

## Sadržaj

I Uvod .....	3
1. Različite mehanike regulisanja odnosa, stanja i ponašanja .....	3
2. Ograničena sloboda ponašanja .....	4
II Posebne mjere bezbjednosti .....	5
1. Posebne mjere koje provodi nadležni organ .....	5
2. Kazneni bodovi i provjera poznavanja saobraćajnih propisa .....	7
3. Nadležnosti ovlašćenog lica u slučaju neispravnosti motornih vozila .....	8
III Zaključak .....	11
IV Literatura .....	12

### I Uvod

. U oblasti saobraćajnog prava samo su mlađi oni koji regulišu vazdušni saobraćaj. I u ovako relativno kratkoj istoriji ovih normi poznati su slučajevi gdje su infunkcionalne i neživotne norme izazvale dalekosežne negativne posljedice. One mogu znatno usporiti ne samo razvoj drumskog saobraćaja nego i razvoj tehnike, tehnologije i uopšte društveno ekonomski razvoj u mjeri u kojoj to uslovljava zaostajanje drumskog saobraćaja, industrije motornih i drugih vozila i ciele prateće proizvodnje. Propisi o bezbjednosti saobraćaja na putevima spadaju u domen upravnog prava, ali imaju neobičnu važnost i za imovinsko-pravne odnose i kaznenu odgovornost. Na osnovu njih se često utvrđuje dužnost naknade šteta kako u vanugovornim tako i ugovornim odnosima. Takođe, na osnovu njih se utvrđuje kaznena odgovornost u krivičnom, prekršajnom i disciplinskom postupku, kao i u postupak za privredne prestupe. U ovoj oblasti društvenog života susrećemo se sa brojnim specifičnostima koje su u određenoj mjeri ispoljavaju i u onom djelu reagovanja društva koje se vrši putem pravnih normi. Da bi se jasnije istakla složenost odnosa u saobraćaju i delikatnost uloge zakonodavca, istaćićemo neke od brojnih specifičnosti.

#### 1. Različite mehanike regulisanja odnosa, stanja i ponašanja.

Međuljudski odnosi, stanja i ponašanja u saobraćaju ne regulišu se, kao u mnogim drugim oblastima društvenog života, samo pravnim normama koje se saopštavaju tekstem (deskriptivno). Zbog toga što je saobraćaj specifična oblast društvenog života regulisanje odnosa, stanja i ponašanja u njemu vrši se na više načina: normativno (propisi), tehničko regulisanje (saobraćajni znakovi i tehnički uređaji) i putem ovlašćenih lica. Sa jedne strane postoji objektivna potreba da se brojne i različite situacije, odnosi i ponašanja detaljno regulišu, a sa druge strane zbog brojnih specifičnosti to se na zadovoljavajući način ne može učiniti na klasičan način. Naime, klasičnim pravnim normama ne mogu se na zadovoljavajući način regulisati ponašanja i odnosi na svakom djelu puta, u svako vreme i u svakoj situaciji pa ni pod uslovom da se ode u kazuistiku. Zbog toga je potrebno da se u saobraćaju pored klasične, koriste i druge tehnike regulisanja odnosa, stanja i ponašanja.

#### 2. Ograničena sloboda izbora ponašanja

Da bi zadovoljio potrebe socijalne i biološke bezbjednosti saobraćaja, društvo je propisalo relativno veliki broj imperativnih i prohibitivnih normi, pa zbog toga neki smatraju da se njima u određenoj mjeri zadireu sferu ličnih prava građana zagarantovanih ustavom. Ne upuštajući u nužnost i opravdanost baš svih normi, najnačelnije možemo reći da društvo ovim normama čine zahvat u ljudska prava u ime ljudskih prava. Naime, da bi se heterogen, gust saobraćaj mogao uopšte odvijati na saobraćajnoj površini, koja je vrlo ograničena, neophodno je da postoje pravila ponašanja koja ne služe samo za bezbednosti saobraćaja nego i omogućavaju njegovo odvijanje, tj. kretanje. Kada bi se na toj ograničenoj površini svaki učesnik u saobraćaju ponašao kako hoće to nebi donijelo samo katastrofalne posljedice, nego skoro uopšte ne bi bilo omogućeno kretanje. Ako bi i bilo neke koristi od takvog saobraćaja ta korist bi bila nesrazmjerno mala u odnosu na štetu koju bi takav saobraćaj prozurokovao. Prema tome, ovim normama je u izvjesnoj mjeri ograničena sloboda izbora ponašanja u saobraćaju, ali je zato omogućeno brže i

bezbjednije kretanje. Regulišući na ovaj način društvene odnose u saobraćaju, društvo ne čine ništa drugo nego štite ljude (učesnike u saobraćaju) kao subjekte tih odnosa. Ovdje je u pitanju i shvatanje lične slobode. Sloboda je ravnoteža – sklad prava i dužnosti. Da bi čovjek bio slobodan mora poštovati tuđu slobodu. Da bi se čovjek mogao bezbjedno kretati po uskoj površini koju nazivamo put, a time i biti slobodan, mora poštovati tuđe pravo da koristi put i ponašati se na način koji i njemu i drugima omogućava kretanje odnosno savlađivanje prostora.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE  
PREUZETI NA SAJTU. -----**

[www.maturskiradovi.net](http://www.maturskiradovi.net)

**MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: [maturskiradovi.net@gmail.com](mailto:maturskiradovi.net@gmail.com)**