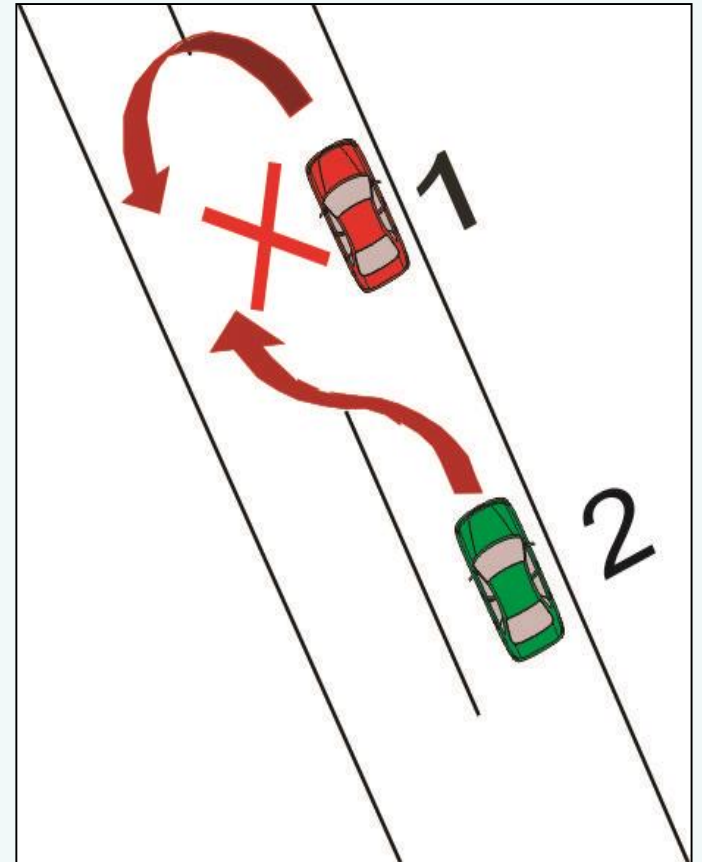


# ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

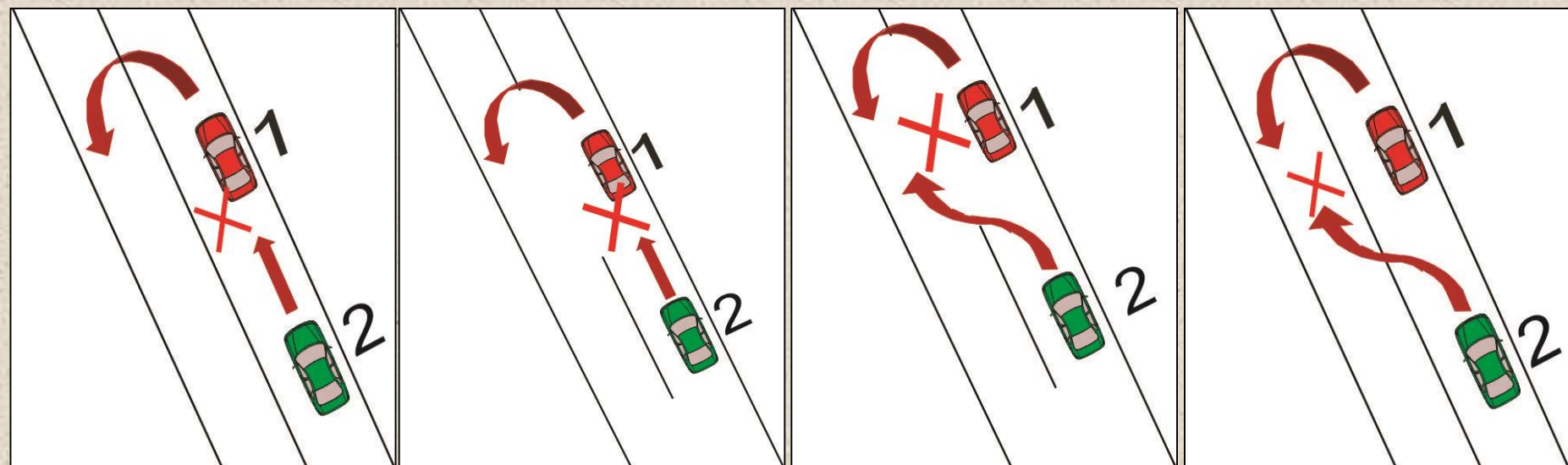
1. Пропусти који су у вези са стварањем опасне ситуације
2. Пропусти који су у вези са могућношћу избегавања незгоде
3. Пропусти који су у вези са тежином последица



## ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

### Члан 3, став 1 ЗобС-а:

Сваки учесник у саобраћају дужан је да се понаша на начин којим неће ометати, угрозити или повредити друге учеснике, као и да предузме све потребне мере ради избегавања или отклањања опасних ситуација насталих понашањем других учесника у саобраћају, ако себе или другог тиме не доводи у опасност.



Пропусти – стварање опасности:

- **није обавестио,**
- **није се уверио,**
- **нагло успоравање**
- **нагла промена правца**
- **прекорачење брзине**
- **претицао на месту забране**

Пропусти – могућност избегавања:

- **није се уверио,**
- **грешка у комуникацији,**
- **вожња већом брзином,**
- **касно реаговао,**
- **небезбедно одстојање слеђ.**
- **тех. неисправност**

Пропусти – тежина СН:

- **прекорачење брзине**
- **заштитни системи**
- **тех. неисправност**

# ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

4.1 Пропусти везани за настанак незгоде

4.2 Пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде

4.3 Пропусти везани за тежину последица незгоде

Велики значај при дефинисању пропуста учесника незгоде има поређење брзина које се заснива на анализи могућности избегавања незгоде (по просторном, временском или оба критеријума). За анализу је незаобилазно поређење брзина, и то:

1. брзине којом се кретао учесник непосредно пре незгоде ( $V_a$ ),
2. дозвољене (безбедне) брзине ( $V_b$ ) и
3. условно безбедне брзине ( $V_u$ ) тј. брзине при којој би незгода могла бити избегнута.

## 4.1 Пропусти везани за настанак незгоде

Пропусти везани за настанак незгоде су пропусти везани за стварање опасне ситуације, односно то су пропусти који су узрочно повезани са настанком незгоде. Под опасном ситуацијом<sup>5</sup> се подразумева саобраћајна ситуација која захтева реаговање бар једног учесника, у циљу избегавања незгоде.

Посебну пажњу би требало посветити наглим, блиским и изненадним (неочекиваним) променама саобраћајних услова (радњи учесника у саобраћају) које учесник није имао разлога да очекује у датим условима, односно за које се се не може очекивати од конкретних учесника да их очекују. Овакве пропусте вештак ће квалификовати као пропусте који су узрочно повезани са настанком саобраћајне незгоде.

Уколико је учесник одступио од очекиваног начина понашања и/или од начела поверења и тиме допринео стварању опасне ситуације, та радња се може квалификовати као пропуст који је повезан са стварањем опасне ситуације.

1.  **$V_a \leq V_u$**  Уколико је испуњена ова неједнакост то би значило да се возач кретао брзином која је мања од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), па би на страни возача стајао пропуст који је у узрочној вези са настанком незгоде, јер би при брзини којом се кретао имао могућност избегавања незгоде.

### **Пример:**

*$V_a$ —Брзина АУТОБУС-а у тренутку реаговања возача АУТОБУС-а је 61,7 km/h  
 $V_u$ —Условно безбедна брзина – брзина АУТОБУС-а при којој би возач АУТОБУС-а предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 89,8 km/h.*

*"Под оваквим околностима и на страни возача АУТОБУС-а би, стајао пропуст везан за настанак ове незгоде, јер би возач АУТОБУС-а предузимањем форсираног кочења у тренутку уочавања неосветљене бициклисткиње имао могућност заустављања АУТОБУС-а пре позиције на којој је дошло до дестабилизације бицикла, односно до евентуалног судара АУТОБУС-а са бициклисткињом. Наиме, возач АУТОБУС-а би могућности за избегавање ове незгоде при вожњи АУТОБУС-а брзином до 89,8 km/h, па како је АУТОБУС, непосредно пре незгоде вожен брзином од 61,7 km/h то је возач АУТОБУС-а имао техничке могућности за избегавање ове незгоде."*

2.  $V_u < V_a \leq V_b$  Уколико је испуњена ова неједнакост то би значило да се возач кретао брзином која је већа од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), али у складу са безбедном (дозвољеном) брзином, па на страни возача не било пропуста

### Пример:

$V_a$  – Брзина КОМБИ-ја у тренутку реаговања возача КОМБИ-ја је 65,2 km/h

$V_b$  – Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 80 km/h

$V_u$  – Условно безбедна брзина – брзина КОМБИ-ја при којој би возач КОМБИ-ја предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 57,9 km/h.

"На страни возача КОМБИ-ја не би било пропуста везаних за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, као ни пропуста везаних за тежину последица ове незгоде, по нашем мишљењу. Наиме, возач КОМБИ-ја би имао техничке могућности за избегавање ове саобраћајне незгоде само ако би КОМБИ био вожен брзином до 57,9 km/h, па како је КОМБИ био вожен брзином од 65,2 km/h, а у складу са ограничењем брзине до 80 km/h које је важило у време и на месту незгоде, то на страни возача КОМБИ-ја нисмо нашли пропусте за стварање опасне ситуације и настанак незгоде, као ни пропусте везане за тежину последица ове незгоде."

3.  $V_u < V_b < V_a$  Уколико је испуњена ова неједнакост то би значило да се возач кретао брзином која је већа и од условно безбедне (брзине при којој би незгода могла бити избегнута) и од безбедне (дозвољене) брзине, па на страни возача не би било пропуста везаних за настанак незгоде, али би стајао пропуст возача везан за тежину последица незгоде, јер би до незгоде дошло и ако би се возач кретао безбедном брзином.

### Пример:

$V_a$ —Брзина RENAULT-а у тренутку реаговања возача RENAULT-а је 86,2 km/h

$V_b$ —Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 80 km/h

$V_u$ —Условно безбедна брзина – брзина RENAULT-а при којој би возач RENAULT-а предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 70 km/h.

### Мишљење Комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Београду:

"Вожња RENAULT-а брзином од 86,2 km/h, уместо брзином до 80 km/h, била би пропуст возача RENAULT-а који је евентуално могао имати утицаја на тежину последица ове незгоде, али тај пропуст, по нашем мишљењу, не би био у узрочној вези са настанком ове незгоде. Наиме, возач RENAULT-а би имао могућност да предузимањем интензивног кочења избегне судар, по нашем мишљењу, уколико би RENAULT био вожен брзином до 70 km/h. То значи да, по нашем мишљењу, предузимањем интензивног кочења, возач RENAULT-а не би имао могућност избегавања незгоде ни при брзини RENAULT-а од 80 km/h, па на страни возача RENAULT-а нисмо нашли пропусте везане за настанак ове незгоде."



4.  $V_b \leq V_u < V_a$  Уколико је испуњена ова неједнакост то би значило да се возач кретао брзином која је већа и од безбедне (ограничене) и од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), па би на страни возача стајао пропуст који је у узрочној вези са настанком незгоде, јер ако би се кретао безбедном (дозвољеном брзином) незгода би могла бити избегнута, тј. до незгоде не би ни дошло.

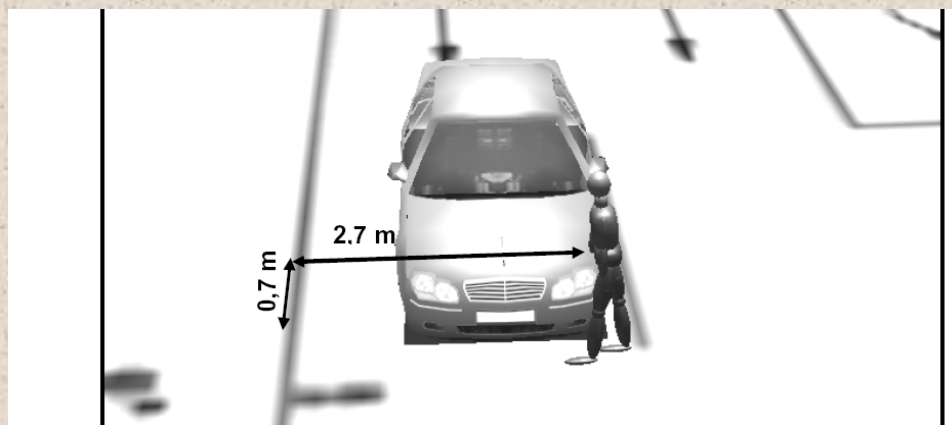
### Пример:

*V<sub>a</sub>*—Брзина SUZUKI-ја у тренутку реаговања возача SUZUKI-ја је 109 km/h

*V<sub>b</sub>*—Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 50 km/h

*V<sub>u</sub>*—Условно безбедна брзина – брзина SUZUKI-ја при којој би возач SUZUKI-ја предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 96,1 km/h.

С обзиром на спроведену анализу може се закључити да се без правилног дефинисања ограничења брзине не могу правилно дефинисати ни пропусти учесника незгоде ни проверити да ли је брзина била узрок саобраћајне незгоде, а што је један од важних циљева саобраћајно-техничког вештачења.



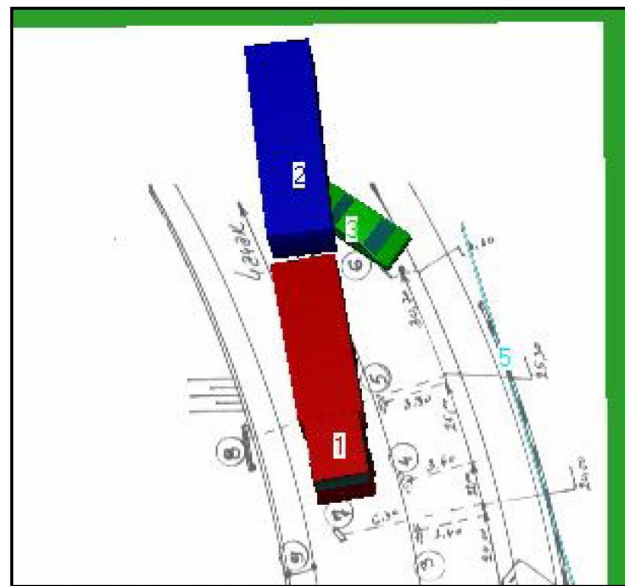
*"Анализом свих околности настанка ове саобраћајне незгоде, мишљења смо да је пешак неопрезним и небезбедним покушајем преласка коловоза, а испред и у близини наилазећег MERCEDES-а, створио опасну, блиску и покретну препреку на путањи MERCEDES-а, а што је пропуст пешака узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу.*

*Пре започињања и за време преласка коловоза пешак је једноставним осматрањем лако могао уочити наилазећи MERCEDES, па одустајањем и/или уступањем права првенства у пролазу наилазећем MERCEDES-у и GOLF-у избећи стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Разлог неблагоприятног уочавања MERCEDES-а од стране пешака се не може утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је по нашем мишљењу бити последица непажње, погрешне процене, неког другог разлога који је ван домена саобраћајно-техничког вештачења и/или као последица дејства више разлога истовремено."*



**Слика бр.2 - PC Crash Скица сударног положаја АУТОБУС-а и пешака**

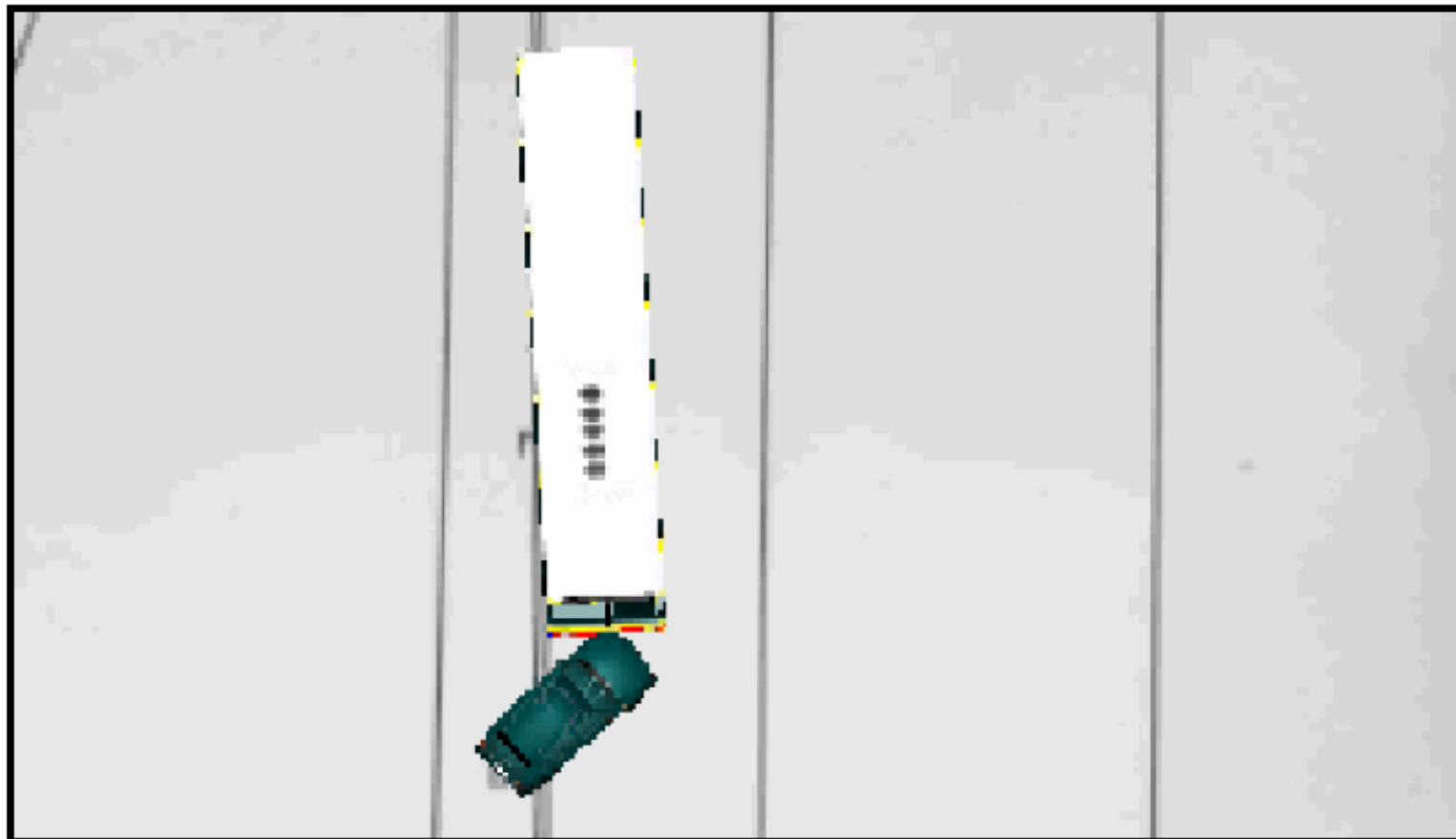
**"Анализом свих околности под којима се догодила ова саобраћајна незгода мишљења смо да је пешак непосредно пре незгоде имао могућност благовременог уочавања АУТОБУС-а, а тиме и могућност избегавања настанка ове незгоде, по нашем мишљењу, па би на страни пешака стајао пропуст узрочно везан за настанак ове незгоде. Разлог неблаговременог уочавања АУТОБУС-а од стране пешака се не може утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је по нашем мишљењу бити последица непажње, погрешне процене, штетног дејства алкохола, неког другог разлога који је ван домена саобраћајно-техничког вештачења и/или као последица дејства више разлога истовремено."**



Слика бр.3 - PC Crash Скица сударног положаја приколице и AUDI-ја

**"Анализом свих околности под којима је настала ова незгода налазимо да је ова незгода настала као последица преласка приколице на своју леву половину коловоза, односно половину коловоза намењену кретању возила у смеру AUDI-ја.**

**Разлог преласка приколице на половину коловоза намењену кретању возила у смеру AUDI-ја, не може се поуздано и прецизно утврдити саобраћајно техничким вештачењем, а што ће Суд ценити на основу других доказа који су ван домена саобраћајно-техничког вештачења, при чему напомињемо да је до преласка приколице на половину коловоза намењену кретању возила у смеру AUDI-ја, по нашем мишљењу могло доћи као последица губитка стабилности и/или управљивости приколице, грешке у управљању возача камиона, погрешне процене возача камиона, евентуалне неисправности приколице, неког другог разлога и/или као последица дејства више фактора истовремено."**

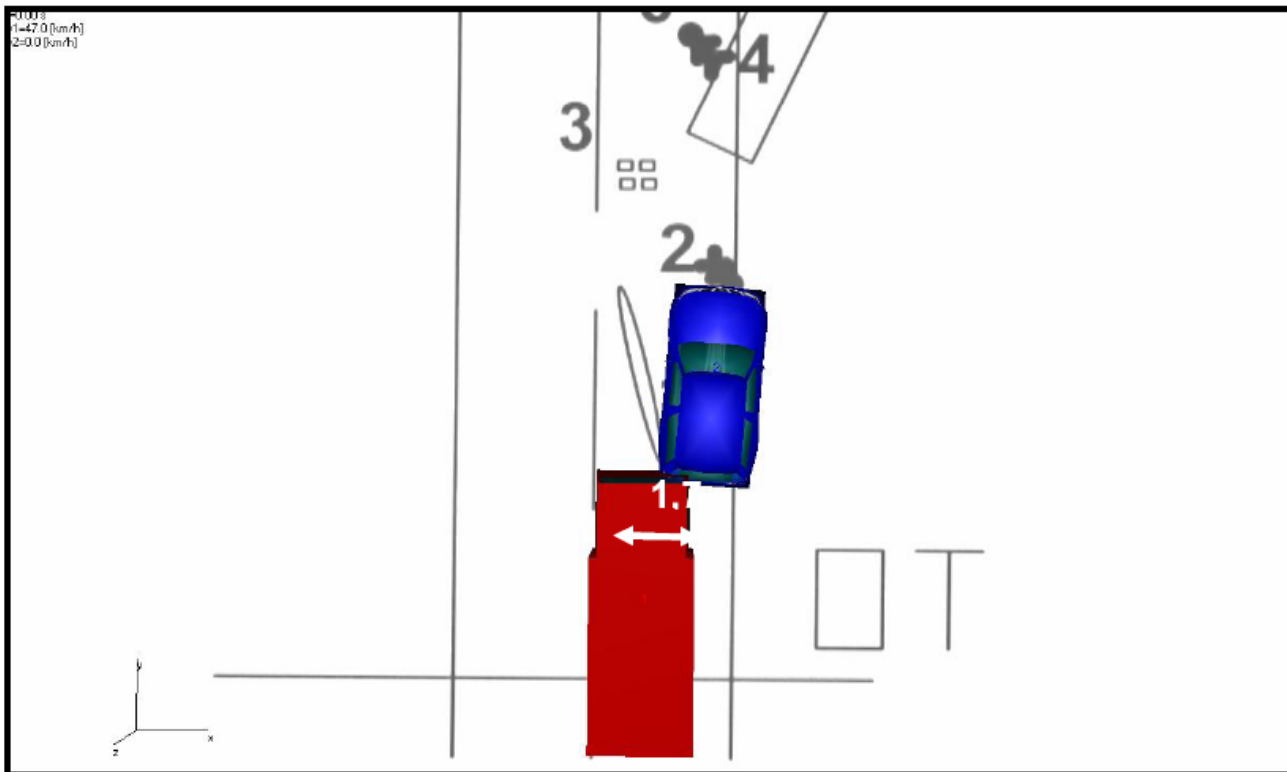


**Слика бр. 4 - PC Crash Скица сударног положаја АУТОБУС-а и GOLF-а**

**"Анализом свих околности под којима се догодила ова незгода, мишљења смо да је возач GOLF-а предузимањем укључивања и пресецањем путање наилазећег АУТОБУС-а, на путањи АУТОБУС-а створио изненадну, блиску, опасну и покретну препреку, а што је пропуст возача GOLF-а, узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде. Возач GOLF-а би осматрањем коловоза у смеру наилазећег АУТОБУС-а, лако могао уочити наилазећи АУТОБУС, па одустајањем од укључивања и/или уступањем првенства пролаза наилазећем АУТОБУС-у, могао избећи настанак ове незгоде, по нашем мишљењу."**



*Анализом свих околности под којима се догодила ова незгода, мишљења смо да је ова незгода настала као последица преласка коловоза од стране дивљачи. Наиме, прелазак дивљачи испред и у близини наилазећег MERCEDES-а, представљао би опасну блиску и изненадну препреку на путањи MERCEDES-а, а што би било узрочно везано за настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Имајући претходно наведено у виду, мишљења смо да је на страни радне организације, задужене за обезбеђење коловоза од преласка дивљачи, стајао пропуст узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде.*



Слика бр. 6 - PC Crash скица сударног положаја FAP-a и NISSAN-a

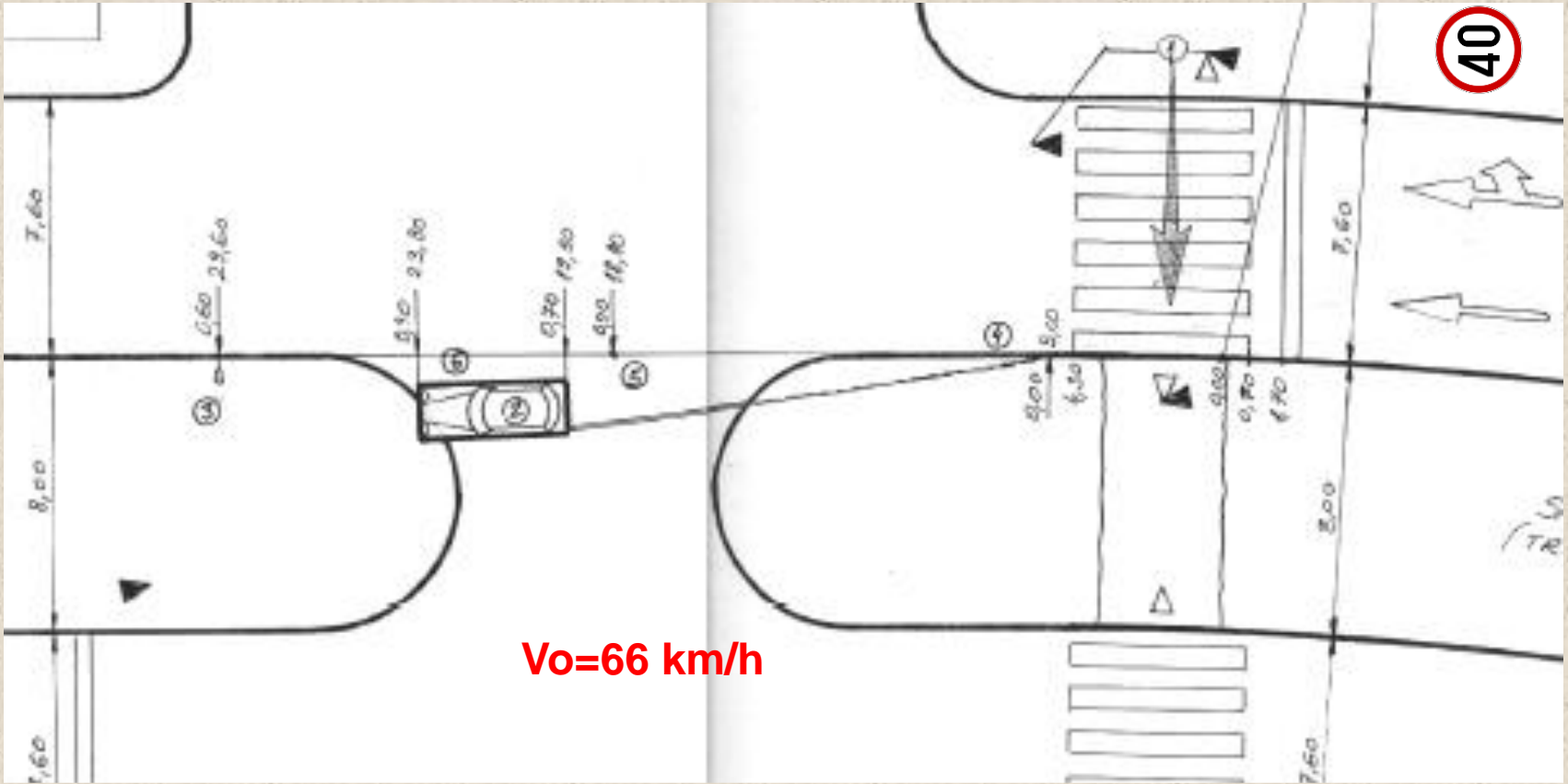
"На страни возача FAP-a стоје пропусти узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, а због неблаговременог предузимања заустављања и/или обилажења NISSAN-a и пешака, по нашем мишљењу. Разлог неблаговременог предузимања заустављања и/или обилажења пешака и заустављеног NISSAN-a од стране возача FAP-a, не може се утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је по нашем мишљењу, бити последица погрешне процене, штетног дејства алкохола, погрешног начина војње, неког субјективног разлога и/или као последица више разлога истовремено који су ван домена саобраћајно-техничког вештачења, а што ће Суд ценити на основу других доказа који су ван домена саобраћајно-техничког вештачења."

## 4.2 Пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде

Пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде су пропусти учесника који нису везани за стварање опасне ситуације која је за последицу имала незгоду, али су пропусти везани за допринос стварању опасне ситуације и/или могућност избегавања настанка незгоде као опасне ситуације створене од другог учесника. Независно од тога ко је и како створио опасну ситуацију, сви учесници у саобраћају су дужни да предузимају мере у циљу избегавања саобраћајне незгоде. У складу са тим вештак треба да стручно анализира могућности избегавања незгоде, на начин који се, у датим условима може очекивати од учесника у незгоди.



Постоји велики број пропуста учесника незгоде везаних за допринос настанку незгоде или могућност избегавања незгоде који се могу идентификовати кроз следеће пропусте: закаснио је да предузме неку радњу, није предузео никакве мере, није предузео неку од радњи, предузео је погрешну радњу и сл. Ови пропусти су могли да се десе пре путовања (није отклоњена техничка неисправност возила, возач је конзумирао алкохол, пут није оджаван), на путовању пре стварања опасне ситуације (вожња великом брзином), на путовању у време стварања опасне ситуације (вожња великом брзином, нагла промена начина кретања, непропуштање пешака или возила са првенством пролаза и сл.), на путовању после стварања опасне ситуације (неадекватно реаговање у циљу избегавања незгоде, неблаговремено реаговање, изостанак реакције и сл.).



**Vo=66 km/h**

*"Анализом свих околности настанка ове незгоде мишљења смо да је ова незгода настала као последица небезбедног покушаја претрчавања коловоза од стране пешака непосредно испред и у близини наилазећег MERCEDES-а, чиме је пешак створио опасну, блиску, покретну и изненадну препреку, а што би био пропуст пешака узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде. Није било дозвољено, по нашем мишљењу, да се пешак задржава на делу коловоза и да прелази коловоз када му је то светлосним сигналом на семафору, а према сагласним наводима сведока било забрањено. Пешак је имао могућност да се једноставним осматрањем у смеру наилазећег MERCEDES-а увери да радњу претрчавања коловоза не може извршити на безбедан начин, па одустајањем од преласка коловоза и/или уступањем првенства пролаза наилазећем MERCEDES-у избегне настанак ове незгоде, по нашем мишљењу."*

*"Под оваквим околностима, у ситуацији ка је за возача MERCEDES-а био укључен зелени сигнални појам, вожња MERCEDES-а брзином од 66 km/h уместо брзином до 40 km/h, представља би пропуст возача MERCEDES-а који, по нашем мишљењу, не би био везан за стварање опасне ситуације, али би био везан за могућност избегавања ове незгоде. Наиме, уколико би MERCEDES био вожен дозвољеном брзином до 40 km/h, уместо брзином од 66 km/h, тада би возач MERCEDES имао могућност да реаговањем на исти начин заустави MERCEDES 27,1 m испред (пре) места судара са пешаком, па при непромењеном начину кретања и путањи MERCEDES-а и пешака не би дошло до настанка ове незгоде."*

### 4.3 Пропусти везани за тежину последица незгоде

Пропусти везани за тежину последица незгоде су пропусти који нису у узрочној вези са настанком незгоде, нити су у вези са могућношћу избегавања незгоде, али су повезани са тежином последица незгоде. Сви учесници у саобраћају, а посебно учесници у саобраћајним незгодама, дужни су да се понашају тако да смање последице, евентуалних, саобраћајних незгода.

Поставља се питање да ли на страни возача стоји пропуст узрочно везан за стварање опасне ситуације или пропуст везан за тежину последица, у ситуацији када је на некој деоници пута ограничење брзине до 60 km/h, а возач се креће возилом брзином од 100 km/h, при чему би незгоду могао да избегне, ако би се кретао брзином до 50 km/h. Пред вештака се поставља питање, да ли би брзина била узрок незгоде и допринос тежини последица или не? Наиме, уколико би се возило кретало дозвољеном брзином до 60 km/h ударило би у пешака брзином око 40 km/h, а крећући се брзином од 100 km/h ударило је у пешака брзином са  $100^8$  km/h.

У оваквој ситуацији на страни возача не би било пропуста узрочно везаних за настанак незгоде, али би стајали пропусти везани за тежину последица незгоде. Вештак саобраћајно техничке струке не би требало да, на основу својих стручних знања, поуздано тврди да неко не би погинуо, ако би возило било вожено брзином 60 km/h, уместо 100 km/h. Међутим, вештак би имао разлога да изнесе мишљење да би укупне последице (штете, трошкови и губици), у том случају, биле мање ("по моме мишљењу").

Када говоримо о пропустима учесника у саобраћајним незгодама који се могу довести у везу са тежином последица значајно место заузимају пропусти учесника везани за некоришћење заштитне опреме (појас, кацига, седиште за децу ...). Наиме, није ретка ситуација да учесник саобраћајне незгоде испостави захтев за накнаду, а због повреда главе задобијених у саобраћајној незгоди које су могле бити избегнуте употребом заштитне опреме. У складу са тим, у појединим земљама ЕУ, осигуравајућа друштва не врше исплату нематеријалних трошкова, уколико се утврди да возач или путници нису користили заштитну опрему.

## PRIMERI



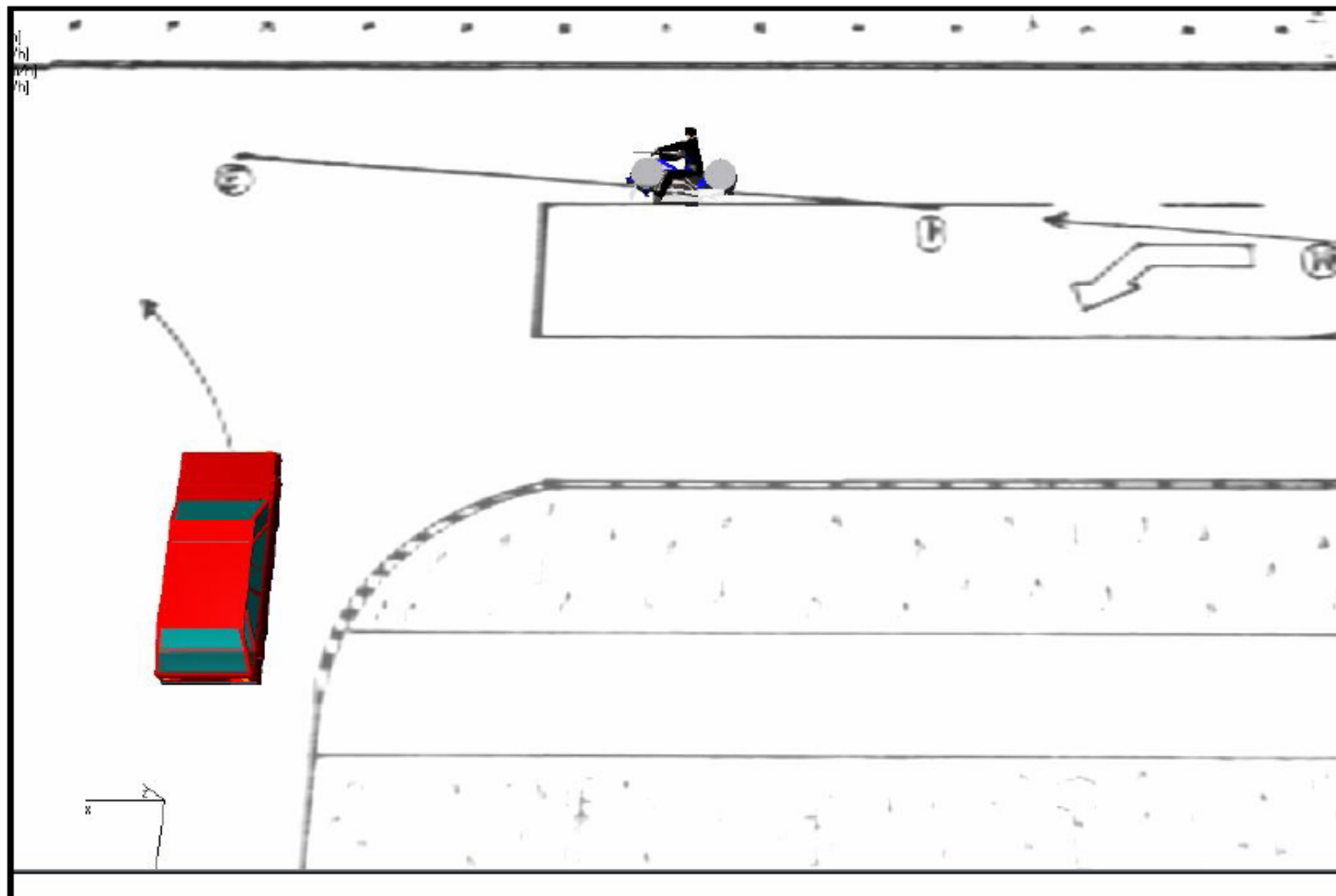
*Слика бр. 15 – Оштећења точка управљача ЈУГА*

*У овој незгоди повреде у виду угрувавања костију грудног коша и огреботине по лицу задобио је ХХХ ХХХ возач ЈУГА - 55.*

*Повреде у виду разорења по живот важних можданих центара задобио је ХХХ ХХХ који је седео на предњем седишту ЈУГА-55. Сувозач као и возач, нису користили сигурносне појасеве, што одговара повредама возача и сувозача.*

*"До овакве повреде главе сувозача не би дошло у случају ако би сувозач био везан сигурносним појасом, па смо мишљења да је пропуст возача и сувозача ЈУГА због тога што нису били везани. Тим пропустима су утицали на тежину последица ове незгоде које би биле знатно мање у случају да су били везани сигурносним појасевима."*

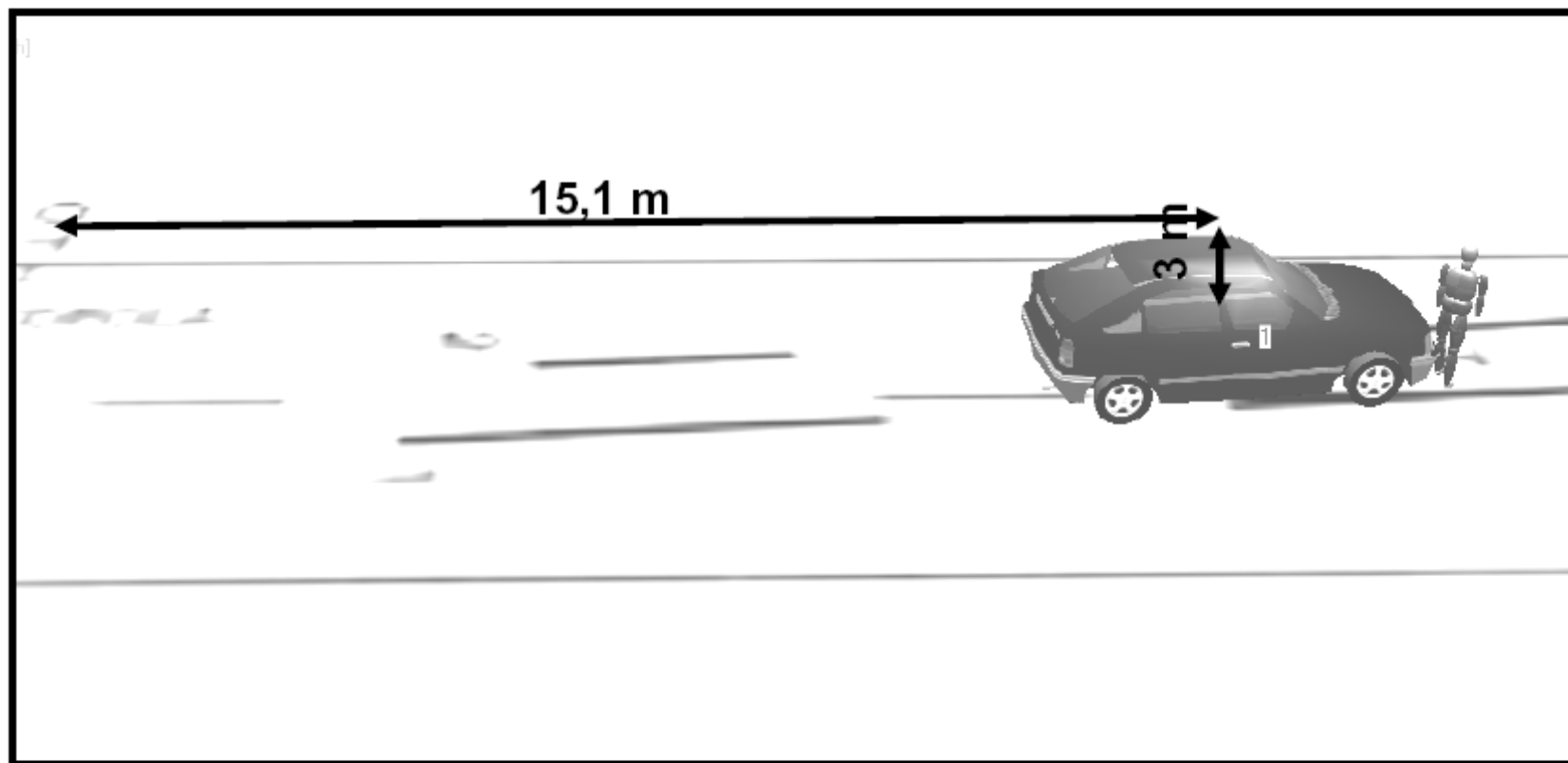
*"На основу анализе оштећења ЈУГА налазимо да је кров ЈУГА утиснут на средњем делу више него на десном крају, али је возач ЈУГА претрпео лакше повреде од сувозача који је смртно страдао због повреда главе."*



*Слика бр. 16 – Вожња КАВАСАКИ-ја без заштитне кациге на глави*

*"Вожња КАВАСАКИ-ја без заштитне кациге на глави би био пропуст возача КАВАСАКИ-ја, који не би био узрочно везан за настанак ове саобраћајне незгоде, али би имао утицаја на тежину насталих последица, по нашем мишљењу."*





Слика бр. 18 – PC CRASH Скица сударног положаја OPEL-а и пешака

**"У време и на месту незгоде брзина је ограничена саобраћајним знаком "ограничење брзине до 50 km/h".**

**Применом програма PC CRASH брзина OPEL-а у тренутку судара са пешаком била би 63 km/h, а брзина пешака у тренутку судара 6,8 km/h, а што смо и користити за даљу анализу ове незгоде. Имајући у виду да код трагова кочења дужих од 20 m и при брзинама већим од 60 km/h, долази до пада учинка оствареног кочења, то би брзина OPEL-а на почетку трага кочења била 71,2 km/h, док би брзина OPEL-а у тренутку реаговања возача била 72,8 km/h.**

**Од тренутка реаговања возача OPEL-а кочењем до судара са пешаком, OPEL би прешао пут дужине 31,8 m, па би возач OPEL-а реаговањем кочењем са истог места и на исти начин имао могућност избегавања судара са пешаком на путу дужине 31,8 m, ако би непосредно пре незгоде OPEL био вожен брзином до 46,8 km/h, па смо имајући то у виду нашли да возач OPEL-а не би имао могућност да избегне судар са пешаком на путу дужине 31,8 m, уколико би OPEL био вожен дозвољеном брзином до 60 km/h.**

**Вожња OPEL-а брзином од 72,8 km/h, уместо брзином до 60 km/h, не би представљала пропуст возача OPEL-а, узрочно везан за настанак ове незгоде, по нашем мишљењу, јер возач OPEL-а не би имао техничку могућност да предузимањем интензивног кочења избегне судар са пешаком уколико би OPEL био вожен брзином до 60 km/h, јер би и при вожњи дозвољеном брзином до 60 km/h, до судара OPEL-а и пешака дошло. Вожња OPEL-а брзином од 72,8 km/h, уместо брзином до 60 km/h, по нашем мишљењу, могла би евентуално представљати пропуст возача OPEL-а везан за тежину последица ове незгоде."**

## **2. ОЧЕКИВАЊЕ КАО УСЛОВ ЉУДСКОГ ПОНАШАЊА**

Понашање човека у одређеном времену тј на одређеном простору, умногоме је условљено очекивањима које појединац има узевши у обзир све битне околности везане за конкретно време и конкретан простор. Тако нпр.у мирнодопско време, људи који се крећу градском улицом кретаће се нормалним ходом, без наглих промена правца кретања, користећи „отворен простор“, јер не очекују да ће бити изложени ватри из аутоматског оружја.

### **2.1. Могућност очекивања**

Ако бисмо узели у обзир пређашња два примера, могли бисмо доћи до закључка да је ипак, упркос мирнодопском стању, могуће наићи на ватру аутоматског оружја. Наиме, сасвим је могуће да неко лице под утицајем психичког поремећаја дође до аутоматске пушке и отвори ватру на пролазнике (случај Александар Хаџи Христос - пијаца у Панчеву 5. марта 2006. године) Дакле, могуће је очекивати и рафалну ватру усред мирнодопског стања.

## 2.2. Разумност очекивања

Ако бисмо разматрали могућност да психички поремећена особа у мирнодопском уређеном друштву набави аутоматску пушку и отвори ватру на пролазнике, морали бисмо у обзир да уземо следеће:

- набављање, држање и ношење аутоматског оружја забрањено је законом, а држава предузима мере како би онемогућила да се такво оружје нађе у нелегалном поседу (спречавање трговине, претрес лица и објеката, одузимање и сл.)
- слобода кретања психички поремећеним особама које могу да угрозе себе или околину је ограничена, и држава предузима мере како таква особа не би угрожавала себе и околину (принудна хоспитализација, ограничавање слободе кретања, лечење и сл.)

У држави у којој функционишу поменути механизми заштите друштва, није разумно очекивати поменути појаву, те бисмо човека који би у мирнодопским условима трчао улицом у „цик-цак“ и заклањајући се иза аутомобила, свакако сматрали претерано опрезним, страшљивим, или неразумно опрезним.

### **2.3. Предвиђање могућности наступања опасности и очекивање**

Уобичајна шетња улицом, без примећивања необичних појава, не даје нам основ да очекујемо психички поремећену особу како пуца по пролазницима из аутоматске пушке, односно не даје нам основан разлог предвиђања. Али, ако у непосредној близини уочимо особу у цивилу како излази из куће држећи аутоматску пушку, ставља метак у цев и диже цев ка пролазницима, тада можемо да предвидимо да следи отварање ватре и разумно очекујемо да се то и догоди.

### **2.4. Очекивање као услов понашања у саобраћају**

Учесник у саобраћају предузима одређене радње у складу са одређеним очекивањима везаним за одређен простор и одређено време, тј у складу са одређеном саобраћајном ситуацијом. Као што пролазник очекује или неочекује непрописно понашање осталих пролазника који стварају опасну ситуацију која се кроз поменути пример манифестује у виду недозвољене употребе ватреног оружја на јавном месту и изазивања опште опаности, тако и учесник у саобраћају очекује или не очекује непрописно понашање осталих учесника или субјеката у саобраћају које ствара опасну ситуацију. Степен очекивања у саобраћају манифестује се кроз начела узајамног неповерења и узајамног поверења.