja postupanje vozača koje je u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. U konkretnom slučaju, zakonodavac je definisao pretpostavku sankcije<sup>8</sup> kao element pravne norme određujući šta se smatra nasilničkom vožnjom. Pri tome, nije propisano koja

statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobraćaja-u-republici-srbiji-za-2022.-godinu.pdf, 28. oktobar 2023.

- 2 A. R. Ivanović, A. Bačićanin /2023/: Izazovi utvrđivanja krivice u slučajevima saobraćajnih delikata – in: *Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost* (Batrićević A., Obradović, D., eds.), Palić, p. 81.
- 3 Đ. Đorđević /2023/: Saobraćajni delikti – odnos između krivičnih dela i prekršaja – in: *Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost* (Batrićević A., Obradović, D., eds.), Palić, p. 26.
- 4 Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima – ZOBS (*Službeni glasnik RS*, br. 41/09, 53/10, 101/11, 55/14, 32/13 – Odluka US RS, 96/15 – drugi zakon, 9/16 – Odluka US RS, 24/18, 23/19, 128/20 i 76/23).
- 5 M. Škulić /2009/: Sud kao subjekt tumačenja kaznenopravne norme – in: *Tumačenje kaznenopravne norme i adekvatnost njene primene* (Bejatović S., ed.), Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Udruženje javnih tužilaca i zamenika javnih tužilaca Srbije, Beograd, p. 82.
- 6 Z. Stojanović /2011/: Krivično pravo u doba krize, *Branič*, no. 1–2, p. 40.
- 7 M. Jeličić /2023/: Sporna pitanja u primeni procesne i zaštitne mere zabrana pristupa oštećenom, objektu ili mestu izvršenja prekršaja, *Revija za kriminologiju i krivično pravo* no. 2, pp. 97, 98.
- 8 Pretpostavka (hipoteza) sankcije sadrži opis činjenica ili okolnosti koje predstavljaju uslov za primenu pravila sadržanog u sankciji, a uslov za primenu sankcije jeste ponašanja suprotno onom

konkretna ponašanja po ovom kriterijumu spadaju u nasilničku vožnju, već je to prepušteno subjektima koji u praksi primenjuju pravo.<sup>9</sup>

U st. 2 to je učinjeno, tako što je navedeno da se nasilničkom vožnjom smatra i: 1) kada vozač dva ili više puta prođe svetlosni saobraćajni znak kada mu je tim znakom zabranjen prolaz, ako između dva uzastopna prolaska nije prošlo više od 10 minuta; 2) kada vozač izvrši preticanje kolone vozila pri čemu svojim vozilom prelazi ili se kreće po neisprekidanoj uzdužnoj liniji koja razdvaja kolovozne trake po smerovima kretanja; 3) kretanje vozila na putu u naselju brzinom koja je za više od 90 km/h veća od dozvoljene, odnosno van naselja brzinom koja je za više od 100 km/h veća od dozvoljene i 4) upravljanje vozilom u stanju potpune alkoholisanosti (više od 2,00 mg/ml).

Kaznenom odredbom čl. 329, st. 1 do 4 propisane su prekršajne sankcije za nasilničku vožnju: 1. Kaznom zatvora od 30 do 60 dana i novčanom kaznom u iznosu od 120.000 do 140.000 dinara ili kaznom rada u javnom interesu u trajanju od 240 do 360 sati i novčanom kaznom u iznosu od 120.000 do 140.000 dinara kazniće se vozač za nasilničku vožnju; 2. Ukoliko je vozač, prilikom nasilničke vožnje, prouzrokovao saobraćajnu nezgodu, kazniće se kaznom zatvora od 45 do 60 dana i novčanom kaznom u iznosu od 130.000 do 150.000 dinara ili kaznom rada u javnom interesu, u trajanju od 300 do 360 sati i novčanom kaznom u iznosu od 130.000 do 150.000 dinara; 3. Vozaču iz stava 1 ovog člana će se izreći i zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje devet meseci, a u slučaju iz stava 2 ovog člana izreći će se zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje 10 meseci; 4. Vozaču iz stava 1 ovog člana izreći će se 15 kaznenih poena, a u slučaju iz stava 2 ovog člana 17 kaznenih poena.

Iz navedenog proizilazi da je prekršaj nasilnička vožnja određen definisanjem pojma nasilničke vožnje, što je učinjeno u čl. 41, st. 1 i određivanjem četiri alternativno predviđena postupka vozača koji se, *ex lege*, smatraju nasilničkom vožnjom, u čl. 41, st. 2.

Ovakva zakonska regulativa nameće značajno pitanje sa izraženim praktičnim implikacijama: da li prekršaj postoji samo ukoliko su preduzete alternativno predviđene protivpravne radnje iz čl. 41, st. 2 ili je odredbom čl. 41, st. 1 zakonodavac predvideo da se nasilnička vožnja može ispoljiti i kroz druge protivpravne radnje kojima vozač postupa u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, prilikom kojih vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju?

koje se dispozicijom zahteva. K. Čavoški, R. Vasić /2011/: *Uvod u pravo*, šesto jedinstveno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, p. 234.

- 9 Za prekršajno pravo nije neuobičajeno da se u propisima kojima se određuju prekršaji koristi navedena zakonodavna tehnika. Isti princip primenjen je kod velikog broja prekršaja iz Zakona o javnom redu i miru (*Službeni glasnik RS*, br. 6/16 i 24/18) gde zakonodavac u čl. 3 definiše pojedine pojmove, npr. šta se smatra vređanjem, vršenjem nasilja, nepristojnim, drskim i bezobzirnim ponašanjem itd. ne određujući u kaznenim odredbama konkretne radnje koje se mogu podvesti pod ove pojmove – to je prepušteno praksi. Da se primetiti i da veliki broj krivičnih dela u Krivičnom zakoniku (Krivični zakonik – KZ, *Službeni glasnik RS*, br. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 i 35/19) pored preciziranih radnji izvršenja sadrži i odrednicu „ili na drugi način“ čime se implicira da se i drugim radnjama mogu ostvariti obeležja krivičnog dela. Videti, npr. krivično delo otmica iz čl. 134 KZ, sprečavanje javnog skupa iz čl. 151 KZ, promena porodičnog stanja iz čl. 192 KZ, prikrivanje iz čl. 221 KZ, omogućavanje uživanja opojnih droga iz čl. 247 KZ itd.

Po našem mišljenju, prekršaj nasilnička vožnja postoji u obe navedene situacije. Smatrajući osnovanim stav da tumačenje zakona kao najvažnijeg izvora prava uvek započinje tumačenjem reči koje je tvorac zakona upotrebio,<sup>10</sup> ukazujemo da se jezičkim tumačenjem dolazi do zaključka da su čl. 41, st.1 i st. 2 propisana dva oblika prekršaja. Naime, zakonodavac je u čl. 41, st. 2 upotrebom reči – „nasilničkom vožnjom se smatra i“, ukazao da prekršaj postoji ne samo kada su ispunjeni uslovi iz prethodnog st. 1, već i u slučajevima koji su posebno određeni u st. 2. Zatim, u čl. 329, st. 1 je navedeno da će se kazniti vozač za nasilničku vožnju, koja je propisana u oba navedena stava. Zakonodavac nije u kaznenoj odredbi izdvojio samo slučajeve iz čl. 41, st. 2, već govori o kažnjavanju za nasilničku vožnju, koja je nesporno određena i definisana u st. 1 pomenutog člana. I ciljnim (teleološkim) tumačenjem se dolazi do istog zaključka. Smatramo da je zakonodavni motiv inkriminisanja ovog prekršaja bio da se drastični slučajevi kršenja saobraćajnih propisa postupcima vozača, koji predstavljaju visok stepen neprava i opasnost po bezbednost učesnika u saobraćaju inkriminišu kao nasilnička vožnja, što je učinjeno u čl. 41, st. 1.

Pojedini autori ukazuju da, imajući u vidu složenost ocene i dokazivanja u praksi nasilničke vožnje koja treba da sadrži najmanje jedan od navedenih elemenata (gruba suprotnost sa pravilima saobraćaja i/ili nepokazivanje obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju), zakonodavac je predvideo i konkretna ponašanja vozača koja predstavljaju nasilničku vožnju.<sup>11</sup>

I u sudskoj praksi postoje identična shvatanja. U presudi Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III–304 Prž. br. 817/23 od 06. februara 2023. godine<sup>12</sup> naglašeno je da, imajući u vidu odredbu čl. 41 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, po nalaženju ovog suda moguće su i druge situacije sem taksoativno pobrojanih u tačkama 1 do 4 st. 2 tog člana, a u kojima vozač postupa u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja i ne pokazujući obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, a u smislu čl. 41, st. 1 tog zakona.<sup>13</sup>

Iz navedenog zaključka proizilazi još jedan, značajan za razumevanje pravne prirode prekršaja – s obzirom da su čl. 41, st. 2 precizirane četiri radnje izvršenja koje predstavljaju nasilničku vožnju, nijedno drugo protivpravno postupanje vozača, samo za sebe,<sup>14</sup> ne može činiti prekršaj nasilničke vožnje po kriterijumima iz čl. 41, st. 1. To dalje znači da je za postojanje pomenutog prekršaja neophodno da se radi o dve ili više protivpravnih radnji (ali ne onih navedenih u čl. 41, st. 2) kojima se ostvaruju obeležja pojedinih saobraćajnih prekršaja u formalnom smislu,<sup>15</sup> što

10 K. Čavoški, R. Vasić. *op. cit.*, p. 388.

11 M. Vujančić, K. Lipovac, S. Jovanović, D. Milojević /2009/: *Komentar Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Službeni glasnik, Beograd, p. 68.

12 Autor je kao član odeljenja sudske prakse u navedenu presudu izvršio neposredan uvid.

13 Isto stanovište je izneto i u pravnosnažnoj presudi Prekršajnog suda u Šapcu 17 Pr. 2205/23 od 14. aprila 2023. godine o kojoj će više reči biti u nastavku rada.

14 Ovo je logičan zaključak jer se protivpravnom radnjom koju ZOBS propisuje kao prekršaj, ostvaruju obeležja tog prekršaja.

15 Shodno odredbi čl. 3 Zakona o prekršajima – ZOP (*Službeni glasnik RS*, br. 65/13, 13/16, 98/16, 91/19 i 112/22) niko ne može biti kažnjen za prekršaj, niti se prema njemu mogu primeniti druge prekršajne sankcije, ako to delo pre nego što je bilo izvršeno nije bilo zakonom, ili na zakonu zasnovanim propisom predviđeno kao prekršaj i za koje zakonom ili drugim na zakonu zasnovanim propisom, nije propisano kojom vrstom i visinom sankcije učinilac prekršaja može biti kažnjen. U doktrini se ukazuje da je, kao i u krivičnom, i u prekršajnom pravu najvažnije načelo zakoni-

je logično jer ZOBS uređuje pravila saobraćaja i propisuje kao prekršaje ponašanja suprotna dispozicijama normi.<sup>16</sup> Naravno, te protivpravne radnje nemaju svoju samostalnost niti se pravno kvalifikuju kao posebni prekršaji (kao što je slučaj kod sticaja), zbog čega smo naglasili da se radi o saobraćajnim prekršajima u formalnom smislu. Sve protivpravne radnje u svojoj sveukupnosti čine jedinstvenu radnju koja se ogleda u postupanju vozača u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja i/ili nepokazivanju obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju.

Ovakvo pravno normiranje nameće više značajnih pitanja. Prvo se odnosi na adekvatnost zakonodavne tehnike u pogledu čl. 41, st. 1. Osnovni problem jeste određivanje bića prekršaja, odnosno utvrđivanje uslova pod kojima više protivpravnih radnji treba pravno objediniti u prekršaj nasilničke vožnje. Drugo bitno pitanje tiče se međuodnosa modaliteta prekršaja nasilnička vožnja, kao i odnosa ovog prekršaja sa drugim saobraćajnim prekršajima. Potrebno je razmotriti i pod kojim uslovima može biti ostvaren prekršaj nasilnička vožnja u produženom trajanju i teži oblik prekršaja.

Pitanja na koja je ukazano zahtevaju analizu dva materijalnoppravna instituta – jedinstva radnje (dela) i sticaja prekršaja, kroz prizmu zakonske regulative prekršaja nasilnička vožnja.

Napred navedeno nije značajno samo iz teorijskog aspekta i analize pravne prirode prekršaja nasilnička vožnja. Kao što je za položaj učinioa krivičnog dela izuzetno važno da li će se njegovo ponašanje pravno vrednovati kao jedna ili veći broj krivičnopravnih radnji,<sup>17</sup> isto se odnosi i na učinioa prekršaja nasilnička vožnja. Da li će postojati sticaj saobraćajnih prekršaja ili jedinstvo radnje i prekršaj nasilnička vožnja, odnosno, hoće li učinilac biti oglašen odgovornim za sticaj prekršaja nasilnička vožnja i drugog saobraćajnog prekršaja, ima veliki značaj zbog propisanih prekršajnih sankcija.<sup>18</sup> Važno je istaći i činjenicu da se kazna za prekršaje učinjene u sticaju može pooštriti, što nije slučaj kada je reč o Krivičnom zakoniku.<sup>19</sup>

---

tosti, s tim što je u prekršajnom pravu ono malo modifikovano s obzirom da prekršaji mogu da se propišu i drugim propisima, a ne samo zakonom. Zato se može reći da za prekršaje važi načelo pravne propisanosti. B. Ristivojević, I. Milić /2023a/: *Osnovi prekršajnog prava*, treće izmenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet u Novom Sadu, Novi Sad, p. 38.

- 16 Samim tim, razmatrani oblik prekršaja nasilnička vožnja ne mogu činiti radnje koje ZOBS ne propisuje kao protivpravna ponašanja u saobraćaju.
- 17 I. Đokić /2018/: O pojmu jedinstva radnje (dela) u krivičnom pravu – in: *Kaznena reakcija u Srbiji VIII deo* (Ignjatović Đ., ed.), Pravni fakultet Univerziteta u Beograd, Beograd, p. 290.
- 18 Sticaj prekršaja nasilnička vožnja i drugog prekršaja može imati izrazite reperkusije na položaj okrivljenog kojem se može izreći jedinstvena zaštitna mera zabrana upravljanja motornim vozilom odgovarajuće kategorije u maksimalnom trajanju od jedne godine, a izrečeni jedinstveni kazneni poeni za posledicu mogu imati oduzimanje vozačke dozvole. Odredbom čl. 197, st. 3, tač. 1 ZOBS je propisano da se smatra da vozač ne upravlja vozilom savesno i na propisan način ako je ispunjen, između ostalih, uslov da ima 18 ili više kaznenih poena, a za vozača sa probnom vozačkom dozvolom, u st. 4, ovaj uslov se odnosi na 9 ili više kaznenih poena. Vozaču kojem je vozačka dozvola oduzeta iz razloga što nije savesno i na propisan način upravljao vozilom u saobraćaju na putu može ponovo biti izdata vozačka dozvola ako ispuni brojne zahteve propisane u čl. 199, st. 1, tač. 1 do 5 ZOBS. Očigledna je razlika u položaju učinioa prekršaja kada se njegove protivpravne radnje pravno kvalifikuju kao jedinstvo radnje i samim tim jedno prekršajno delo, jer na taj način može izbeći navedene pravne posledice osude.
- 19 B. Ristivojević, I. Milić /2023a/. *op. cit.*, p. 82.

Problem se može posmatrati i iz drugog ugla. Ponekad je osuda za nasilničku vožnju po čl. 41, st. 1 povoljnije rešenje za učinioca, u odnosu na slučaj kada se isti oglašava odgovornim za sticaj saobraćajnih prekršaja za koje su predviđene zatvorske kazne ili novčane kazne, kazneni poeni i zaštitne mere, koje prekršajne sankcije, kada se primene pravila o sticaju, imaju teže posledice po okrivljenog nego da je oglašen odgovornim samo za prekršaj nasilnička vožnja.

## 2. PREKRŠAJ NASILNIČKA VOŽNJA PO KRITERIJUMIMA IZ ČL. 41, ST. 1 ZOBS

Smatramo da za postojanje prekršaja moraju biti kumulativno ispunjeni kvantitativni i kvalitativni uslovi. Što se tiče prvih, jasno je da se mora raditi o dve ili više protivpravnih radnji kojima se ostvaruju bića pojedinih saobraćajnih prekršaja u formalnom smislu. Kvalitativni uslovi se ispoljavaju kroz zahtev da sveukupnost preduzetih protivpravnih radnji izvršenja, koje su vremenski i prostorno povezane i podobne da čine jedinstvenu celinu, predstavlja postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, odsustvo obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. Da bi razumeli koncepciju pravnog okvira prekršaja, neophodno je dati osnovne napomene o pojmu bića prekršaja i odrediti obeležja razmatranog prekršaja.

Biće prekršaja se odnosi na pojam konkretnog prekršaja, odnosno obeležja koja su zakonom ili drugim propisom predviđena kao elementi pojedinih prekršaja<sup>20</sup> i ono sadrži apstraktan opis ponašanja koje je zaprećeno prekršajnom sankcijom.<sup>21</sup> Elementi bića prekršaja mogu biti subjektivne i objektivne prirode. Subjektivna obeležja su nehat, umišljaj, namera i pobuda. Objektivni elementi mogu biti opisni (deskriptivni) i vrednosno normativni. Opisni se mogu odnositi na radnju prekršaja (da li se sastoji od činjenja ili nečinjenja), posledicu, pa time i uzročnost (ako je reč o materijalnim prekršajima), objekt radnje, subjekta prekršaja, kao i na druge elemente prekršaja (sredstvo, vreme izvršenja, mesto izvršenja i sl.).<sup>22</sup> Vrednosno normativni su ostvareni kada njihov pojam zavisi od određenih normi ili proizlazi iz određenih vrednovanja.<sup>23</sup> Najvažnije i neizbežno objektivno obeležje prekršaja jeste radnja izvršenja,<sup>24</sup> a svi ostali elementi su fakultativnog karaktera i moraju biti u tesnoj vezi sa radnjom, u stvari bliže je određuju, tj. govore o tome ko preduzima radnju, kako, na čemu li prema kome, čime, gde, kada itd.<sup>25</sup>

20 S. Pihler /2000/: *Prekršajno pravo*, Graphica Academica, Novi Sad, p. 39.

21 I. Vuković /2015/: *Prekršajno pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu i Dosije studio, Beograd, p. 41.

22 E. Čorović /2021/: *Osnovi prekršajnog prava Crne Gore*, Fakultet pravnih nauka, Podgorica, p. 60.

23 Z. Stojanović /2021/: *Krivično pravo opšti deo*, dvadeset osmo izdanje, Dosije studio, Beograd, p. 105. Navedeni autor navodi da, na primer, tuđa pokretna stvar kao objekt radnje izvršenja krivičnog dela krađe sadrži i jedno i drugo obeležje: „tuđa“ je normativno obeležje, a „pokretna stvar“ deskriptivno obeležje.

24 B. Ristivojević, I. Milić /2023b/: *Komentar Zakona o prekršajima*, Službeni glasnik, Beograd, p. 33.

25 Z. Stojanović /2016/: *Komentar Krivičnog zakonika Republike Srbije*, peto izmenjeno i dopunjeno izdanje, Službeni glasnik, Beograd, p. 80.



Zaštitni objekt prekršaja jeste bezbednost saobraćaja. Normirajući uslove za postojanje prekršaja u čl. 41, st. 1 i st. 2, zakonodavac nije propisao posledicu, što znači da je ovaj prekršaj delatnosni. Teži oblik postoji kada je nasilničkom vožnjom prouzrokovana saobraćajna nezgoda, što predstavlja posledicu ovog oblika prekršaja. Ipak, zakonodavni motiv inkriminisanja prekršaja svakako je predstavljala apstraktna opasnost koju nasilnička vožnja, kao način upravljanja vozilom, sa sobom nosi. Takav način vožnje sam po sebi je opasan i vrlo lako može prerasti u konkretnu opasnost i dovesti do nastupanja saobraćajne nezgode.<sup>26</sup>

Radnja izvršenja prekršaja nasilnička vožnja je alternativno određena i predstavlja postupanje vozača koje je u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. Saobraćaj je kretanje vozila i lica na putevima, čije je ponašanje uređeno u cilju njegovog bezbednog i nesmetanog odvijanja.<sup>27</sup> Subjekt radnje izvršenja je vozač, a to je lice koje na putu upravlja vozilom.<sup>28</sup> Vozilo je sredstvo koje je po konstrukciji, uređajima, sklopovima i opremi namenjeno i osposobljeno za kretanje po putu.<sup>29</sup> Vozač bilo kog vozila (putničko vozilo, teretno vozilo, autobus, motocikl, moped, bicikl, lako električno vozilo itd.) može biti izvršilac prekršaja. Učesnik u saobraćaju je lice koje na bilo koji način učestvuje u saobraćaju.<sup>30</sup>

Radnju izvršenja ovog oblika prekršaja karakteriše nekoliko bitnih elemenata: način upravljanja vozilom, tj. postupanje vozača u saobraćaju, podobnost, vremensko prostorni kontinuitet i jedinstvo radnji izvršenja.

Suštinsko obeležje prekršaja nasilnička vožnja jeste da se radnja izvršenja odnosi na način upravljanja vozilom. Postupanje vozača treba da bude u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, da je u pitanju vožnja prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. Nasilničkom vožnjom se mogu okarakterisati ona inkriminisanja ponašanja vozača koja u sebi sadrže bar jedan ili oba navedena elementa, odnosno ponašanja koja sa velikom pouzdanošću, zbog okolnosti do koje dovodi takvo ponašanje, mogu dovesti do saobraćajne nezgode, koju po pravilu karakteriše veća žestina, odnosno težina posledica.<sup>31</sup> Bezobzirnost postoji onda kada se neko ponaša u saobraćaju tako da uopšte ne vodi računa o interesima i dobrima drugih učesnika u saobraćaju.<sup>32</sup> Oba uslova koja predstavljaju ekspresiju radnje izvršenja su povezana i najčešće čine jednu celinu. Teško je zamisliti da vozač upravlja vozilom u gruboj suprotnosti sa pravilima

26 Primera radi, sama radnja preticanja kolone vozila preko neisprekidane linije na kolovozu i prelaženje u suprotnu saobraćajnu traku, kao modalitet nasilničke vožnje, sa sobom nosi apstraktnu opasnost, čak i kada vozaču koji ovu radnju preduzima u susret ne idu druga vozila. Međutim, ista radnja preduzeta u situaciji kada se suprotnom trakom kreću vozila, visoko je rizična i predstavlja konkretnu opasnost za druge učesnike u saobraćaju.

27 Čl. 7, st. 1, tač. 1 ZOBS.

28 Čl. 7, st. 1, tač. 68 ZOBS.

29 Čl. 7, st. 1, tač. 31 ZOBS.

30 Čl. 7, st. 1, tač. 67 ZOBS.

31 M. Vujančić, K. Lipovac, S. Jovanović, D. Milojević. *op. cit.*, p. 68.

32 Z. Stojanović /2016/. *op. cit.*, p. 850.

saobraćaja, ispoljavajući bahato i nasilničko ponašanje, a da pri tome istovremeno ne pokazuje bezobzirnost prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju.<sup>33</sup>

Izvršenje svakog prekršaja iz ZOBS predstavlja postupanje u suprotnosti sa pravilima saobraćaja, ali za nasilničku vožnju zahteva se da je reč o postupanju koje je u gruboj suprotnosti. U kaznenim odredbama ZOBS prekršaji su klasifikovani po strukturi<sup>34</sup> i težini koja se ogleda u propisanim prekršajnim sankcijama.<sup>35</sup> Težina propisanih prekršajnih sankcija predstavlja inicijalni kriterijum za utvrđivanje da li preduzete protivpravne radnje u svojoj sveukupnosti i vremensko prostornoj povezanosti predstavljaju postupanje vozača u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, odsustvo obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. Radnje izvršenja kojima se ostvaruju obeležja težih saobraćajnih prekršaja svakako su podobne da u svom jedinstvu čine nasilničku vožnju, ali i radnje izvršenja više „lakših“ prekršaja, u svojoj sveukupnosti i shodno konkretnoj saobraćajnoj situaciji, mogu imati isti efekat.

Brojne protivpravne radnje koje se odnose na način upravljanja vozilom mogu biti podobne da u sveukupnosti neprava koje ih prati i vremensko prostornom kontinuitetu predstavljaju postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja i/ili nepokazivanje obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. One mogu biti radnje činjenja ili nečinjenja. Na primer, ima osnova da se postupci vozača koji je prekoračio brzinu u naseljenom mestu za 35 km/h,<sup>36</sup> nije zaustavio svoje vozilo ispred pešačkog prelaza kada mu je svetlosnim saobraćajnim znakom zabranjen prolaz i time izazvao neposrednu opasnost za drugog učesnika u saobraćaju (pešaka koji je započeo prelaženje pešačkog prelaza)<sup>37</sup> i kretao se vozilom u zabranjenom smeru na putu za saobraćaj vozila u jednom smeru,<sup>38</sup> pravno kvalifikuju kao nasilnička vožnja. S druge strane, radnje kojima se ostvaruju obeležja saobraćajnih prekršaja kojima se ne postupa u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja i koje nisu usmerene na odsustvo obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, ne mogu činiti jedinstvenu radnju prekršaja nasilnička vožnja.

33 Zakonodavac zahteva ispoljavanje bezobzirnosti prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. Jedino u situaciji kada sem vozača, u saobraćaju nema drugih učesnika, ovaj uslov ne bi bio ostvaren. Na primer, kada vozač svojim radnjama ostvaruje obeležja prekršaja nasilnička vožnja, ali to čini u mestu i/ili u vreme kada nema drugih učesnika u saobraćaju.

34 Prekršaji pravnog lica, odgovornog lica u pravnom licu, preduzetnika i fizičkog lica.

35 Primera radi, za prekršaje iz čl. 330 ZOBS propisana je kazna zatvora od najmanje 15 dana ili novčana kazna od 100.000 do 120.000 dinara, zaštitna mera zabrane upravljanja motornim vozilom od najmanje osam meseci i 14 kaznenih poena, a za teži oblik, kada je prouzrokovana saobraćajna nezgoda, sankcije su još strože. Za prekršaje iz čl. 331 ZOBS propisana je novčana kazna u iznosu od 20.000 do 40.000 dinara ili kazna zatvora u trajanju do 30 dana, a za najveći broj prekršaja je propisana zaštitna mera i kazneni poeni, u zavisnosti od samog prekršaja. Za prekršaje iz čl. 332 ZOBS propisana je novčana kazna u iznosu od 10.000 do 20.000 dinara, a takođe je za veliki broj prekršaja predviđeno izricanje zaštitne mere zabrana upravljanja motornim vozilom i kaznenih poena, itd. Teži oblici navedenih prekršaja postoje kada je prouzrokovana saobraćajna nezgoda ili izazvana neposredna opasnost za drugog učesnika u saobraćaju, što važi i u slučajevima kada je propisana fiksna novčana kazna za koju se izdaje prekršajni nalog.

36 Ovom radnjom su ostvarena obeležja prekršaja iz čl. 332, st. 1, tač. 8 ZOBS.

37 Ovom radnjom su ostvarena obeležja prekršaja iz čl. 331, st. 2 u vezi st. 1, tač. 19 ZOBS.

38 Ovom radnjom ostvarena su obeležja prekršaja iz čl. 332, st. 1, tač. 6 ZOBS.



Takođe, nužno je napomenuti da se za saobraćajne prekršaje za koje je od prekršajnih sankcija propisana samo novčana kazna u fiksnom iznosu izdaje prekršajni nalog i za njih se ne može podneti zahtev za pokretanje prekršajnog postupka.<sup>39</sup> Samim tim, radnje izvršenja ovih prekršaja ne mogu naći mesto u okviru jedinstvene radnje prekršaja nasilnička vožnja. Izuzetak postoji kada je preduzetim radnjama došlo do izazivanja neposredne opasnosti za drugog učesnika u saobraćaju ili je prozrokovana saobraćajna nezgoda. U ovim slučajevima podnosi se zahtev za pokretanje prekršajnog postupka s obzirom da se radi o težim oblicima prekršaja,<sup>40</sup> za koje je predviđena novčana kazna u rasponu. Samo u ovim situacijama, radnje izvršenja ovih prekršaja bi mogle biti razmatrane shodno navedenim kriterijumima i eventualno bi se mogle naći u okviru jedinstvene radnje prekršaja nasilnička vožnja.<sup>41</sup>

Podobnost preduzetih protivpravnih radnji da budu deo jedinstvene radnje prekršaja nasilnička vožnja utvrđuje se putem kriterijuma koji smo već definisali, a odnosi se na način vožnje, tj. upravljanja vozilom. S tim u vezi, brojne radnje izvršenja kojima se ostvaruju bića saobraćajnih prekršaja ne mogu biti deo jedinstvene radnje prekršaja nasilnička vožnja po odredbi čl. 41, st. 1 ZOBS. To se odnosi na radnje izvršenja nekih najtežih, ali i drugih saobraćajnih prekršaja. Na primer, kada vozač nakon što je zaustavljen odbije da se podvrgne utvrđivanju prisustva u organizmu alkohola i/ili psihoaktivnih supstanci pomoću odgovarajućih sredstava<sup>42</sup> ili je utvrđeno da je upravljao motornim vozilom a da nema izdatu vozačku dozvolu ni za jednu kategoriju motornih vozila,<sup>43</sup> ili je upravljao vozilom koje nije upisano u jedinstveni registar vozila<sup>44</sup> itd. Ove radnje ne odnose se na način upravljanja vozilom, pa bi ovi prekršaji imali samostalnu egzistenciju.

Pored podobnosti radnje izvršenja, bitan uslov za postojanje nasilničke vožnje jeste vremensko prostorni kontinuitet i jedinstvo radnji izvršenja. Sve radnje izvršenja moraju biti vremenski povezane, a najčešće one slede jedna za drugom, u bliskim vremenskim intervalima. Mora postojati i prostorni kontinuitet, što znači da se radnje izvršenja preduzimaju na mestima koja prirodno slede jedno za drugim, tokom kretanja vozila na putu. Ono što integriše oba faktora jeste neprekidnost upravljanja motornim vozilom.

Sve preduzete protivpravne radnje koje su vremenski i prostorno povezane, u svojoj sveukupnosti moraju činiti jedinstvenu radnju koja predstavlja postupanje vozača u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno iskazivanje bezobzirnosti prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. Jedinstvo radnji izvršenja predstavlja dinamički aspekt nasilničke vožnje.

39 Čl. 168, st. 1 i 2 ZOP.

40 Ovde se radi o prekršajima iz čl. 332a, čl. 333 i čl. 334 ZOBS, gde je u st. 2 propisan teži oblik.

41 Čini se da je ovo više teorijska mogućnost nego što je praktično ostvariva, jer su navedeni prekršaji najlakši oblici postupanja u suprotnosti sa pravilima saobraćaja. Međutim, nizak stepen nepravda koji obično prati izvršenje ovakvih prekršaja podiže se na viši nivo ukoliko je, na primer, izazvana neposredna opasnost po drugog učesnika u saobraćaju. Takve radnje izvršenja bi u sa dejstvu sa drugim preduzetim radnjama mogle predstavljati postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, prilikom kojeg nije pokazan obzir prema bezbednosti drugih učesnika u saobraćaju.

42 Ovom radnjom su ostvorena obeležja prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 6 ZOBS.

43 Ovom radnjom su ostvorena obeležja prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 1 ZOBS.

44 Ovom radnjom su ostvorena obeležja prekršaja iz čl. 331, st. 1, tač. 80 ZOBS.

I u sudskoj praksi postoje primeri gde su primenjeni navedeni kriterijumi. Pravnosnažnom presudom Prekršajnog suda u Šapcu 17 Pr. 2205/23 od 14. aprila 2023. godine<sup>45</sup> okrivljeni je oglašen odgovornim za prekršaj nasilnička vožnja jer je preduzeo više radnji kojima su ostvarena obeležja različitih saobraćajnih prekršaja u formalnom smislu, koje su bile vremenski i prostorno povezane i činile su jedinstvo radnji, a u svojoj sveukupnosti su predstavljale postupanje vozača u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, odsustvo obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. U presudi je navedeno da je vozač u naselju upravljao putničkim vozilom i na mestu gde je na kolovozu izvučena neisprekidana linija sa vozilom je prešao preko iste u saobraćajnu traku namenjenu za saobraćaj vozila iz suprotnog smera, vršeći radnju preticanja jednog putničkog vozila koje se kretalo istim smerom i zadržavalo pravac kretanja,<sup>46</sup> pri čemu je ovu radnju ponovio dva puta. Zatim je, van naselja vozilom upravljao brzinom od 127,8 km/h, što je za 47,8 km/h veća brzina od dozvoljene za put van naselja gde je ograničenje 80 km/h,<sup>47</sup> za ostale puteve, da bi se potom u naselju vozilom kretao brzinom od 125,1 km/h, što je za 75,1 km/h veća brzina od dozvoljene brzine od 50 km/h, po opštem ograničenju za naselje.<sup>48</sup> Na kraju, u naseljenom mestu, naspram osnovne škole gde je na kolovozu izvučena neisprekidana linija, sa vozilom je prešao preko iste u saobraćajnu traku namenjenu za saobraćaj vozila iz suprotnog smera vršeći radnju preticanja jednog putničkog vozila koje se kretalo istim smerom i zadržavalo pravac kretanja.<sup>49</sup> Sve radnje su preduzete u vremenskom intervalu od oko 4 minuta, pri čemu postoji i prostorni kontinuitet jer se vozač vozilom kretao prvo u naseljenom mestu, zatim van naseljenog mesta da bi poslednju radnju preduzeo u naseljenom mestu. Zanimljivo je ukazati da su prekršaji vozača uočeni korišćenjem vozila – presrećača.<sup>50</sup>

### 3. PREKRŠAJ NASILNIČKA VOŽNJA PO KRITERIJUMIMA IZ ČL. 41, ST. 2 ZOBS I TEŽI OBLIK PREKRŠAJA NASILNIČKA VOŽNJA IZ ČL. 329, ST. 2 ZOBS

U čl. 41, st. 2 ZOBS zakonodavac je eksplicitno odredio koje postupanje vozača se smatra nasilničkom vožnjom. Prekršaj postoji kada vozač ne poštuje svetlosnu saobraćajnu signalizaciju i dva ili više puta prođe svetlosni saobraćajni znak kada mu je tim znakom zabranjen prolaz, ali kada je ispunjen vremenski uslov – između dva uzastopna prolaska ne sme proći više od 10 minuta. Ovde se zapravo radi o naročito teškom obliku prekršaja koji se u svakodnevnom životu zove „prolazak kroz crveno svetlo“. Nije potrebno isticati koliki rizik po bezbednost ostalih učesnika u

45 Autor je kao član odeljenja sudske prakse izvršio neposredan uvid u navedenu presudu.

46 Ovom radnjom ostvarena su obeležja prekršaja iz čl. 331, st. 1, tač. 10 ZOBS.

47 Ovom radnjom ostvarena su obeležja prekršaja iz čl. 332, st. 1, tač. 9 ZOBS.

48 Ovom radnjom ostvarena su obeležja prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 9 ZOBS.

49 Ovom radnjom ostvarena su obeležja prekršaja iz čl. 331, st. 1, tač. 10 ZOBS.

50 Odredbom čl. 286, st. 3 ZOBS propisano je da u cilju otkrivanja i dokazivanja prekršaja policijski službenici mogu koristiti vozila sa ili bez spoljnih obeležja policije, sa ugrađenim uređajima za utvrđivanje prekršaja u saobraćaju (vozilo – presrećač).

saobraćaju može predstavljati preticanje kolone vozila<sup>51</sup> kada vozač svojim vozilom pređe ili se kreće po neisprekidanoj uzdužnoj liniji koja razdvaja kolovozne trake po smerovima kretanja. Treći slučaj odnosi se na najteže oblike prekoračenja dozvoljene brzine: na putu u naselju, kada se vozač vozilom kreće brzinom koja je za više od 90 km/h veća od dozvoljene, odnosno, van naselja brzinom koja je za više od 100 km/h veća od dozvoljene. Psihofizičke sposobnosti za upravljanje motornim vozilom su narušene kada je vozač pod dejstvom alkohola. U doktrini se ukazuje da alkohol umanjuje sposobnost učesnika u saobraćaju za realno sagledavanje i ocenu saobraćajne situacije u kojoj se nalazi i sposobnost da na odgovarajući način reaguje na opasnu situaciju.<sup>52</sup> Čak i male koncentracije alkohola u organizmu negativno utiču na ponašanje u saobraćaju i povećavaju rizik od saobraćajnih nezgoda koji raste sa porastom alkoholisanosti vozača.<sup>53</sup> Poseban slučaj nasilničke vožnje postoji u situaciji kada vozač upravlja vozilom u stanju potpune alkoholisanosti (više od 2,00 mg/ml).<sup>54</sup>

Teži oblik prekršaja nasilnička vožnja ostvaren je kada je vozač, prilikom nasilničke vožnje, prouzrokovao saobraćajnu nezgodu. Kvalifikatorna okolnost je prouzrokovanje saobraćajne nezgode. Međutim, uzročno posledična veza između načina upravljanja vozilom koji je kvalifikovan kao nasilnička vožnja i nastupele saobraćajne nezgode, mora biti utvrđena. Ukoliko su uzrok saobraćajne nezgode drugi proputi vozača, tada će se raditi o sticaju saobraćajnih prekršaja. U vezi s navedenim su i stavovi sudske prakse. Presudom Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III–308 Prž. br. 16742/19 od 27. avgusta 2019. godine<sup>55</sup> naglašeno je da se „osnovano u žalbi ističe da nije jasno šta je prvostepeni sud utvrdio kao uzrok saobraćajne nezgode, odnosno koja je to radnja okrivljenog koja je u uzročno-posledičnoj vezi sa nastupelom saobraćajnom nezgodom. Iz činjeničnog opisa dela u izreci pobijane presude, kao i podnetom zahtevu, za prekršaj opisan pod tačkom a) kvalifikovan po čl. 329, st. 2 ZOBS na putevima ne proizilazi da je okrivljeni navedenom prilikom upravljajući predmetnim putničkim vozilom u saobraćaju u stanju potpune alkoholisanosti od 2,48 mg/ml alkohola u krvi, dakle nasilničkom vožnjom, prouzrokovao saobraćajnu nezgodu, a iz čega proizilazi i da je izričući odnosno utvrđujući sankcije okrivljenom po st. 2 čl. 329 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, prvostepeni sud povredio materijalno pravo na štetu okrivljenog, izričući mu strože sankcije.“

51 Shodno odredbi čl. 7, st. 1, tač. 77 ZOBS, kolona vozila je niz od najmanje tri vozila koja su zastavljena ili se kreću jedno iza drugog istom saobraćajnom trakom u istom smeru, čiji je način kretanja međusobno uslovljen i između kojih ne može bez ometanja ući drugo vozilo.

52 L. Klajn /1970/: *Krivična odgovornost i saobraćajne nesreće na drumovima*, drugo prerađeno i dopunjeno izdanje, Savremena administracija, Beograd, p. 31.

53 M. Vujanić, K. Lipovac, S. Jovanović, D. Milojević. *op. cit.*, p. 222.

54 U čl. 187, st. 5 propisano je da su, prema utvrđenom sadržaju alkohola u krvi, stepeni alkoholisanosti vozača, instruktora vožnje i kandidata za vozača: 1) do 0,20 mg/ml – blaga alkoholisanost; 2) više od 0,20 mg/ml do 0,50 mg/ml – umerena alkoholisanost; 3) više od 0,50 mg/ml do 0,80 mg/ml – srednja alkoholisanost; 4) više od 0,80 mg/ml do 1,20 mg/ml – visoka alkoholisanost; 5) više od 1,20 mg/ml do 1,60 mg/ml – teška alkoholisanost; 6) više od 1,60 mg/ml do 2,00 mg/ml – veoma teška alkoholisanost; 7) više od 2,00 mg/ml – potpuna alkoholisanost.

55 Izvor: Ing pro propisi, elektronsko izdanje, baza sudske prakse.

#### 4. ODNOS MODALITETA PREKRŠAJA NASILNIČKA VOŽNJA PO KRITERIJUMIMA IZ ČL. 41, ST. 1 I 2 ZOBS I PREKRŠAJ U PRODUŽENOM TRAJANJU

Analizirana zakonska regulativa otvara više pitanja. Potrebno je razmotriti da li u slučaju ispunjenosti više od jednog navedenog uslova postoji sticaj prekršaja nasilnička vožnja i kakav je odnos između prekršaja po kriterijumima čl. 41, st. 1 i st. 2 ZOBS. U vezi s navedenim je i problematika prekršaja nasilnička vožnja u produženom trajanju. Pre nego što se upustimo u analizu navedene problematike, potrebno je dati osnovne napomene o materijalnopравnim institutima prekršajnog prava kroz čiju prizmu će biti razmatrana navedena pitanja. Radi se o sticaju prekršaja i jedinstvu radnje.

##### 4.1. Sumarni osvrt na teorijski koncept sticaja prekršaja i jedinstva radnje

Treba podsetiti da su za postojanje sticaja prekršaja bitna tri elementa: više učinjenih prekršaja, isti učinilac i jedinstven prekršajni postupak koji se vodi za sve učinjene prekršaje.<sup>56</sup> Idealni sticaj postoji kada učinilac jednom radnjom ostvari biće više prekršaja, na primer, vozač upravlja motornim vozilom pod dejstvom psihoaktivnih supstanci (čl. 331, st. 1 tač. 54 ZOBS) bez vozačke dozvole (čl. 330, st. 1 tač. 1 ZOBS), a realni sticaj postoji kada učinilac sa više radnji ostvari biće više prekršaja, na primer, jednom radnjom učini neki saobraćajni prekršaj, a nakon legitimisanja od strane ovlašćenog službenog lica se ispostavi da ne nosi sa sobom ličnu kartu.<sup>57</sup> Od sticaja prekršaja treba razlikovati prividni sticaj prekršaja koji je pravna konstrukcija i postoji kada učinilac jednom radnjom ili više radnji ostvari bića više prekršaja, ali se smatra da je učinjen samo jedan prekršaj. Prividni sticaj može biti prividni idealni sticaj i prividni realni sticaj.<sup>58</sup> Na osnovu načela krivičnog prava i njegovog sistema, u teoriji i praksi se uglavnom uzima da prividni idealni postoji u sledećim slučajevima: 1) specijaliteta (*lex specialis derogat legi generali*); 2) supsidijariteta (*lex primaria derogat legi subsidiariae*); 3) konsumpcije i 4) alternativiteta, ali ovo mogu biti i slučajevi prividnog realnog sticaja (osim specijaliteta) ukoliko je preduzeto više radnji izvršenja.<sup>59</sup> Prividni realni sticaj se najčešće ispoljava u obliku konsumpcije i to kao složeno, kolektivno i produženo delo. Sticaj, bilo da je idealni ili realni, po svojoj prirodi može biti homogeni i heterogeni. Homogeni sticaj postoji ako su jednom ili više radnji učinjeni isti ili istovrsni prekršaji, a heterogeni sticaj postoji ako su učinjeni različiti prekršaji.<sup>60</sup>

Doktrina krivičnog prava nudi prihvatljiva objašnjenja zašto u pojedinim slučajevima nema sticaja krivičnih dela, koja se mogu primeniti i na sticaj prekršaja.

56 Đ. Đorđević /2015/: *Prekršajno pravo sa osnovama privrednoprestupnog prava*, peto izmenjeno i dopunjeno izdanje, Kriminističko policijska akademija, Beograd, p. 49.

57 I. Vuković. *op. cit.*, p. 79.

58 N. Delić, V. Bajović /2018/: *Priručnik za prekršajno pravo*, Službeni glasnik, Beograd, p. 84.

59 Z. Stojanović /2009/: Prividni idealni sticaj krivičnih dela, *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, no. 3, p. 14.

60 N. Delić, V. Bajović. *op. cit.*, pp. 82, 83.

Navodi se da u određenim slučajevima, iako je preduzeto više radnji, ili su ostvarena bića više krivičnih dela, sticaja ipak nema, jer postoji ili prirodno jedinstvo dela ili je sticaj samo prividan, pa se uzima da postoji samo jedno krivično delo. U prvom slučaju (prirodno jedinstvo radnje) sticaja nema zato što je radnja izvršena prirodno povezana u jednu celinu, zato što svi pojedinačni akti čine radnju izvršenja, a u drugom slučaju (prividni sticaj) reč je o pravnoj konstrukciji, tj. uzima se ukoliko su ispunjeni određeni uslovi da ne postoji sticaj krivičnih dela, već samo jedno krivično delo.<sup>61</sup> Ukazuje se da se u nemačkoj literaturi u pogledu pojavnih formi jedinstva radnje uglavnom prihvata dvodeoba koja se svodi na razlikovanje radnje u prirodnom smislu i radnje u pravnom smislu. U okviru ove druge grupe razlikuju se tri podgrupe: a) jedinstvo radnje zasnovano na zakonskom biću b) prirodno jedinstvo radnje i c) radnja kod produženog krivičnog dela.<sup>62</sup> U nauci je stvoreno učenje o jedinstvu radnje koje na osnovu normativnih merila nastoji da izvrši razgraničenje između jedne i množine radnji, a kao što je i sticaj krivičnih dela moguć usled preduzimanja samo jedne radnje, u određenim slučajevima postoji opravdanje da se čitav niz nezavisnih radnji posmatra u okvirima samo jednog bića krivičnog dela.<sup>63</sup>

#### 4.2. Odnos modaliteta prekršaja nasilnička vožnja po kriterijumima iz čl. 41, st. 1 i st. 2 ZOBS

U slučaju da učinilac prekršaja ostvari najmanje dva od predviđena četiri uslova posebnog oblika prekršaja nasilnička vožnja, da li on čini više prekršaja ili samo jedan prekršaj? Na primer, učinilac je upravljao putničkim vozilom u stanju potpune alkoholisanosti i pri tome je u naselju prekoračio brzinu za više od 90 km/h. U ovom slučaju postoji jedan prekršaj nasilnička vožnja po osnovu alternativiteta. Prividni idealni sticaj po osnovu alternativiteta postoji kada su propisom predviđena dva ili više posebnih oblika u osnovi jednog te istog prekršaja, pa učinilac svojom radnjom ostvari barem dva (ili više) oblika tog prekršaja. Postojeće samo jedan prekršaj koji će se kvalifikovati jednim od postojećih oblika datog prekršaja, s tim da se okolnost da je ostvaren i element drugog (ili više) oblika može ceniti prilikom odmeravanja kazne.<sup>64</sup>

Identična je situacija kada je učinilac istom prilikom ostvario obeležja prekršaja nasilnička vožnja koji su propisani čl. 41, st.1 i st. 2 ZOBS. Na primer, može se smatrati da je vozač koji je u naseljenom mestu, u zoni škole prekoračio dozvoljenu brzinu za više od 60 km/h<sup>65</sup> i nije zaustavio vozilo ispred pešačkog prelaza na kome su se nalazili pešaci, a svetlosnim saobraćajnim znakom mu je bio prolaz zabranjen,<sup>66</sup> ovim radnjama postupio u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja i nije pokazao obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, čime je ostvario obeležja

61 Z. Stojanović. /2009/. *op. cit.*, pp. 11, 12.

62 I. Đokić. *op. cit.*, p. 280.

63 I. Đokić. *ibid.*, pp. 289, 290.

64 E. Ćorović. *op. cit.*, p. 84.

65 Na taj način je ostvario obeležja prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 12 ZOBS.

66 Na taj način je ostvario obeležja prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 14 ZOBS.

prekršaja nasilnička vožnja shodno odredbi čl. 41, st.1 ZOBS. Ukoliko je pritom vozilom upravljao u stanju potpune alkoholisanosti, što predstavlja prekršaj normiran odredbom čl. 41, st. 2 ZOBS, neće postojati sticaj prekršaja, već samo jedan prekršaj nasilnička vožnja. Kod alternativiteta, dva bića se javljaju kao ravnopravna i potpuno je irelevantno da li će se uzeti da postoji jedno ili drugo delo.<sup>67</sup> Ako lice učini dve ili više alternativno propisanih radnji, ne čini dva prekršaja u sticaju već samo jedan prekršaj.<sup>68</sup> Treba podsetiti da prekršaj nasilnička vožnja ima više oblika čije su radnje izvršenja alternativno određene. Kao što je navedeno u prethodnom primeru, po principu alternativiteta postojaće samo jedan prekršaj, koji će se, u slučaju ostvarenosti uslova iz čl. 41, st. 1 i st. 2 pravno kvalifikovati kao prekršaj iz čl. 329, st. 1, a u slučaju težeg oblika kao prekršaj iz čl. 329, st. 2 ZOBS. Ispoljeni visok stepen neprava sud će ceniti prilikom odmeravanja prekršajnih sankcija.<sup>69</sup>

U oba navedena slučaja, a posebno drugom, problem se može analizirati i iz ugla prirodnog jedinstva radnje izvršenja, o čemu će više reći biti u nastavku rada.

#### 4.3. Prekršaj nasilnička vožnja u produženom trajanju

Prema čl. 46, st. 1 ZOP prekršaj u produženom trajanju postoji ako učinilac sa jedinstvenim umišljajem učini više istih vremenski povezanih prekršaja koji čine jednu celinu, zbog najmanje dve od sledećih okolnosti: istovetnost oštećenog, istovrsnosti predmeta prekršaja, korišćenja iste situacije ili trajnog odnosa, jedinstva mesta ili prostora izvršenja prekršaja. Izvršenje prekršaja nasilnička vožnja prati umišljaj kao stepen vinosti a ispunjenost ostalih pobrojanih uslova je često prisutna. Prekršaj u produženom trajanju postojaće, na primer, kada učinilac u toku istog dana učini više prekršaja nasilničke vožnje ili u razmaku od nekoliko dana, pri čemu u svakom konkretnom slučaju treba ceniti ispunjenost svih zakonskih uslova. Kao objašnjenje za ovakav zaključak mogu poslužiti stavovi doktrine krivičnog prava gde se ukazuje da iako sve pojedine radnje već ostvaruju isto (istovrsno) biće krivičnog dela, smatra se da ih zbog tesne unutrašnje i spoljašnje veze treba smatrati jednom produženom radnjom s posledicom odgovornosti za samo jedno krivično delo, te da svi slučajevi prividnog realnog sticaja u stvari predstavljaju konstrukciju jedne radnje u pravnom smislu.<sup>70</sup> Značajno je ukazati da primena ovog instituta predstavlja fakultativni osnov za pooštavanje kazne, s obzirom da je čl. 46, st. 6 ZOP propisano da se može izreći kazna teža od propisane, ali ona ne sme preći dvostruku meru propisane kazne, niti najvišu meru kazne predviđene čl. 45, st. 2 ovog zakona za odmeravanje kazni za prekršaje učinjene u sticaju.

67 Z. Stojanović /2009/. *op. cit.*, p. 19. Navedeni autor ističe da se alternativitet naročito javlja kod ostvarivanja više kvalifikovanih oblika nekog krivičnog dela preduzimanjem jedne radnje: na primer, nema sticaja između teške krađe izvršene provaljivanjem i teške krađe kada vrednost stvari prelazi određenu vrednost.

68 I. Vuković. *op. cit.*, p. 40.

69 Nije na odmet ponoviti da je za prekršaj nasilnička vožnja predviđeno kumulativno izricanje kazne zatvora i novčane kazne, odnosno kazne rada u javnom interesu i novčane kazne. Slučajevi kada je učinilac osuđen samo na novčanu kaznu predstavljaju primenu instituta ublažavanja kazne, tj. odredbe čl. 43, st. 1, tač. 3 ZOP.

70 I. Đokić. *op. cit.*, pp. 287, 288.



## 5. PREKRŠAJ NASILNIČKA VOŽNJA I STICAJ DRUGIH SAOBRAĆAJNIH PREKRŠAJA

U razmatranju ove problematike, ključan kriterijum jeste priroda drugih saobraćajnih prekršaja. Ako se drugi prekršaji učinjeni istom prilikom ne odnose na način upravljanja vozilom (stil vožnje) koji se manifestuje kao postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, odsustvo obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju (što je suštinsko obeležje nasilničke vožnje), tada oni imaju samostalnost i u ovim slučajevima postoji sticaj prekršaja. Postoji sticaj kada je učinilac preduzeo neku od alternativno predviđenih radnji iz čl. 41, st. 2 ZOBS i pri tome upravljao vozilom bez vozačke dozvole one kategorije kojom upravlja, a položio je vozački ispit za neku drugu kategoriju (čl. 331, st. 1, tač. 90a ZOBS). Ili, kada je učinilac svojim radnjama ostvario obeležja nasilničke vožnje po kriterijumima iz čl. 41, st. 1 ZOBS i upravljao vozilom koje nije imalo propisane registarske tablice (čl. 331, st. 1, tač. 81 ZOBS).

Postavljeni kriterijum je negativne prirode i ogleđa se u odsustvu suštinskih elemenata koji određuju nasilničku vožnju – ovi prekršaji ne smeju da se odnose na način upravljanja vozilom i postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno njima se ne sme iskazivati bezobzirnost prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, što je stvar procene u svakom konkretnom slučaju.<sup>71</sup>

S druge strane, ima osnova da se po uzoru na izložene kriterijume za nasilničku vožnju po čl. 41, st. 1 ZOBS, sve protivpravne radnje kojima se postupa u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, preduzete kada i neka od radnji propisanih u čl. 41, st. 2 ZOBS, nađu u sastavu jedinstvene radnje nasilničke vožnje.

U ovim slučajevima radi se o prirodnom jedinstvu radnje, za čije postojanje je potrebno ispunjenje četiri kumulativna uslova. Najpre, potrebna je jedinstvena volja, zatim, množina istovrsnih radnji, tesna prostorna i vremenska povezanost pojedinačnih akata, kao i odgovarajuća procena, tj. da sve te radnje prema životnom iskustvu predstavljaju celinu.<sup>72</sup> Reč je o iterativnom ostvarenju bića prekršaja nasilnička vožnja, jer se više vremenski i prostorno povezanih radnji koje čine jednu celinu, a praćene su jedinstvenom odlukom učinioaca da postupa u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, odnosno, da ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, tretiraju kao prirodno jedinstvo radnje prekršaja nasilnička vožnja.<sup>73</sup>

71 Na osnovu navedenog, pojedini najteži prekršaji iz ZOBS koji se ne odnose na način upravljanja vozilom mogu imati svoju samostalnost i tada postoji sticaj prekršaja. Na primer, pored već navedenog prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 5, tu bi spadali i prekršaj iz čl. 330, st. 1, tač. 1 koji čini vozač koji upravlja motornim vozilom, a nema izdatu vozačku dozvolu ni za jednu kategoriju motornih vozila, odnosno nema izdatu vozačku dozvolu nakon oduzimanja iste zbog nesavesnog i nepropisnog načina upravljanja vozilom, prekršaj iz čl. 330, st. 1, tač. 6, koji čini vozač koji je isključen iz saobraćaja, a zatečen je u upravljanju vozilom za vreme trajanja tog isključenja, prekršaj iz čl. 330, st. 1, tač. 7 koji čini vozač koji upravlja vozilom u vreme trajanja isključenja tog vozila iz saobraćaja itd. Isto se odnosi i na druge, lakše saobraćajne prekršaje.

72 I. Đokić. *op. cit.*, p. 285.

73 Kod sukcesivnog ostvarenja bića krivičnog dela radi se o tome da sve radnje predstavljaju samo pojedinačne etape koje ne moraju biti u takvoj tesnoj vremenskoj vezi kao iterativne radnje, niti

Jedinstvena volja da se preduzimanjem više protivpravnih radnji ispolji baha-tost, bezobzirnost i nasilničko ponašanje u saobraćaju, koje je fizički objektivizo-vano, značajan je kriterijum koji se može koristiti prilikom procene da li se radi o sticaju prekršaja ili o prirodnom jedinstvu radnje prekršaja nasilnička vožnja. U svakom konkretnom slučaju je nužno pažljivo ispitati da li su ispunjeni svi navedeni uslovi, a okolnost da je preduzeto više protivpravnih radnji se mora ceniti prilikom odmeravanja prekršajnih sankcija i po pravilu se uzima kao otežavajuća okolnost.

U pravcu iznetih zaključaka je već navedena presuda Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III–304 Prž. br. 817/23 od 06. februara 2023. godi-ne. Ovom presudom preinačena je prvostepena presuda kojom je okrivljeni ogla-šen odgovornim za sticaj prekršaja nasilnička vožnja i prekršaja iz čl. 330, st. 1, tač. 10 ZOBS i okrivljeni je oglašen odgovornim samo za prekršaj nasilnička vožnja. U drugostepenoj presudi je istaknuto da je „okrivljeni kritičnom prilikom putničkim vozilom ne samo preticao kolonu vozila, pri čemu je prešao u saobraćajnu traku namenjenu za kretanje vozila iz suprotnog smera, već je tom prilikom i upravljao vozilom brzinom od 162,8 km/h, koja je za 82,8 km/h veća od dozvoljene brzine kretanja vozila prema opštem ograničenju za ostale puteve od 80 km/h, a takvim radnjama je okrivljeni dodatno manifestovao svoje postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja, prilikom kojeg kao vozač nije pokazivao bilo kakav obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju i koje postupanje je dodatno pred-stavljalo rizik od nastanka saobraćajne nezgode sa teškim posledicama.“

U skladu s iznetim kriterijumima, može se braniti stav da odnos između više propisanih uslova za nasilničku vožnju iz čl. 41, st. 2 ZOBS, kao i odnos između oba oblika prekršaja nasilnička vožnja o kojem je ranije bilo reči i koji je sagledan iz per-spektive prividnog idealnog sticaja po osnovu alternativiteta, predstavlja prirodno jedinstvo radnje izvršenja iterativnim ostvarenjem bića prekršaja.<sup>74</sup>

Navedeni primer iz sudske prakse nedvosmisleno pokazuje osnovanost stavova doktrine krivičnog prava da je precizno izdvajanje situacija kada se odvojene, samostalne radnje pravno mogu objediniti u jednu radnju krivičnog dela osnovna pretpostavka za ispravno kvalifikovanje ponašanja,<sup>75</sup> što takođe važi i za prekršaje kao kaznene delikte.

---

moraju biti identične, ali je neophodno da su upravljene ka istom cilju. Z. Stojanović /2009/. *op. cit.*, p. 12.

74 Bez obzira koje stanovište se prihvati kao dominantno, učinilac će biti oglašen odgovornim za jedan prekršaj nasilnička vožnja i neće postojati pravi idealni sticaj prekršaja. U doktrini krivičnog prava se ukazuje da jedan od sigurnih kriterijuma za postojanje pravog idealnog sticaja jeste ostvarenje više posledica krivičnih dela. Kada su u pitanju delatnosna krivična dela, zbog odsustva posledice kao bitnog obeležja bića krivičnog dela, sličan kriterijum bi se mogao tražiti u napada na dva različita objekta krivičnopravne zaštite. Z. Stojanović /2009/. *op. cit.*, p. 20.

75 I. Đokić. *op. cit.*, p. 290. Iz iznetog primera je to više nego očigledno. Naime, prvostepenom presudom okrivljeni je bio oglašen odgovornim za sticaj navedenih prekršaja (čl. 329, st. 1 i čl. 330, st. 1, tač. 10 ZOBS) i osuđen na jedinstvenu novčanu kaznu u iznosu od 220.000 dinara, izrečeno mu je jedinstvenih 25 kaznenih poena i jedinstvena zaštitna mera zabrana upravljanja motornim vozilom „B“ kategorije u trajanju od 1 godine. Drugostepenom presudom je preinačena prvostepena presuda, a okrivljeni je osuđen zbog izvršenog prekršaja iz čl. 329, st. 1 ZOBS na novčanu kaznu u iznosu od 140.000 dinara, izrečeno mu je 15 kaznenih poena i zaštitna mera zabrana upravljanja motornim vozilom „B“ kategorije u trajanju od 1 godine.

## ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Na osnovu svega iznetog, iznećemo zaključke u pogledu analiziranog prekršaja. Suštinsko obeležje prekršaja nasilnička vožnja jeste da se odnosi na način upravljanja vozilom u toku vožnje, a što proizilazi i iz samog naziva prekršaja. Prekršaj ima više modaliteta. Po našem mišljenju, prekršaj nasilnička vožnja postoji ne samo u slučaju eksplicitno propisanih situacija u čl. 41, st. 2 ZOBS, već i kada sveukupnost preduzetih protivpravnih radnji kojima se ostvaruju obeležja pojedinih saobraćajnih prekršaja, a koje su vremenski i prostorno povezane i podobne da čine jedinstvenu celinu, predstavlja postupanje vozača u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja i/ili odsustvo obzira prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, odnosno kada su ispunjeni uslovi iz čl. 41, st.1 ZOBS.

Ukoliko je ostvareno više propisanih uslova iz čl. 41, st. 2 ZOBS ili su ostvarena obeležja prekršaja po čl. 41, st. 1 i st. 2, postojeće samo jedan prekršaj nasilnička vožnja. U pitanju je prividni idealni sticaj po osnovu alternativiteta, mada se u oba slučaja ova problematika može razmatrati i sa aspekta prirodnog jedinstva radnje. Sveukupnost ispoljenog neprava će se ceniti prilikom odmeravanja prekršajnih sankcija. Prekršaj nasilnička vožnja može biti i u produženom trajanju, kada su ispunjeni uslovi za primenu ovog instituta, što otvara mogućnost pooštavanja kazne. Teži oblik prekršaja nasilnička vožnja postoji samo kada je ostvaren uslov uzročno-posledične veze između načina vožnje i nastupele saobraćajne nezgode.

Sticaj prekršaja nasilnička vožnja sa drugim saobraćajnim prekršajima postojace kada ovi prekršaji imaju svoju samostalnost. Ovaj uslov je ostvaren kada se drugi saobraćajni prekršaji ne odnose na način upravljanja vozilom, odnosno, ne predstavljaju postupanje u gruboj suprotnosti sa pravilima saobraćaja prilikom kojeg učinilac ne pokazuje obzir prema bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju. S druge strane, ukoliko se drugim saobraćajnim prekršajima dodatno ispoljavaju suštinski elementi nasilničke vožnje neće postojati sticaj prekršaja, već će se raditi o prirodnom jedinstvu radnje i iterativnom ostvarivanju bića prekršaja nasilnička vožnja.

Zakonodavnoj tehnici kojom je propisan prekršaj nasilnička vožnja mogu se uputiti kritike. Čini se da je zakonodavac, normirajući najteži prekršaj iz ZOBS, ovom zadatku olako prišao ne uzevši u obzir moguće praktične implikacije i probleme do kojih može doći u sudskoj praksi. Na ovom terenu neizbežna su lutanja, različita tumačenja i shodno tome neujednačena sudska praksa, što dovodi do pravne nesigurnosti i opasnosti od arbitrarne primene prava. Arbitrarnost se ne obazire na normativni kontekst, proizvoljno tumači značenje norme i njeno mesto u pravnom sistemu, jednom reči, suštinski je protivna maksimi *Ius est ars boni et aequi*.<sup>76</sup> Iz ovog razloga, *de lege ferenda*, potrebno je potpunije definisati pojam nasilničke vožnje i precizno odrediti biće prekršaja. Jedno od mogućih rešenja je uzimanje u obzir kriterijuma koji su izloženi u ovom radu, a koji do izmena ZOBS mogu biti putokaz sudskoj praksi za postupanje u spornim situacijama.

76 G. P. Ilić /2021/: Arbitrarne primene prava i pravo na pravično suđenje – in: *Kaznena reakcija u Srbiji XI deo* (Ignjatović Đ., ed.), Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, p. 136.

Na kraju, ali ne manje važno, treba ukazati da je u doktrini krivičnog prava prepoznat značaj najtežih saobraćajnih prekršaja i rizika koje oni nose. Ukazuje se da se za pojedine teške prekršaje za koje su moguće ozbiljne prekršajnoppravne posledice, ali ne i krivična odgovornost, bez obzira na izrazito veliku opasnost po ljude ili imovinu koja nastaje takvim vidovima drastičnog nepoštovanja saobraćajnih propisa, a često i sa izrazitom bahatošću nekih učinilaca, moglo propisati niz posebnih krivičnih dela. Između ostalog, i za bezobzirnu i nasilničku vožnju prilikom upravljanja motornim vozilom na putu, što već sada postoji kao posebno težak saobraćajni prekršaj, ali bi neki drastični/drastičniji slučajevi takve vožnje, a naročito kada je ona ispoljena u urbanim sredinama, u blizini škola i sl., mogli/morali da budu i posebno krivično delo, čak i onda kada usled takve vožnje (a nekada je to samo sticajem „srećnih“ okolnosti) nije došlo do saobraćajne nezgode, koja bi tada bila skopčana i sa teškim posledicama.<sup>77</sup>

## LITERATURA

- Čavoški K., Vasić R. /2011/: *Uvod u pravo*, šesto jedinstveno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd.
- Ćorović E. /2021/: *Osnovi prekršajnog prava Crne Gore*, Fakultet pravnih nauka, Podgorica.
- Delić N., Bajović V. /2018/: *Priručnik za prekršajno pravo*, Službeni glasnik, Beograd.
- Đokić I. /2018/: O pojmu jedinstva radnje (dela) u krivičnom pravu – in: *Kaznena reakcija u Srbiji VIII deo* (Ignjatović, Đ., ed.), Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd.
- Đorđević Đ. /2015/: *Prekršajno pravo sa osnovama privrednoprestupnog prava*, peto izmenjeno i dopunjeno izdanje, Kriminalističko policijska akademija, Beograd.
- Đorđević Đ. /2023/: Saobraćajni delikti – odnos između krivičnih dela i prekršaja – in: *Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost* (Batrićević A., Obradović, D., eds.), Palić.
- Ilić G. P. /2021/: Arbitrarna primena prava i pravo na pravično suđenje – in: *Kaznena reakcija u Srbiji XI deo* (Ignjatović, Đ., ed.), Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd.
- Ivanović A. R., Bačićanin A. /2023/: Izazovi utvrđivanja krivice u slučajevima saobraćajnih delikata – in: *Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost* (Batrićević A., Obradović, D., eds.), Palić.
- Jeličić M. /2023/: Sporna pitanja u primeni procesne i zaštitne mere zabrana pristupa oštećenom, objektu ili mestu izvršenja prekršaja, *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, no. 2.
- Klajn L. /1970/: *Krivična odgovornost i saobraćajne nesreće na drumovima*, drugo prerađeno i dopunjeno izdanje, Savremena administracija, Beograd.
- Pihler S. /2000/: *Prekršajno pravo*, Graphica Academica, Novi Sad.
- Ristivojević B., Milić I. /2023a/: *Osnovi prekršajnog prava*, treće izmenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet u Novom Sadu, Novi Sad.
- Ristivojević B., Milić I. /2023b/: *Komentar Zakona o prekršajima*, Službeni glasnik, Beograd.
- Stojanović Z. /2009/: Prividni idealni sticaj krivičnih dela, *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, no. 3.
- Stojanović, Z. /2011/: Krivično pravo u doba krize, *Branich*, no. 1–2.

<sup>77</sup> M. Škulić /2023/: Objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja – in: *Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost* (Batrićević A., Obradović, D., eds.), Palić, p. 58.

Stojanović Z. /2016/: *Komentar Krivičnog zakonika Republike Srbije*, peto izmenjeno i dopunjeno izdanje, Službeni glasnik, Beograd.

Stojanović Z. /2021/: *Krivično pravo opšti deo*, dvadeset osmo izdanje, Dosije studio, Beograd.

Škulić M. /2009/: Sud kao subjekt tumačenja kaznenopravne norme – in: *Tumačenje kaznenopravne norme i adekvatnost njene primene* (Bejatović, S., ed.), Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Udruženje javnih tužilaca i zamenika javnih tužilaca Srbije, Beograd.

Škulić M. /2023/: Objektivni uslov inkriminacije/kažnjivosti kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja – in: *Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost* (Batrićević A., Obradović, D., eds.), Palić.

Vujančić M., Lipovac K., Jovanović S., Milojević D. /2009/: *Komentar Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Službeni glasnik, Beograd.

Vuković I. /2015/: *Prekršajno pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu i Dosije studio, Beograd.

## ZAKONI

Zakon o prekršajima – ZOP (*Službeni glasnik RS*, br. 65/13, 13/16, 98/16, 91/19 i 112/22).

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima – ZOBS (*Službeni glasnik RS*, br. 41/09, 53/10, 101/11, 55/14, 32/13 – Odluka US RS, 96/15 – drugi zakon, 9/16 – Odluka US RS, 24/18, 23/19, 128/20 i 76/23).

Zakon o javnom redu i miru (*Službeni glasnik RS*, br. 6/16 i 24/18).

Krivični zakonik – KZ (*Službeni glasnik RS*, br. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 i 35/19).

## SUDSKA PRAKSA

Presuda Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III–308 Prž. br. 16742/19 od 27. avgusta 2019. godine.

Presuda Prekršajnog apelacionog suda, odeljenja u Novom Sadu III–304 Prž. br. 817/23 od 06. februara 2023. godine.

Presuda Prekršajnog suda u Šapcu 17 Pr. 2205/23 od 14. aprila 2023. godine.

## INTERNET IZVORI

Agencija za bezbednost saobraćaja, Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji za 2022. godinu, <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20231010092110-statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-za-2022.-godinu.pdf>, 28. oktobar 2023.

Mladen Jeličić\*

## NORMATIVE ASPECTS OF THE MISDEMEANOR OF RECKLESS DRIVING

### SUMMARY

In the paper, the author discusses the normative aspects of the misdemeanor of violent driving from Articles 41 and 329 of the Law on Road Traffic Safety. After the introductory remarks, the legal regulations were analyzed and it was pointed out that, in the opinion of the author, the misdemeanor manifests itself in several forms. Controversial issues arising from the legal norming of misdemeanor and causing dilemmas in practice are defined. Normative aspects of misdemeanor are viewed through the theoretical institutes of unity of action, concurrence of misdemeanors and misdemeanor of extended duration. Special attention is paid to the analysis of the nature of the misdemeanor regulated by Article 41 paragraph 1, which is controversial because it is not precisely defined and leaves a possibility for different interpretations, in contrast to Article 41 paragraph 2 in which the legislator prescribed four alternative acts of execution that represent violent driving. The practical implications of situations when the perpetrator fulfills at least two of the four stipulated conditions from Article 41 paragraph 2, the relationship between the two forms of misdemeanor, as well as the conditions for the existence of a misdemeanor in an extended duration and a more serious form of misdemeanor were considered. The author also analyzed the question of the concurrence of misdemeanor violent driving and other traffic misdemeanors, defining the criteria by which an answer can be given to the question of when there is a concurrence of misdemeanors, and when there is a natural unity of action and iterative realization of the essence of the violent driving misdemeanor. Supporting the argumentation with examples from judicial practice, the author concluded that *de lege ferenda* the considered misdemeanor should be more precisely regulated normatively in order to avoid wandering in judicial practice.

**Key words:** traffic misdemeanors, violent driving, unity of action, concurrence of misdemeanors, misdemeanor in extended duration.

---

\* Judge of the Misdemeanor Court in Šabac, mladen.jelicic.kaishin@gmail.com.