



Закон о безбедности саобраћаја на путевима (ЗБС) који је ступио на снагу, мегаломански је пројекат ове власти за отимање новца и матретирање грађана. Реч је и о увођењу *преких* судова, који су попут голооточких пресуда, пре шест деценија, потпуно заменили одлуке судова у редовном поступку и легислативу која је морала бити уређена у сијасет других закона. ЗБС је атак на права и слободе грађана и донесен је као апсолутно неконзистентан политици, економији и стандарду грађана. Потпуно је непримерен објективним и субјективним условима не само државе и инфраструктуре већ и друштвеним околностима. Право лице овог закона је отимачина новца, а његово наличје је репресија.

Ово је један од најрепресивнијих закона, и по количини репресије може се мерити са предлогом закона о тероризму који је писан у време Слободана Милошевића, али никада није усвојен. Дакле, у Србији је на снази најрепресивнији закон усмерен ка великом броју грађана који је угледао светло дана у последњих неколико деценија.

„Народна скупштина Републике Србије усвојила је на седници 29. маја 2009. године Закон о безбедности саобраћаја на путевима. Текст који су израдили службеници МУП је усвојен са 126 гласова народних посланика. Већина амандмана није усвојена, а прихваћени су углавном они који се односе на техничке исправке текста. Комитет за безбедност саобраћаја ограђује се од усвојеног закона, јер у коначан текст нису уврштене суштинске примедбе на које су током израде указивали стручњаци Комитета, али и остали стручњаци, представници превозника, ауто-школа, и остала компетентна лица. Сматрамо да је полицијски закон, иако садржи поједина добра решења која су преузета из експертског нацрта, лош и репресиван. Уколико овакав текст закона почне да се примењује, Комитет за безбедност Србије започеће са предузимањем мера којима ће се ублажити негативни ефекти његовог спровођења, односно његови недостаци. Грађани Србије заслужују безбедан саобраћај, а то подразумева и безбедне путеве, коректну полицију, савесне медије и пре свега одговорну државу.“ [\[1\]](#) Ово је саопштење Комитета за безбедност саобраћаја које, као сасвим примерено, наводимо уместо било каквог увода.

Јасно је, наиме, да је овакав закон прошао у сенци крупнијих закона које је ова, до зла бога накардна скупштина усвојила, но, како су на почетку изречне неке квалификације, требало би да укажемо на још понешто.

Прекршајни судови и судије толико су блиски полицијском апарату да их чак можемо сматрати и његовим делом. Познато је да се пресуде прекршајних судова лакше извршују, оне су безмало тренутно извршне, а поступци трају неупоредиво краће. Али све то није ништа у поређењу са снагом чињенице да су таква олака брзина, ноншалантност, неформалност, извршност, супротни стандардима демократског друштва. Све то не само да не поштује, него крши основна грађанска права и слободе, политичка права, савремене цивилизацијске стандарде и то не због процедуре колико због висина казни. Те казне су драстичне и апсурдне и примереније су тоталитарним друштвима. ЗБС је толико неправедан закон да због те неправедности и није закон. [2]

О питањима слободе човека, тј. о питањима законитог лишавања слободе, а и то је могуће по овом *новооточком* закону, морао би да суди само редовни, а не прекршајни суд. Прекршајна дела нису кривична, она су другачија, и санкције за та дела морају бити благе. Казне затвора и друге тешке казне (тешке по својој категорији, а не трајању), немају шта да траже, по природи ствари, у прекршајном праву и поступку.

Овакав закон о безбедности саобраћаја ствара још један велики проблем - неконзистентност и колизију, контрадикторност и неусклађености читавог правног система. Може ли овај драконски закон да се не одрази на кривично, прекршајно, свако друго право које у свом корпусу има изрицање било каквих казни. Хоће ли примена овако ригидних казни у Закону о безбедности саобраћаја значити да ће се вратити смртна казна у кривични закон како би се принципијелно наставила логика драконског кажњавања.

Конвенција за заштиту људских права и темељних слобода, донесена у Риму 1950 [3] .
када говори о лишењу слободе (Члану 5.1 став 1, алинеја

а), указује да о томе одлуку може, након пресуде, донети само суд. Пука примена закона без суђења указује на административни поступак, а не правично суђење. Указује на верификовање прописане казне кроз пуку, примитивну форму поштовања процедуре, а кршења духа Конвенције, Устава, начела судске власти и читавог корпуса људских права и слобода. Такав квазисудски поступак биће толико дискриминирајући да чак ни суду неће омогућити да направи разлику у делима истог типа, чиме олакшавајућих околности и не може бити, па је стога казна унапред позната и неупитна.

На једној страни јасно и драконски кажњени су грађани, али на оној другој страни, нити постоје аналогije у висини казне, нити механизми контроле. Грађани су криви унапред, и при том немоћни. Остављена им је могућност да у редовним поступцима пред судовима

докажу да им је нанесена штета на аутомобилу од рупетина на путевима, али ти поступци нису ни толико брзи, а ни извршни. Зашто путеви нису поправљени, зашто нису замењени и постављени саобраћајни знакови у складу са новим Законом, зашто није елиминисана корупција којој ће овај закон толико замаха дати..? Зашто је све оно што држава треба да уради, што су њене обавезе одложено за неко време или лицемерно релатизовано, а наплата казни од грађана иде одмах.

Важно је и то да у овом ЗБС нема никаквог механизма за заштиту права грађана, односно заштите од самовоље и бахатости полицајаца. Грађани по овом закону немају никакве гаранције да ће било ко од службених лица бити кажњен ако се докаже да није био у праву кажњавајући грађанина. То практично значи да ни сам полицајац нема никаквог коректива и ограничења, већ му је дато право да не сноси овом закону примерене санкције за своје пропусте. Иста се неконзистентност види и кад је реч о аутомобилима старијим од 15 година чији ће власници плаћати скупе техничке прегледе две пута годишње. Ово је осим неједнакости [4] увело и бахатост, јер законодавац није прописао, на пример, да ће у случајевим исправности таквог аутомобила новац дат за тај ванредни технички преглед бити враћен. С друге стране, уколико је реч о томе да је законодавац водио рачуна о безбедности, због чега ће снимање камером бити тајно? Наиме, ако је безбедност саобраћаја на првом месту, онда је приоритет да се прекршаји не чине, а не да се чине уз плаћање казни. Са становишта безбедности једино је исправно да прекршаја не буде, а не да буде кажњаваних прекршаја што ова власт форсира озакоњивањем тих замки и заседа. Овде се природно надовезује и аргумент о квалитету горива које продају бензинске станице у Србији. Купујемо најскупље гориво најлошијег квалитета, а најављује се и контрола издувних гасова, али не и НИС-а.

Без одговора је остало и питање чиме се гарантује неселективност примене тог закона. Чиме нам то господа из МУП гарантују да ће Закон спроводити – ни по бабу, ни по стричевичема..? Чиме нам гарантују да ће смањити број удеса и смртних исхода у саобраћају када је опште познато да је око 75 одсто досадашњих инцидената последица непоштовања прописа из области саобраћаја. Другим речима, удеси су се и раније дешавали због непоштовања прописа, како ће овај закон пијаним и дрогираним обесницима којима су тате купиле вискокубикажне и нове аутомобиле забранити да се утркују по улицама и нажалост погину? Или, ко ће жестоким момцима забранити да лудо возе?

Овај Закон је једносмеран као и понека улица. Једносмерном улицом пролазе возила само у једном смеру, а овим Законом начињен је једносмеран пут новца од грађана ка буџету, а по веома високој цени. Грађани имају казне и обавезе, а немају права и слободе. При том и даље ће бити несрећа и судара, и даље ће људи на путевима гинути, јер поштравање казнене политике може довести до тортуре, али не може решити

Кад полиција пише законе

Пише: Славко Живанов
среда, 16 децембар 2009 18:42

проблем. На крају крајева, нигде сем у полицијског држави полиција не може да решава проблеме. Тешко оној држави и друштву којима полиција пише законе, а скупштина их верификује. Имајући у виду и тезу коју смо већ истакли, а о блискости поцијског апарата и прекршајних судова, без икаквих ограничења можемо да кажемо да је наступило време у духу изреке – кадија те тужи, кадија ти суди, а кадија ће и пресуду да спроводи. Само још да кадија буде благ, па да одахнемо и вратимо се чешљању.

[1] <http://www.kbs.rs/kbs/pages/naslovna.php>

[2] “*Lex injusta non est lex!*”

[3] Најнови Протоколи те Конвенције ратификовани су у Скупштини СЦГ (П.бр 53), а тадашњи председник СЦГ Светозар Маровић потписао указ о њеном проглашењу 26.12.2003. чиме је постала, неупитно, обавезујућа и за Србију.

[4] Година производње аутомобила није никаква гаранција о његовој техничкој исправности. Одржаван аутомобил старије производње може бити у технички много бољем стању него неодржаван аутомобил новије производње.