

PRAVO PRVENSTVA PROLAZA NA BICIKLISTIČKIM STAZAMA PREKO KOLOVOZA I PITANJE NAKNADE ŠTETE

Apstrakt

Bivša zajednička država - SFRJ je ratifikovala najvažnije međunarodne ugovore u vezi sa drumskim saobraćajem - dve konvencije usvojene u Beču 1968. godine. To su Konvencija o saobraćaju na putevima i Konvencija o saobraćajnim znacima i signalizaciji. Prilikom prevoda sa zvaničnih jezika došlo je do grešaka u prevodu koje su nekritički prihvaćeni u novim državama bez detaljne provere tačnosti prevoda. Vozači u saobraćaju s pravom očekuju da je njihova država svoje zakonodavstvo jer je prihvatila međunarodne ugovore koji se odnose na saobraćaj. Republika Srbija je 2014. godine usaglasila svoje podzakonske propise sa odredbama ratifikovanih međunarodnih ugovora, u odnosu na saobraćajne znake i signalizaciju i učinila značajan korak u pogledu usaglašavanja domaćih propisa sa jednim od ovih najvažnijih međunarodnih ugovora. Međutim, pojedine odredbe važećeg Zakona o bezbednosti saobraćaja, još uvek nisu u potpunosti usaglašene sa odredbama Konvencija o saobraćaju na putevima. Cilj rada je da ukaže na neusaglašenu odredbu koja se odnosi na pravo prvenstva na biciklističkim stazama preko kolovoza u pojedinim situacijama, a što je od značaja za ostvarivanje prava na naknadu štete.

Ključne reči: saobraćajna nezgoda, učesnici, bicikli, naknada štete, propisi.

* Prof. dr Milan Vujanić, dipl.ing., Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku, Budva, Adriatik Univerzitet, Bar, Crna Gora, ORCID 000-001-8427-8339 email: vujanic@mail.com

** Dr Dragan Obradović, ORC ID 0000-0002-3234-599X, sudija Višeg suda u Valjevu u penziji, redovni profesor Univerziteta Singidunum Beograd u penziji, stalni predavač Pravosudne akademije, e-mail: dr.gaga.obrad@gmail.com

*** Magdalena Makiela, PhD, advokat, Krakov, Poljska; e-mail: m.makiela@adwokat-makiela.pl

1. Uvod

Osnovni i najrasprostranjeniji vid saobraćaja u svetu je drumski saobraćaj u kome učestvuju svi uzrasti stanovništva sa najrazličitijim prevoznim sredstvima. Saobraćajne nezgode (dalje: SN) su u direktnoj vezi, sa mnogim, različitim štetne posledicama – materijalnim štetama, povredama (lake – teške) do najtežih posledica – smrti pojedinih učesnika SN. O posledicama SN, svakodnevno izveštavaju svi mediji u svakoj državi, na svakom kontinentu, pa tako i u Poljskoj i u Srbiji, što predstavlja direktne posledice masovnog saobraćajnog prestupništva¹⁾.

Rad ukazuje na značaj poštovanja i pridržavanja odredaba ratifikovanih međunarodnih ugovora, kao i koji su najznačajniji međunarodni ugovori sa aspekta bezbednosti drumskog saobraćaja.

Poljska, kao država članica Evropske Unije (dalje: EU) je ratifikovala najvažnije propise koji se odnose na drumski saobraćaj, dosledno se pridržava odredaba tih propisa i zakonodavstvo je u tom pogledu je u potpunosti usaglasila sa pomenutim dokumentima, a što se ne može reći za pojedine države sa prostora bivše SFRJ. Republika Srbija je tokom 2014. godine delimično usaglasila svoje podzakonske propise sa odredbama ratifikovanih međunarodnih ugovora koji se odnose na saobraćajne znake i signalizaciju i na taj način spasila svoje državljane od potencijalne zablude, zbog višedecenijskog pogrešnog prevoda u pogledu značenja pojedinih saobraćajnih znakova iz vremena SFRJ, u kojoj bi mogli da se nađu u inostranstvu - u državama koje su pravilno prevele značenje saobraćajnih znakova. To pitanje je od posebnog značaja u postupcima naknade štete posle SN.

U radu su predstavljeni poslednji zvanični podaci o stradanjima u saobraćaju uopšte i o stradanju biciklista u SN u državama članicama EU, kao i u Poljskoj i u Srbiji. Akcenat je usmeren na SN sa učešćem biciklista, s obzirom na zvanične podatke o stradanju biciklista u odnosu na SN sa učešćem putničkih vozila. Rad je usmeren na pitanje usklađenosti domaćih propisa sa najvažnijim međunarodnim konvencijama iz ove oblasti, od značaja je za postupanje biciklista u saobraćaju, u vezi sa posledicama SN i naknadama šteta.

U prethodnom radu autori su detaljno ukazali na mogućnosti učesnika SN u Srbiji, iz pojedinih država bivše SFRJ, u vezi sa neusklađenostima propisa tih država sa ratifikovanim međunarodnim ugovorima i mogućnosti da u državama svog prebivališta ostvare naknadu štete izazvane zbludama u koju su dovedeni od strane svoje države, koja nije uskladila propise sa međunarodnim propisima (Obradović i dr., 2025).

Cilj rada je da ukaže na neusaglašenost pojedinih odredaba najvažnijeg domaćeg propisa u Srbiji, koji se odnosi na drumski saobraćaj, tj. Zakona

1) N. Mrvić Petrović, D. Obradović, „Reckless driving – how to prevent Russian roulette on Serbian roads“, *Međunarodni naučni tematski skup „Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost“*, Tematski zbornik radova međunarodnog značaja, (ur: A.Batrićević, D. Obradović) Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd – Palić, 14.-15. juni 2023, 63-80.

o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZBS)²⁾ sa najvažnijim međunarodnim ugovorom od značaja za bezbednost drumskog saobraćaja i na mogućnosti koje stoje na raspolaganju učesnicima SN sa učešćem bicikla u Srbiji, da ostvare naknadu štete zbog neusaglašenih domaćih propisa sa međunarodnim propisima.

2. Podaci o saobraćajnim nezgodama u Evropi i nezgodama sa učešćem biciklista

U periodu 2000-2025.godine uočava se značajno smanjenje broja smrtno stradalih u SN, u državama članicama EU. Tokom 2025. godine u SN na putevima u EU poginulo je 19.400 lica. Cilj EU je da se broj smrtno stradalih smanji na 11.400 do 2030. godine,³⁾ što se vidi iz Tabele 1.

Tabela 1: EU target: halving road deaths by 2030 (2025 data)
(Zadatak EU: prepoloviti stradanje na putevima do 2030
(2025 podaci))



Izvor: Evropski savet za bezbednost saobraćaja

2) Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, „Sl. glasnik RS”, br. 41/2009, 53/2010, 101/ 2011, 32/2013, 55/2014, 96/2015, 9/2016, 24/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019, 128/2020, 76/2023, 19/2025.

3) https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en, pristupljeno 28.6.2026.

Srbija je član CARE baze podataka, za razliku od ostalih država Zapadnog Balkana, pa su objavljeni preliminarni podaci o stradanju u SN u Srbiji, na milion stanovnika. Podaci pokazuju da je u Srbiji tokom 2025. godine bilo 75 smrtno stradalih na milion stanovnika, odnosno da je to smanjenje od 5%, u odnosu na podatke iz 2024. godine kada je bilo 78 smrtno stradalih na milion stanovnika.⁴⁾

U aprilu 2026. godine objavljen je zvaničan izveštaj koji se odnosi na SN sa učešćem biciklista, koji je otkrio sve veći jaz u bezbednosti biciklista u odnosu na putnike u automobilima, pri čemu je broj smrtnih slučajeva biciklista smanjen za neznatan godišnji prosek od 0,5% za jednu deceniju, u poređenju sa smanjenjem broja smrtnih slučajeva putnika u automobilima za četiri puta tj za 2%. Izveštaj, Evropskog Saveta za Bezbednost Saobraćaja (ETSC), pokazao je da je do 2024. godine na putevima EU poginulo 1.926 biciklista. Za period od 2014. do 2024. godine, broj smrtnih slučajeva biciklista opao je za samo 8% – prosečno godišnje smanjenje od samo 0,8%. U potpunij suprotnosti, broj smrtnih slučajeva među motornim korisnicima puteva opadao je četiri puta brže, sa godišnjom stopom od 2%. EU ima cilj da do 2030. godine prepolovi broj smrtnih slučajeva u saobraćaju, tako da bi bilo porebno ukupno godišnje smanjenje od 6,5% – 13 puta više od trenutne stope smanjenja za bicikliste. Biciklisti sada čine 10% svih smrtnih slučajeva u saobraćaju u EU, a bez ozbiljnih poboljšanja bezbednosti, ovaj udeo će rasti, saopštio je ETSC.⁵⁾

U EU, 65% smrtnih slučajeva biciklista je rezultat sudara sa motornim vozilima. Automobili su najčešći uzrok nezgoda, sa 44%. Kamioni uzrokuju 9% smrtnih nezgoda a kombi vozila 7%. Preostalih 28% smrtnih slučajeva, dešava se bez učešća drugih vozila, kao što su padovi ili udari u ivičnjake i nepokretne objekte. ETSC poziva nacionalne vlade i Evropsku Komisiju da daju prioritet smanjenju brzine. Rizik od smrtnog stradanja biciklista u sudaru, pri brzini automobila od 50 km/h je mnogostruko veći nego pri brzini automobila od 30km/h.⁶⁾

3. Saobraćajne nezgode u Poljskoj i u Srbiji - uopšte i sa učešćem biciklista

Nedavno objavljeni podaci ETSC za 2025. godinu pokazuju da je **Poljska** na trećem mestu po broju smrtno stradalih u SN, u odnosu na države članice EU, posle Rumunije i Bugarske, sa 78 lica na milion stanovnika,⁷⁾ što se vidi iz Tabele 2.

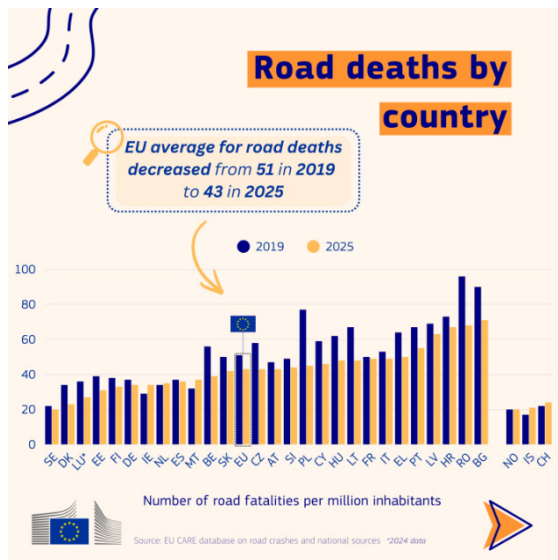
4) https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en, Preliminary road fatality data for the Western Balkan region, 2025, pristupljeno 28.6.2026.

5) <https://cyclingindustry.news/europe-cyclist-safety-gap-widens-as-cyclist-deaths-see-minimal-decline-in-10-years/>, Thursday, 23 April 2026 Jonathan Harker, pristupljeno 28.6.2026.

6) <https://www.tour-magazin.de/en/fitness/health/road-safety-in-the-eu-cyclists-live-dangerously/> Kristian Bauer, 25.4.2026., pristupljeno 28.6.2026.

7) https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en, pristupljeno 28. 6. 2026.

Tabela 2: Road deaths by country (2025 data)
– Stradanje na putevima po državama EU 2025



Izvor: Evropski savet za bezbednost saobraćaja

U SN sa učešćem biciklista u Poljskoj je u 2025. godine bilo blizu 3.500 SN na putevima, pri čemu je poginulo 155 vozača bicikla. Vozači automobila prouzrokovali su 1732 SN u kojima je poginulo 57 biciklista. Vozači bicikli su međusobno prouzrokovali 1.188 SN u kojima je poginulo 67 lica. Za vozače bicikla u Poljskoj, petak je najopasniji dan u nedelji, sa 37 poginulih biciklista, odnosno približno jedna četvrtina od svih poginulih na godišnjem nivou.⁸⁾

Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja (dalje: ABS) pokazuju da se tokom 2024. godine u Republici Srbiji na putevima dogodilo 32.262 SN, u kojima je smrtno stradalo 514 lica, teške telesne povrede su zadobila 3.705 lica, dok je lake telesne povrede zadobilo 15.688 lica. Dogodilo se i 18.719 SN sa materijalnom štetom. Tokom 2024.godine došlo je do smanjenja ukupnog broja SN, ali je broj SN sa smrtno stradalim licima povećan za oko 2%. Broj teško telesno povređenih lica je povećan za oko 9% i najveći je u petogodišnjem periodu.⁹⁾ To se vidi iz Tabele 3.

8) <https://www.polskieradio.pl/395/7789/artykul/3678611,fridays-deadliest-for-polish-cyclists-as-155-killed-on-roads-in-2025-police-report-shows>, 25.04.2026 12:00, pristupljeno 20.6.2026.

9) Agencija za bezbednost saobraćaja, *Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji za 2024*, <https://www.abs.gov.rs/rsl/statisticki-izvestaji>, preuzeto 13. 3. 2026.

Tabela 3: Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja:

*Osnovni pokazatelji stanja bezbednosti saobraćaja
u Republici Srbiji, period 2020-2024. godine*

God- ina	SN POG	SN POV	SN NAŠT	SN MŠ	Uku- pno SN	PO G	TTP	LTP	POV	Ukup- no NAŠT
2020	459	11.850	12.309	18.401	30.710	492	2.954	14.297	17.251	17.743
2021	482	13.271	13.753	20.821	34.574	521	3.347	16.557	19.904	20.425
2022	505	12.802	13.307	19.933	33.240	553	3.302	15.817	19.119	19.672
2023	470	12.994	13.464	19.386	32.850	503	3.398	15.661	19.059	19.562
2024	481	13.062	13.543	18.719	32.262	514	3.705	15.688	19.393	19.907
Prom- ena	2%	1%	1%	-3%	-2%	2%	9%	9%	2%	2%

Izvor: Agencija za bezbednost saobraćaja

Podaci ne predstavljaju konačan i ostvareni broj SN na putevima Srbije od početka primene ZBS, tj od kada se u Srbiji primenjuje tzv. Evropski izveštaj o osiguranju (dalje: Evropski izveštaj) za SN sa manjom materijalnom štetom – koja predstavlja obeležja prekršaja, što je velika brojka a krajnja posledica svih SN posle različitih sudskih postupaka, je isplata naknada štete od strane osiguravajućih društava, pre svega. Troškovi SN mere se u milijardama USA \$.

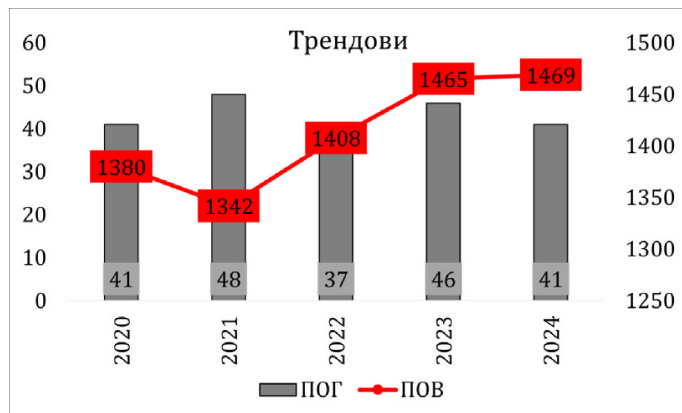
U Republici Srbiji saobraćajni traumatizam čini 15% svih smrtnih ishoda od povreda, a koje su u našoj populaciji, u 2022. godini, bile na osmom mestu svih uzroka smrti, sa učešćem od 2,3% u ukupnom mortalitetu (Zdravstveno-statistički godišnjak Republike Srbije, 2022: 82-83).

U SN sa učešćem vozača bicikla u Republici Srbiji, od 2018. do 2020. godine, su registrovane 151 SN sa smrtnim posledicama, u kojima su učestvovali biciklisti i 4.337 SN sa učešćem biciklista u kojima je bilo povređenih lica. U ovim SN poginulo je 145 biciklista i 4.317 biciklista je povređeno. Poginuli biciklisti čine oko 9% svih poginulih lica u SN u Republici Srbiji, dok povređeni biciklisti čine oko 7% svih povređenih lica u SN, u periodu od 2018. do 2020. godine.¹⁰⁾

Tokom 2024. godine, na putevima Srbije poginulo je 41 vozača bicikla (8% od ukupnog broja svih poginulih), 1649 povređenih vozača bicikla (13% od ukupnog broja svih povređenih) pri čemu je od ovog broja povređenih bilo 40 povređenih putnika na biciklu. Neke od najvažnijih karakteristika stradanja biciklista u 2024.godini su: Broj smrtno stradalih je manji u odnosu na 2023. godinu, a broj povređenih od 2021. godine ima trend rasta. ¹¹⁾ To se vidi iz Tabele 4.

10) Agencija za bezbednost saobraćaja, *Bezbednost biciklista u saobraćaju*, Pregledni izveštaj, Avgust 2021, <https://www.abs.gov.rs/rsl/statisticki-izvestaji>, preuzeto 13. 3. 2026.

Tabela 4: Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja:
Osnovni trendovi stradanja biciklista u saobraćaja u Republici Srbiji,
period 2020-2024. godine



Izvor: Agencija za bezbednost saobraćaja

4. Najvažniji međunarodni propisi u vezi sa drumskim saobraćajem

Drumski saobraćaj, nije samo nacionalna stvar nego je i problem međunarodnog nivoa, a nacionalno zakonodavstvo mora biti harmonizovano sa obe Konvencije, usvojene u Beču 8.11.1968.godine, i to: Konvencija o saobraćaju na putevima (dalje: Saobraćajna konvencija) koja je stupila na snagu 21.05.1977. godine¹²⁾⁾ i Konvencija o saobraćajnim znacima i signalizaciji (dalje – Bečka konvencija) koja je stupila na snagu 06.06.1978. godine.¹³⁾⁾

Saobraćajnu konvenciju je potpisalo 36 država u momentu stupanja na snagu, a do oktobra 2022. godine konvencija je ratifikovana od strane 86 država, ali države koje nisu ratifikovale ovu Konvenciju još uvek se mogu pozivati da su članice Konvencije o bezbednosti saobraćaja iz Ženeve 1949. godine. Irska, Kanada, SAD, Kipar, Island, Malta, Kina i Malezija su primeri takvih država. Nekoliko drugih država, kao što su Španija i Meksiko, su potpisale Saobraćajnu konvenciju, ali je još nisu ratifikovale.¹⁴⁾ Za ovu konvenciju u Srbiji se objektivno manje zna, nego za drugu – Bečku konvenciju!

Bečka konvencija je najvažniji međunarodni propis u vezi sa saobraćajnim znacima i signalizacijom. U pitanju je multilateralni ugovor za standa-

11) Agencija za bezbednost saobraćaja, *Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji za 2024*, <https://www.abs.gov.rs/rsl/statisticki-izvestaji>, preuzeto 13. 3. 2026.

12) https://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_Convention_on_Road_Traffic., pristupljeno 28.6.2026.

13) Convention on Road Signs and Signals, Vienna, 8 November 1968.

14) https://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_Convention_on_Road_Traffic., pristupljeno 28.6.2026.

rdizaciju sistema signalizacije za drumski saobraćaj (saobraćajni znaci, semafori i oznake na putu) koji se koriste na međunarodnom nivou. Konvenciju je do oktobra 2022. godine ratifikovala 71 državu i još 35 država potpisnika (uključujući članice koje pristupaju). Samo pet evropskih država nisu potpisnice Konvencije i to: Andora, Irska, Island, Malta i Monako.¹⁵⁾

U članu 2. Konvencije su svi saobraćajni znaci klasifikovani u kategorije od A-H. Konvencija precizira boje, veličine i oblike za svaku od ovih klasa znakova.

Nacionalno zakonodavstvo mora biti harmonizovano sa obe konvencije.

Poljska je bila jedna od država koje su potpisale pristupanje ovim konvencijama na dan kada su i usvojene. Potpisala je obe konvencije istoga dana - 8. novembra 1968. godine.¹⁶⁾ Takođe, istog dana je ratifikovala obe konvencije - 23.8.1984. godine.¹⁷⁾

5. Najvažniji propisi u Srbiji od značaja za primenu međunarodnog prava

Ustav Republike Srbije u osnovnim odredbama sadrži odredbu koja se odnosi na međunarodne odnose.¹⁸⁾ U članu 16. Ustav navodi: „Spoljna politika Republike Srbije počiva na opštepriznatim principima i pravilima međunarodnog prava. Opšteprihvaćena pravila međunarodnog prava i potvrđeni međunarodni ugovori sastavni su deo pravnog poretka Republike Srbije i neposredno se primenjuju. Potvrđeni međunarodni ugovori moraju biti u skladu s Ustavom“.

Bivša zajednička država SFRJ, pravni prethodnik Republike Srbije, ratifikovala je obe Konvencije i to: Saobraćajnu konvenciju dana 1. oktobra 1976. godine, a Bečku konvenciju novembra 1978. godine. Republika Srbija, kao pravni sledbenik SFRJ je prihvatila Saobraćajnu konvenciju i Bečku konvenciju dana 12.03.2001. godine.^{19),20)}

15) Convention on Road Signs and Signals, Vienna, 8 November 1968.

16) https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-19&chapter=11, pristupljeno 28.6.2026.

17) https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-19&chapter=11

18) Ustav Republike Srbije, „Sl. glasnik RS“, br. 98/2006, 115/2011.

19) https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-19&chapter=11

20) https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf?__cf_chl_f_tk=KEjePN7hWNiWTx7PsQhWA0eyfI2CwBQiTuHblfcr1Bk-1782809465-1.0.1.1-BKa3FdD3gggyO68g70DDCyNo8AgChcMsGMX28PKJo_Q_, pristupljeno 28.6.2026.

6. Prvenstvo prolaza u odredbama ZBS i drugih propisa

U drumskom saobraćaju - javnom saobraćaju na putevima, sučeljavaju se različite kategorije vozila i učesnika koji se, svako na svoj način ponaša i postupaju kako smatra da je ispravno a u skladu sa najvažnijim propisima iz bezbednosti saobraćaja na putevima. U Srbiji to su: ZBS i Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji, koji je većim delom uskladio svoje odredbe o značenju pojedinih saobraćajnih znakova sa Bečkom konvencijom (dalje: Pravilnik 2017).²¹⁾

Jedno od najvažnijih pitanja u cilju izbegavanja nastanka SN, a od značaja za sve učesnike u saobraćaju, je **pitanje prvenstva prolaza**;

Pravo prvenstva prolaza je izričito definisano u čl. 47 ZBS, a u vezi sa čl. 20 ZBS - opšte odredbe koje se odnose na pravila saobraćaja.! Suštinski, na osnovu ovih odredaba proizilazi određena hijerarhija koja se odnosi, i u proširenom smislu, na poštovanje pravila prvenstva prolaza. Ta hijerarhija suštinski nije mnogo poznata ni učesnicima u saobraćaju, ni profesionalcima koji treba da utvrđuju, u sudskim postupcima, da li je do SN došlo zbog propusta jednog, dva ili više učesnika u SN, da li su ti propusti bili u uzročnoj vezi sa nastalom SN ili su doprineli težini zabranjenih posledica. Ti profesionalci su u kaznenom smislu: javni tužioci, odnosno sudije nadležnih sudova, ako SN predstavljaju krivična dela, odnosno sudije prekršajnih sudova ako su SN prekršaji. Posle se, u vezi pitanja odlučivanja po zahtevu za naknadu štete, susreću sudije prvostepenih odnosno drugostepenih sudova koji postupaju u građanskoj materiji, a ponekad i sudije Vrhovnog suda, kada i ako odlučuju po revizijama stranaka u vezi sa postupcima naknade štete.

Hijerarhija prava prvenstva prolaza, nije na jednom mestu iskazana u odredbama ZBS odnosno Pravilnika 2017, pa je utoliko teže da je učesnici u saobraćaju, pa čak i pripadnici saobraćajne policije koji se svakodnevno susreću sa SN i vrše uviđaje, prepoznaju i usvoje. Hijerarhija sadrži 9 nivoa i to:

1. Naredbe i znakovi ovlašćenih lica (policajci koji regulišu saobraćaj) - čl. 20 st.1 tač.1 ZBS,

2. Svetlosna saobraćajna signalizacija (semafori) - čl. 20 st. 1 tač.2 ZBS,

3. Vozila pod pratnjom - čl.106 st.7 ZBS,

4. Vozila sa prvenstvom prolaza (definisano u čl.108 st. 1 ZBS - vozila policije, hitne pomoći, vatrogasno vozilo, BIA, Vojska Srbije, VBA – kada su pod intervencijom, kao i vozila u smislu čl.108 st. 2. ZBS) - čl.108 st. 7 ZBS,

5. Vertikalna signalizacija (saobraćajni znaci) - čl. 20 st.1 tač. 3 ZBS,

6. Vozila na šinama (vozovi, tramvaji – na ukrštanju puta i pruge) čl.47 st.5 ZBS, čl.100 st.1 ZBS i čl. 25 st.1 tač. 2 Pravilnika 2017,

7. Vrsta kolovoznog zastora (prvenstvo imaju vozila koja se kreću putem sa savremenim kolovoznim zastorom u odnosu na vozila koja se uključuju sa zemljanog puta ili sa površine na kojoj se ne vrši javni saobraćaj) - čl. 47 st.1 ZBS,

²¹⁾ Pravilnik o saobraćajnim znakovima na putevima, „Sl. glasnik RS”, br. 85/2017, 14/2021, 21/2024.

8. Horizontalna signalizacija (oznake na kolovozu) - čl. 20 st. 1 tač. 4 ZBS,

9. Pravilo desne strane „prvenstvo desnog“ – čl. 20 st. 1 tač. 5 ZBS.

Imajući to u vidu, osnovano se postavlja pitanje da li su sadašnja rešenja u važećim propisima dobra i da li učesnike u saobraćaju dovode u nedoumice, a eventualno da zbog toga dođe i do SN.

Sudska praksa je pokazala da postojeća zakonska rešenja i regulativa dovode do nedoumica i različitih shvatanja, što za posledicu ima suprotne sudske odluke. Ako se ovoj činjenici doda da je parnični sud vezan osuđujućom krivičnom presudom u pogledu postojanja krivičnog dela i krivične odgovornosti učinioca,²²⁾ onda se problem dodatno usložnjava po osiguravača ili štetnika. O tome su Vujanić i Obradović već pisali u pojedinim radovima (Vujanić, Obradović, 2022).

7. Vozači bicikla – pitanje prvenstva prolaza i problemi u praksi

Opšte je poznato da su motorna vozila u pokretu opasne stvari. Kada se dogodi SN u kojoj su učestvovala motorna vozila kao opasne stvari sa pojedinim od ranjivih kategorija učesnika u saobraćaju – deca, mladi od 15-29 godina, stariji od 65 godina ali i vozači dvotočkaša (bicikli, motori, mopedi, a u poslednje vreme sve češće i vozači lakih električnih vozila – električnih trotineta) posledice su najčešće povrede različitog intenziteta ali i nastupanje smrtnih posledica učesnika koji spadaju u navedene ranjive kategorije.

U Srbiji u SN vrlo često dolazi do stradanja biciklista na biciklističkim prelazima preko kolovoza, zbog različitog shvatanja prava prvenstva prelaska biciklista preko kolovoza, u odnosu na druge učesnike u SN. Dalje postupanje učesnika u SN, (bilo da se nakon SN popunjava Evropski izveštaj, bilo da se sačinjava zapisnik o uviđaju – u zavisnosti od posledica), po pravilu pokreće lanac institucionalnih postupanja zavisno od vrste postupka. U postupanju svakog od učesnika u lancu, dolazi odnosno može da dođe do različitog shvatanja prvenstva prolaza, što bitno utiče na sudske postupke a time i na utvrđenje bitnih činjenica za donošenje konačne odluke.

Posebno ističemo značajnu ulogu policije, koja posle uviđaja SN usmerava na odgovarajuće postupke (pokreće ili ne postupak i protiv koga), te nakon pokrenutog postupka od strane nadležnog organa postupka – javni tužilac (u krivičnom postupku), pribavljenih pisanih dokaza od policije i ispitivanja učesnika odnosno eventualnih svedoka SN, donosi naredbu o saobraćajno tehničkom veštačenju. Tu dolazi do značaja uloga veštaka saobraćajno tehničke struke (dalje: veštaci) čije neslaganje može znatno produžiti i zakomplikovati postupke. Jedan od osnovnih razloga neslaganja veštaka je pogrešno shvatanje njihovog zadatka u davanju nalaza i mišljenja. Zadatak veštaka je da učesnicima u postupku razjasni stručna sporna pitanja kako bi nadležno javno tužilaštvo, stranka koja je učestvovala u saobraćajnoj nezgodi, ili sud koji je zahtevao nalaz i mišljenje veštaka, mogao da dobije jasne odgovore na sporna pitanja i kako bi se na nesumnjiv način utvrdile odlučne činjenice od

22) Zakon o parničnom postupku, „Sl. glasnik RS“, br. 72/2011, 49/2013, 74/2013, 55/2014, 87/2018, 18/2020, 10/2023, čl.13

značaja za razjašnjenje uzroka SN, propusta svakog od učesnika i eventualnog doprinosa pojedinih učesnika u pogledu težine nastupelih zabranjenih posledica. U praksi, a što je od značaja i za predmet ovog rada, postavlja se i pitanje tumačenja važenja pojedinih saobraćajnih znakova, a posebno tumačenje **da li važi saobraćajni znak koji nije postavljen u skladu sa propisima**. U praksi je sporno i da li je to saobraćajno-tehničko ili pravno pitanje? To je i **saobraćajno-tehničko i pravno pitanje**, o čemu su se pojedini autori nedvosmisleno izjasnili (Obradović i dr. 2012)!

Međutim, najviše problema u praksi se pojavljuje ukoliko veštaci saobraćajno tehničke struke, prilikom veštačenja, izađu iz svog domena, pa se izjašnjavaju u pogledu nekih činjenica koje predstavljaju pravno, a ne saobraćajno-tehničko pitanje (Obradović i dr. 2025). Veštaci često prave te greške i ulaze u rešavanje pravnih pitanja, što je izričito zabranjeno u odredbama Zakonika o krivičnom postupku (dalje: Zakonik).²³⁾ Posle pravnosnažno okončanog krivičnog postupka povodom SN slede postupci za naknadu štete, gde je sud vezan osuđujućom krivičnom presudom. U takvim situacijama, sudije koje postupaju u parničnim postupcima vrlo često uzimaju istog veštaka koji je prethodno veštačio u krivičnom postupku, ukoliko je neophodno da se obavi novo saobraćajno tehničko veštačenje..

Ako sudska praksa ukazuje da pojedina rešenja u ZBS dovode do nedoumica u praksi, jasno je da je i zadatak veštaka (od koga se raži stručna pomoć) utoliko složeniji, te je važno razumevanje problema na koje veštaci nailaze u tehničkom smislu a pri primeni pravnih normi ZBS. Autori su u praksi uočili problem - čest slučaj sudara bicikala sa motornim vozilima, na biciklističkim prelazima preko kolovoza.

U radu su od ključnog značaja za razumevanje problema, pojedini izrazi iz ZBS - čl. 7 "Definicije", prateći po tačkama redosled iz ZBS izraze koji imaju sledeća značenja, od kojih izdvajamo:

2) **put** je izgrađena, odnosno utvrđena površina koju kao saobraćajnu površinu mogu da koriste svi ili određeni učesnici u saobraćaju, pod uslovima određenim zakonom i drugim propisima,

3) **javni put** je put od opšteg značaja koji mogu da pod jednakim uslovima koriste svi ili određeni učesnici u saobraćaju i koji je nadležni organ proglasio kao takav.

10) **kolovoz** je deo puta namenjen prvenstveno za kretanje vozila,

13) **biciklistička traka** je saobraćajna traka namenjena isključivo za saobraćaj lakih električnih vozila, bicikala, mopeda i lakih tricikala,

19) **raskrsnica** je deo kolovoza na kome se ukrštaju, spajaju ili razdvajaju putevi u istom nivou,

25) **pešačka staza** je put koji je namenjen isključivo za kretanje pešaka,

26) **biciklistička staza je put** namenjen isključivo za kretanje bicikala i lakih električnih vozila,

26a) **pešačko-biciklistička staza** je put namenjen za kretanje pešaka, bicikala i lakih električnih vozila,

23) Zakonik o krivičnom postupku, „Sl. glasnik RS”, br. 72/11, 101/11, 121/12, 32/13, 45/13, 55/14, 35/19, 27/21, 62/21, čl.113 st.2.

31) **vozilo** je sredstvo koje je po konstrukciji, uređajima, sklopovima i opremi namenjeno i osposobljeno za kretanje po putu,

32) **bicikl** je vozilo sa najmanje dva točka koje se pokreće snagom vozača, odnosno putnika, koja se pomoću pedala ili ručica prenosi na točak, odnosno točkove.

U radu smo prethodno naveli da je pravo prvenstva prolaza definisano u odredbama čl.47 ZBS, koji u st.2 reguliše prvenstvo prolaza i glasi:

"Vozač koji pri skretanju preseca biciklističku stazu, odnosno traku, dužan je da propusti vozila koja se kreću stazom, odnosno trakom".

Ova pravna norma je "imperativna" i ne dopušta različita tumačenja i shvatanja!

Odredba čl. 47. st. 2. ZBS u skladu je sa čl. 16 t. 2. Saobraćajne konvencije, koja u tom delu nije izričita (eksplicitna), kao ni ZBS u pogledu pravolinijskog kretanja motornog vozila. Odredba Saobraćajne konvencije glasi:

"U toku manevra ("radnja" prim. autori) vezanog za promenu pravca, vozač treba, poštujući odredbe člana 21 ove konvencije koje se odnose na pešake, da propusti vozila koja se iz suprotnog smera kreću kolovozom koji on namerava da napusti, kao i bicikle i mopede koji se kreću trakom za bicikle koja preseca kolovoz na koji on treba da skrene".

Upravo zbog ovako jasne i imperativne odredbe dolazimo do ključnog problema!

7. 1. Problem u praksi

Naime, ZBS je propustio da jasno i izričito definiše pravila ponašanja učesnika u javnom saobraćaju za slučajeve ako se motorno vozilo kreće po kolovozu (putu), ali ne skreće na mestu gde se nalazi biciklistički prelaz preko kolovoza!

Najčešće "dileme" koje proističu iz realnih situacija tokom postupaka su:

- Da li je raskrsnica površina kolovoza koja preseca zamišljena traka koja je produžetak biciklističke staze i koja se prema Pravilniku 2017 definisana i obeležena kao V-5 i V-6 **"Prelaz biciklističke staze preko kolovoza"** ?

- Ako prethodno jeste raskrsnica, kako se reguliše prvenstvo prolaska u njoj za biciklistu odnosno motorno vozilo?

- Ako je u pitanju prvenstvo prolaza, situaciju dodatno komplikuju odredba čl. 47. st. 1 i 3 ZBS koji glase:

(1) **"Vozač je dužan da propusti sva vozila koja se kreću putem sa savremenim kolovoznim zastorom kada se vozilom uključuje sa zemljanog puta ili sa površine na kojoj se ne vrši javni saobraćaj"** – (u Saobraćajnoj konvenciji - "zemljanog puta" i "staze" – prim autori).

(3) **"Vozač je dužan da propusti vozilo koje dolazi sa njegove desne strane na raskrsnici na kojoj prvenstvo prolaza nije regulisano na drugi način, odnosno pri susretu sa drugim vozilom (pravilo "desne strane")."**

Autori smatraju da **ove odredbe nisu u skladu sa odredbom čl. 18 t. 2 Saobraćajne konvencije "Raskrsnice i obaveza propuštanja"** koja glasi: "Svaki vozač koji izlazi sa **staze** ili sa nekog **zemljanog puta**, na put koji nije ni staza ni zemljani put, **dužan je da propusti vozila koja saobraćaju tim putem**. U smislu ovog člana izrazi "**staza**" i "**zemljani put**" mogu se definisati nacionalnim zakonodavstvima".

Imajući u vidu pomenutu odredbu Saobraćajne konvencije i termin koji se upotrebljava: „*staza*“, ZBS u čl.7, kako je to prethodno navedeno, definiše tri vrste staza i to: pešačka staza, biciklistička staza i pešačko – biciklistička staza.

Srbija je, kao pravni sledbenik SFRJ, potpisnik Saobraćajne konvencije i ista je ratifikovana, što proizvodi obavezu da nacionalno zakonodavstvo mora biti usaglašeno sa ovom konvencijom. Autorima rada se čini da to u ovom slučaju nije tako, iz sledećih razloga:

Ukoliko se "staza" jezički podrazumeva na isti način u Saobraćajnoj konvenciji i ZBS, onda se shodno može primeniti čl. 18 t. 2 ove konvencije, koja je obavezujuća za nacionalno zakonodavstvo, pa sledi da biciklisti moraju propustiti motorna vozila koja se kreću po kolovozu. To u odnosu na već definisane obaveze prilikom skretanja znači da biciklista mora propustiti motorna vozila koja se kreću kolovozom.

Iz prethodno citirane definicije pojma biciklistička staza, iz čl.7 ZBS-a, može se zaključiti:

1. Da je biciklistička staza put, ali ostaje nejasno da li je ona i javni put (kada i kojom odlukom je biciklističku stazu kao put nadležni organ proglasio za javni put saglasno definiciji javnog puta?). Treba imati u vidu da za konačno puštanje u rad tj. u javni saobraćaj, saglasnost daje MUP, a za održavanje u projektnom i ispravnom stanju odgovaraju Upravljači puta ili druga pravna lica kojima je povereno gazdovanje putem.

2. Ako je biciklistička staza javni put, njeno ukrštanje sa kolovozom ima se smatrati raskrsnicom u kom slučaju se u pogledu prvenstva prolaza ima primeniti odredba čl. 47 st. 3 ZBS;

3. Ako biciklistička staza nije javni put, onda bi se imala primeniti odredba čl. 47 st. 1 ZBS prema kojoj je vozač bicikla dužan da propusti sva vozila koja se kreću putem sa savremenim zastorom kada se vozilom (bicikl je vozilo po definiciji) uključuje sa zemljanog puta ili sa površine na kojoj se ne vrši javni saobraćaj (staza).

Od značaja, pre svega za vrstu kaznenog postupka, a po pravnosnažnom okončanju tog postupka u parničnom postupku za naknadu štete, dolazi se zbog ovih nejasnoća u apsurdnu situaciju da **neka biciklistička staza može biti proglašena za javni put ODLUKOM nadležnog organa, a neka ne**. Kako će to vozači, učesnici u saobraćaju znati i kako će to znati organi postupaka???

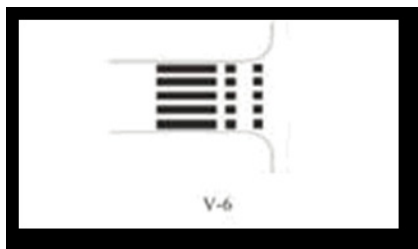
7. 2. ZBS i Pravilnik 2017: šta se smatra raskrsnicom?

ZBS u značenju izraza navodi da je: **raskrsnica** deo kolovoza na kome se ukrštaju, spajaju ili razdvajaju putevi u istom nivou (čl.7 tač.19). Takođe, ZBS definiše i **prelaz puta preko železničke pruge**: mesto na kojem se u istom nivou ukrštaju put i železnička ili tramvajska pruga (čl.7 tač. 28). Pravil-

nik 2017 sadrži odredbe koje se odnose na horizontalnu i vertikalnu signalizaciju na kolovozu, odnosno pored kolovoza.

Horizontalnom signalizacijom (oznakama na putu) pored ostalog obeležavaju se, različitim poprečnim oznakama, propisanim u čl.66 st.1 Pravilnika 2017: **pešački prelaz** oznakom: "pešački prelaz" (V-4), je označeni **deo površine kolovoza** namenjen za prelazak pešaka; **prelaz biciklističke staze preko kolovoza** oznakom: "prelaz biciklističke staze preko kolovoza" (V-5), je **deo površine kolovoza** namenjen za prelaz biciklista.

Ako se na kolovozu nalaze **pešački prelaz i prelaz biciklističke staze preko kolovoza**, tada se oni obeležavaju oznakom: "prelaz biciklističke staze preko kolovoza i pešački prelaz" (V-6), je **deo površine kolovoza** namenjen za prelaz biciklista i pešaka.



Slika 1

Imajući u vidu odredbu čl. 7 st. 2 tač. 19 ZBS koja definiše „raskrsnicu“ i odredbu čl. 7 st. 2 tač 28 ZBS koja definiše **”Prelaz puta preko pruge“** koji se prema ZBS ne definiše kao raskrsnica, smatramo da se shodno tome **”Prelaz biciklističke staze preko kolovoza”** ne može smatrati raskrslom.

Pravilnik 2017 definiše i vertikalnu signalizaciju (saobraćajne znake) po vrsti, način postavljanje i brojne druge karakteristike. Imajući u vidu predmet rada, pažnju smo usmerili na grupu znakova izričitih naredbi u kojoj se nalazi i saobraćajni znak (kojim je propisana obaveza – plavi krug) **II-40 ”Biciklistička staza”** koji označava posebno izgrađenu **stazu** za vožnju bicikala po kojoj je zabranjeno kretanje drugim učesnicima u saobraćaju.



Slika 2

Pravilnik 2017 definiše da Saobraćajni znakovi izričitih naredbi važe do i u narednoj raskrsnici (čl. 32 st. 4) i postavljaju se na mesto od kog **biciklistička staza počinje da važi** (čl. 32 st. 1). Ukoliko se na početku biciklističke staze za oba smera postavi saobraćajni znak **II-40 „Biciklistička sta-**

za“ to može značiti samo da prelaz biciklističke staze preko kolovoza nije put i da to nije raskrsnica.

Takvih primera ima bezbroj u praksi, naročito u gradovima na području AP Vojvodina.

8. Pitanje naknade štete u specifičnim situacijama SN sa učešćem vozača bicikla

Na putevima Srbije kao i u svetu, svakodnevno su prisutne različite vrste vozila na dva, tri, četiri i više točkova. Osim naših državljana, vrlo često u SN na putevima Srbije, učestvuju i stranci. Biciklisti su takođe, prisutni u saobraćaju na putevima, ponekad kao lica koja su nepropisnim ponašanjem prouzrokovala SN, ponekad kao oštećeni – žrtve u SN zbog propusta drugih učesnika u saobraćaju.

Ponekad do SN u kojima učestvuju biciklisti, dolazi na prelazu biciklističkih staza preko kolovoza, sudara sa motornim vozilima tako da biciklisti budu žrtve sa različitim posledicama.

Neke situacije su potpuno jasno regulisane pa pripadnici policije pri likom vršenja uviđaja nemaju problem da shvate ko je od učesnika u nezgodi prouzrokovao SN. To su situacije koje su definisane u čl. 47 st. 2. ZBS, odnosno u čl.16 tač. 2 Saobraćajne Konvencije, koje se odnose na skretanje vozila koje preseca biciklističku stazu odnosno traku, i ne propusti biciklistu koji prelazi preko kolovoza pa tako nastane SN.

Međutim, značajno je razjasniti situacije kada biciklisti u javnom saobraćaju prelaze vozeći biciklističkom stazom preko kolovoza a ako se vozilo kreće po kolovozu (putu), bez skretanja ali na mestu gde je biciklistički prelaz preko kolovoza!

Postavlja se pitanje, čija je obaveza u takvom slučaju da se zaustavi i propusti drugog učesnika u saobraćaju – da li je to obaveza vozača motornog vozila ili je to obaveza bicikliste???

Odgovor na ovo pitanje značajan je sa aspekta krivice, ali i sa aspekta naknade štete o kome govorimo u ovom radu!

Imajući u vidu da su ratifikovani međunarodni ugovori sastavni deo domaćeg pravnog sistema, bitno je utvrditi da li je biciklistička staza put ili javni put, u kom delu smatramo da postoji neusklađenost odredaba ZBS sa odredbama Saobraćajne konvencije!

Ukoliko je biciklistička staza put, onda je jasno da je obaveza na strani bicikliste da propusti vozila koja prelaze preko biciklističke staze i zadržavaju pravac kretanja. U suprotnom, ukoliko je biciklistička staza javni put, onda je to raskrsnica i shodno čl. 47 st. 3 ZBS primenjuje se pravilo „desne strane“.

Zbog toga, neophodno je u svakom konkretnom slučaju SN sa učešćem bicikliste na biciklističkoj stazi i vozača motornog vozila koje preseca biciklističku stazu i zadržava pravac kretanja, utvrditi šta je biciklistička staza – put ili javni put. U takvim situacijama, **neophodno je pribaviti od nadležnih organa, podatak da li je, kada i kojom odlukom nadležni organ proglasio biciklističku stazu kao put ili javni put, saglasno definiciji javnog puta**, što se po pravilu ne radi!

U zavisnosti od odgovora nadležnog organa zavisi i rešavanje tužbenog zahteva bicikliste za naknadu štete zbog povreda koje je pretrpeo u SN sa učešćem motornog vozila koje je bez skretanja zadržavalo pravac kretanja na presecanju biciklističke staze, da li će isti biti usvojen – ako je biciklistička staza javni put, odnosno odbijen ako je biciklistička staza – put.

Zbog toga, postavlja se opravdano pitanje – kakva su prava biciklista (bez obzira da li su državljani Republike Srbije ili stranci) koji voze biciklističkom stazom i na prelazu biciklističke staze preko kolovoza budu žrtve SN od strane vozača motornog vozila, koji u kretanju prelazi biciklističku stazu i zadržava pravac kretanja!? Da li imaju i u kojim situacijama pravo na naknadu štete, s obzirom da ovo pitanje nije jasno definisano u važećem domaćem propisu – u ZBS, odnosno da li se u tim situacijama mora primeniti Saobraćajna Konvencija ili će Saobraćajna Konvencija biti primenjena samo ako učesnik SN zatraži da se primene pravila Saobraćajne Konvencije?

9. Zaključak

Pitanje ratifikovanih međunarodnih ugovora i njihovog pravnog položaja je nedvosmisleno jasno prihvaćano u ustavima svih država nastalih na prostoru bivše SFRJ, i tu ne bi trebalo da bude dileme. To potvrđuje i Ustav Republike Srbije!

Međutim, neusklađenost propisa u vezi sa pojedinim međunarodnim ugovorima, kao što je Konvencija o saobraćaju na putevima, potiče iz vremena bivše SFRJ koja je prihvatila i ratifikovala ovu Konvenciju. Takvo značenje je, bez izmena i usaglašavanja sa stvarnim, originalnim značenjem Konvencije, ostalo u pojedinim odredbama (do danas, u vreme pisanja ovog rada) u propisima Republike Srbije, u pogledu najvažnijeg propisa - Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.

Kod saobraćajnih nezgoda sa učešćem motornog vozila, koje zadržava pravac kretanja i prelazi preko biciklističke staze, pri čemu dođe do sudara i nastupanja zabranjene posledice – povrede ili smrtne posledice bicikliste, bez utvrđivanja da li je biciklistička staza put ili javni put, nije moguće doneti pravilnu i na zakonu zasnovanu odluku ni u krivičnom postupku, a posebno ne u pogledu zahteva za naknadu štete. To je direktna posledica neusklađenosti odredaba domaćeg propisa – Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima sa odredbama Konvencije o saobraćaju na putevima.

Literatura:

[1] N. Mrvić Petrović, D. Obradović, „Reckless driving – how to prevent Russian roulette on Serbian roads“, *Međunarodni naučni tematski skup „Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost“*, Tematski zbornik radova međunarodnog značaja, (ur: A. Batričević, D. Obradović) Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd – Palić, 14.-15. juni 2023, 63-80.

[2] Obradović, D., Vujanić, M., Lipovac, K. (2025) Pravni okvir saobraćajno tehničkog veštačenja, Zbornik radova; XXIV Simpozijum sa međunarodnim učešćem “Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju”, Ivanjica, 13-15.11., 9-23.

[3] Obradović, D., Vujanić, Makiela, M. (2025) Učesnici saobraćajnih nezgoda u Srbiji iz pojedinih država bivše SFRJ i pravo na naknadu štete od države porekla, Zbornik radova sa XXVIII Međunarodne naučne konferencije Prouzrokovanje štete, naknada štete i osiguranje, Beograd, Valjevo, Ur: Zdravko Petrović, Velisav Marković, Dragan Obradović, Beograd – Valjevo 2025, 157-172.

[4] Vujanić, M., Obradović, D., (2022) Naknada štete u saobraćaju – podeljena odgovornost u praksi, Zbornik radova; XXV Međunarodna naučna konferencija Prouzrokovanje štete, naknada štete i osiguranje, Beograd, Valjevo, 2022; [u organizaciji] Instituta za uporedno pravo, Udruženja za odštetno pravo i Pravosudne akademije; [ur. Zdravko Petrović, Vladimir Čolović, Dragan Obradović], 159-179.

[5] Vujanić, M., Obradović, D., Božović, M. (2012) Domen rada veštaka saobraćajno-tehničke struke. U: Zbornik radova sa XI savetovanja *Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju*, 31-32.

Propisi i zvanični izveštaji:

[6] Convention on Road Signs and Signals, Vienna, 8 November 1968.

[7] Ustav Republike Srbije, „Sl. glasnik RS”, br. 98/2006, 115/2011.

[8] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, „Sl. glasnik RS”, br. 41/2009, 53/2010, 101/ 2011, 32/2013, 55/2014, 96/2015, 9/2016, 24/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019, 128/2020, 76/2023, 19/2025.

[9] Zakonik o krivičnom postupku, „Sl. glasnik RS”, br. 72/11, 101/ 11, 121/12, 32/13, 45/13, 55/14, 35/19, 27/21, 62/21.

[10] Zakon o parničnom postupku, „Sl. glasnik RS”, br. 72/2011, 49/ 2013, 74/2013, 55/2014, 87/2018, 18/2020, 10/2023.

[11] Pravilnik o saobraćajnim znakovima na putevima, „Sl. glasnik RS”, br. 85/2017, 14/2021, 21/2024.

[12] Agencija za bezbednost saobraćaja, *Bezbednost biciklista u saobraćaju*, Pregledni izveštaj, Avgust 2021, <https://www.abs.gov.rs/rsl/statisticki-izvestaji>, preuzeto 13. 3. 2026.

[13] Agencija za bezbednost saobraćaja, *Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji za 2024*, <https://www.abs.gov.rs/rsl/statisticki-izvestaji>, preuzeto 13. 3. 2026.

[14] Zdravstveno-statistički godišnjak Republike Srbije, 2022, Institut za javno zdravlje Srbije „Dr Milan Jovanović Batut“, 2023.

On line izvori:

[15] https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en, pristupljeno 28.6.2026.

[16] https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en, Preliminary road fatality data for the Western Balkan region, 2025., pristupljeno 28.6.2026.

[17] <https://cyclingindustry.news/europe-cyclist-safety-gap-widens-as-cyclist-deaths-see-minimal-decline-in-10-years/>, Thursday, 23 April 2026 Jonathon Harker, pristupljeno 28.6.2026.

[18] <https://www.tour-magazin.de/en/fitness/health/road-safety-in-the-eu-cyclists-live-dangerously/> Kristian Bauer, 25.4.2026., pristupljeno 28.6.2026.

[19] <https://www.polskieradio.pl/395/7789/artykul/3678611,fridays-deadliest-for-polish-cyclists-as-155-killed-on-roads-in-2025-police-report-shows>, 25.04.2026 12:00., pristupljeno 20.06.2026.

[20] https://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_Convention_on_Road_Traffic, pristupljeno 28.6.2026.

[21] https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11, pristupljeno 28.6.2026.

[22] https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf?__cf_chl_f_tk=KEJePN7hWNiWTx7PsQhWA0eyfI2CwBQiTuHbIfcr1Bk-1782809465-1.0.1.1-BKa3FdD3gqgyO68g70DDCyNo8AgChcMsGMX28PKJo_Q, pristupljeno 28.6.2026.

RIGHT OF WAY ON CYCLE PATHS ACROSS THE CARRIAGE ROAD AND THE ISSUE OF DAMAGE COMPENSATION

Abstract

The former joint state - SFRY ratified the most important international agreements related to road traffic - two conventions adopted in Vienna in 1968. These are the Convention on Road Traffic and the Convention on Traffic Signs and Signaling. During the translation from the official languages, there were mistakes in the translation that were uncritically accepted in the new countries without a detailed check of the accuracy of the translation. Traffic drivers rightly expect that their country has its own legislation because it has accepted international agreements related to traffic. In 2014, the Republic of Serbia harmonized its by-laws with the provisions of ratified international treaties, in relation to traffic signs and signaling, and took a significant step in terms of harmonizing domestic regulations with one of these most important international treaties. However, certain provisions of the current Law on Traffic Safety are still not fully harmonized with the provisions of the Road Traffic Convention. The aim of the work is to point out the non-harmonized provision that refers to the right of way on bicycle paths over the roadway in certain situations, which is important for realizing the right to compensation for damages.

Key words: *traffic accident, participants, bicycles, compensation for damage, regulations*