Илић Антанасијевић Анита*
https://orcid.org/0000-0001-9092-9347

Лакичевић Милош**
https://orcid.org/0000-0002-0172-1171

УДК: 343.346.5:613.81
Прегледни рад
DOI: 10.5937/ptp2601108I
Примљено: 23, јули, 2025.
Одобрено за објаву: 1, децембар, 2025.
Странице: 109–122

АЛКОХОЛИЗАМ КАО КРИМИНОГЕН ФАКТОР КОД КРИВИЧНИХ ДЕЛА УГРОЖАВАЊА ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

АПСТРАКТ: У овом раду анализиран је алкохолизам, односно последице алкохолизма са здравственог, друштвеног, али и кривичноправног аспекта, имајући у виду да нека кривична дела могу бити уско повезана са њим. Самим тим, рад је приказ дејства алкохола као криминогеног фактора и кривичних дела угрожавања јавног саобраћаја, дајући осврт на постојећу законску регулативу, али и праксу судова, када је реч о изрицању кривичних санкција за ово кривично дело. За анализу и истраживања изабрана су кривична дела угрожавања јавног саобраћаја, управо из разлога његовог значаја у савременом свету, али и чињенице да су данас сви укључени у саобраћај на директан или индиректан начин, па се, самим тим, могу јавити као извршиоци овог дела или његове жртве. Како последице алкохолизма могу бити вишеструке, нужно је и проучавање и преиспитивање, нарочито у пракси судова, уз указивање на евентуалне проблеме са којима се пракса суочава.

Кључне речи: *алкохол, угрожавање јавног саобраћаја, кривичне санкције, судска пракса, законска регулатива.*

---

* Доцент, Универзитет Привредна академија у Новом Саду, Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду, Нови Сад, Србија; професор; Висока школа струковних студија за криминалистику и безбедност, Ниш, Србија, имејл: anita.ilicantanasijevic.kib@gmail.com.

** Доцент, Универзитет Привредна академија у Новом Саду, Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду, Нови Сад, Србија, имејл: milos.lakicevic@pravni-fakultet.info

© 2026 by the authors. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

1. Алкохолизам као болест зависности

Болести зависности представљају озбиљан глобални проблем савременог друштва, са посебним негативним утицајем на здравље деце и адолесцената. Зависност има разарајуће ефекте на физичко и ментално здравље конзумента, али такође и на његову ужу и ширу социјалну средину. Последице можемо категоризовати у оне које погађају самог конзумента (личне), породичне и социјалне. Када говоримо о личним последицама, најчешће мислимо на широк спектар ефеката који утичу на психофизичко здравље. Психички ефекти огледају се, пре свега, у остваривању осећаја задовољства и еуфорије (Petrović, 2021, стр. 117). Осећај задовољства захтева повремено или редовно узимање супстанце у циљу стварања пријатног расположења или ради избегавања непријатног расположења (WHO). Физичку зависност карактерише „прилагођено (промењено) стање организма, које се, после престанка уношења супстанце која изазива зависност, манифестује физичким поремећајима“ (WHO).

Светска здравствена организација 1951. године прогласила је алкохолизам болешћу. Сходно наведеној дефиницији: „Алкохоличари су особе које екцесивно узимају алкохолна пића и чија је зависност од алкохола толика да испољавају или отворене душевне поремећаје или манифестације које утичу на њихово телесно и душевно здравље, њихове односе са другим особама и њихово добро социјално и економско понашање или пак само продроме, који наговештавају поремећаје оваквог карактера, и, према томе, такве особе треба подврћи лечењу“ (WHO). Период у којем појединац постаје алкохоличар дуготрајан је и пролази кроз више фаза, које карактерише спор и неприметни прелаз од *нормалног* конзумирања па све до стадијума хроничног алкохолизма (Николић-Ристановић & Константиновић-Вилић, 2018, стр. 86). Почетна фаза најчешће се везује за период адолесценције, док последња фаза хроничног алкохолизма зависи од међуфаза и интензитета и учесталости коришћења алкохола у њима. У литератури се хроничним алкохоличарем сматра особа са израженом зависношћу, која прекомерно конзумира алкохол и показује душевне поремећаје у виду губитка контроле, амнезије, делиријум тременса или такве манифестације које указују на оштећење његовог физичког и психичког здравља и присуство проблема социјалне и економске природе.

Уколико посматрамо развој алкохолизма као болести зависности по старосним категоријама, можемо закључити да се алкохолизам

(зависност од алкохола) релативно ретко сређе у популацији младих до 25. године, а поготово до пунолетства. Разлог овоме јесте природни ток развоја зависности од алкохола који траје у просеку 10–15 година, мада и овде постоје изузеци. Треба истаћи да свако пијење алкохола код особа млађих од 18 година представља ризичну употребу, па чак и злоупотребу алкохола, јер пијење алкохола током адолесценције може да утиче на развој мозга и постоји већи ризик од оштећења органа у телу у развоју. Потпуно је супротна ситуација код старијих особа. Животне промене повезане са злоупотребом алкохола код старијих људи јесу емоционални и социјални проблеми (жалост, губитак пријатеља и социјалног статуса, губитак посла, смањено самопоштовање), медицински проблеми (хронични бол, несаница, смањена покретљивост, когнитивно оштећење), практични проблеми (смањене могућности бриге о себи). Треба напоменути да старији људи имају слабију толеранцију на ефекте алкохола, што значи да се брже и са мањим количинама алкохола опију. Такође, старији људи често имају ординиране терапије због лечења разних телесних и психичких проблема, због чега је велика опасност од компликација интеракције лекова и алкохола (Petrović, Pljakić & Matović, 2024, стр. 71).

Досадашња истраживања и доступна стручна литература показују да је проценат мушкараца код којих постоји проблем алкохолизма као болести зависности значајно већи у односу на жене код којих се развила таква зависност (Милошевић, Зарић & Михајловић, 2020, стр. 55). Међутим, можда је неопходнија посебна анализа и истраживање овог проблема код жена са алкохолизмом, због специфичности улоге које она има у друштву, а пре свега у породици, која је темељ и основа здравог друштва. Због тога, алкохолизам код жене представља посебан социјално-медицински проблем с обзиром на њену биолошку улогу и улогу коју има у породици, јер пијење алкохола не утиче штетно само на организам жене, већ је опасан и по њено потомство и породицу (Константиновић-Вилић, 2013, стр. 97). Међутим, развој савременог друштва допринео је заступљености ове појаве, без обзира на пол зависника. Захваљујући промењеним социокултуролошким условима, изменила се и позиција жене у савременом друштву, што је, између осталог, резултирало чињеницом да све већи број жена злоупотребљава алкохол, тј. постаје зависно од алкохола, иако је то још увек процентуално мање (Национални водич добре клиничке праксе за дијагностиковање и лечење алкохолизма, 2013, стр. 33).

Конзумирање алкохола у Републици Србији широко је присутно. Оно је дубоко укорењено у нашем друштву и нераскидиви је део већине обичајних норми и културолошких образаца, који се генерацијски преносе (Илић, 2017, стр. 17). На овакав начин, додатно се активира и покреће комплексан системски процес настајања и развоја злоупотребе алкохола и алкохолизма, у који су укључени појединци, али и њихово социјално окружење, а пре свега породица. Стање у породици изразито је нестабилно. Психолошка атмосфера је нестална и непредвидива, обојена сталним сукобима и емоционалним преокретима. Постоји стално осећање опште несигурности, чак се и формалне везе сваког тренутка доводе у питање. Деца, као и родитељи, могу постати превише склона конфликтима, могу реаговати у међусобним односима на деструктиван начин. Иако су негативне стране злоупотребе алкохола бројне, од посебног је значаја анализа проблема угрожавања јавног саобраћаја од стране лица која учествују у саобраћају у алкохолисаном стању (Мердовић & Живаљевић, 2021, стр. 70).

2. Угрожавање јавног саобраћаја у Кривичном законодавству Републике Србије

Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја у Републици Србији регулисано је Кривичним закоником (2005) и припада групи кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја. Учесник у саобраћају на путевима који се не придржава саобраћајних прописа и тиме тако угрози јавни саобраћај да доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, па услед тога код другог наступи лака телесна повреда или проузрокује имовинску штету која прелази износ од двеста хиљада динара, казниће се затвором до три године.

Овако регулисано ово кривично дело обухвата два објекта заштите и то: безбедност јавног саобраћаја и живот или тело људи односно имовину већег обима (Рисимовић, 2007, стр. 83–96).

Радња кривичног дела састоји се у непридржавању саобраћајних прописа. Судећи по наслову, могло би се закључити да се овде ради о нечињењу. Међутим, непридржавање прописа је нешто друго. Наиме, ради се о поступању супротно прописима о саобраћају, дакле о активној радњи извршиоца (Milošević & Banović, 2022, стр. 43). Он дела, али не на начин који је предвиђен прописима. Дакле, он учествује у јавном саобраћају, али не на начин како то предвиђају саобраћајни прописи.

Последица кривичног дела састоји се у угрожавању јавног саобраћаја у таквом степену да се доводи у опасност живот или тело људи односно имовина већег обима. Међутим, овде се среће и појава степеновања конкретне опасности. Ради лакшег одређивања када је тај степен опасности постигнут односно ради лакшег практичног разликовања овог кривичног дела од одговарајућег саобраћајног прекршаја, законодавац је предвидео један критеријум који отклања све дилеме око овог разликовања. Услов за постојање кривичног дела јесте тај да је проузрокована лака телесна повреда другог лица или имовинска штета која прелази износ од двеста хиљада динара. Уколико нема ове конкретне опасности, неће се радити о кривичном делу, већ о прекршају (Božić, 2023, стр. 195).

Извршилац кривичног дела може да буде само лице које управља неким превозним средством у јавном саобраћају. Који саобраћај се сматра јавним, регулисано је посебним прописима.

Уколико је кривично дело извршено са умишљајем, предвиђена је казна затвора до три године. За кривична дела извршена из нехата, предвиђена је новчана казна или казна затвора до једне године. За тешка кривична дела безбедности јавног саобраћаја, поред казне затвора, обавезно је и изрицање мере безбедности забране управљања моторним возилом.

Што се тиче самог односа извршиоца према учињеном кривичном делу у алкохолисаном стању, код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја јављају се спорна мишљења у пракси. У судској пракси владајуће је мишљење да се алкохолисаност изједначава са умишљајем. Према наведеном схватању свест о томе да се управља моторним возилом у алколисаном стању увек указује на то да је учинилац пристао на наступање конкретне опасности као последице овог кривичног дела Овакав став је заузиман и у случајевима када је концетрација алкохола у крви била у дозвољеним границама. Тако је Апелациони суд у Крагујевцу сматрао да је концентрација алкохола у крви од 0,42 грама довољна за оцену да постоји евентуални умишљај иако је важећи закон дозвољавао вожњу са концентрацијом до 0,50 грам-промила.[1] Стојановић (2018) истиче да је овакво резоновање врло спорно, јер онај ко у том стању управља моторним возилом често олако сматра да до последице неће доћи или да ће је моћи спречити. Из овог разлога, он сматра да би био оправдан закључак да се ради о умишљају уколико је алкохолисаност

[1] Кж1 891/14 од 19. 6. 2014. године.

праћена кршењем и других саобраћајних прописа, те да се може доћи до закључка о постојању високог степена безобзирности (стр. 118).

3. Угрожавање јавног саобраћаја као последица конзумирања алкохола у Републици Србији

Саобраћај је делатност у којој и најмања непажња може да проузрокује тешке последице за безбедност људи и имовине. Истраживања су показала значајну повезаност појаве конзумирања алкохола и способности управљања моторним возилом у алкохолисаном стању, у смислу компромитовања истих као резултат деградирања многих физиолошко-психолошких функција, које су од изузетног значаја у функцији управљања моторним возилом (Димитријевић-Ваван & Стевковић, 2012, стр. 254). У алкохолисаном стању, поред познатих промена, долази и до поремећаја у домену: психомоторике, перцепције, функције чула вида и слуха, као и промена у области психичке секунде, што је од посебног значаја у саобраћају (Крстић, 1977, стр. 5).

Под дејством алкохола је возач, односно лице за које се анализом одговарајућег узорка крви утврди садржај алкохола већи од 0,20 мг/мл.

Према утврђеном садржају алкохола у крви степени алкохолисаности возача су:

1) до 0,20 мг/мл – блага алкохолисаност;
2) више од 0,20 мг/мл до 0,50 мг/мл – умерена алкохолисаност;
3) више од 0,50 мг/мл до 0,80 мг/мл – средња алкохолисаност;
4) више од 0,80 мг/мл до 1,20 мг/мл – висока алкохолисаност;
5) више од 1,20 мг/мл до 1,60 мг/мл – тешка алкохолисаност (Мердовић & Живаљевић, 2021, стр. 63–78);
6) више од 1,60 мг/мл до 2,00 мг/мл – веома тешка алкохолисаност;
7) Више од 2,00 мг/мл – потпуна алкохолисаност (Закон о безбедности саобраћаја на путевима, 2009).

Међутим, статистички извештаји указују нам на пораст извршења ових кривичних дела, што ствара утисак да је казнена политика за ова кривична дела још увек неадекватна. Уколико се узме у обзир 2010. година из статистичких извештаја осуђених пунолетних лица, уочава се да је суд на територији Републике Србије изрекао кривичну санкцију у 6035 случајева, што ово кривично дело сврстава у заступљенија кривична дела, одмах након кривичних дела против имовине. Судови су у чак 3648 случајева изрицали условну осуду. У 2017. години мањи је број изречених

кривичних санкција код пунолетних извршилаца овог кривичног дела, те је изречена кривична санкција у 2250 случајева, од којих је условна осуда изречена у 1542 случаја (Статистички годишњи извештај, 2018). Међутим, у 2024. години опет долази до пораста изрицања кривичних санкција код пунолетних извршилаца кривичних дела угрожавања јавног саобраћаја, па је тако суд изрекао 2547 кривичне санкције, од којих условну осуду у 1544 случаја. Наведени статистички извештаји не пружају нам увид у то колико је осуђених извршилаца кривичних дела било под утицајем алкохола у моменту извршења кривичних дела. Међутим, Агенција за безбедност саобраћаја заједно са Министарством унутрашњих послова сваке године истражује индикаторе безбедности саобраћаја у вези са алкохолом. У наредној табели може се уочити да у Србији у слободном саобраћајном току сваки 150. возач управља возилом под дејством алкохола (0,65%).

Табела 1. Проценат возача у саобраћајном току под дејством алкохола

Година	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Проценат возача	0,95%	–	0,75%	0,71%	0,53%	0,65%

Извор: Агенција за безбедност саобраћаја, 2019, стр. 4

До 2018. године дозвољена количина алкохола у крви возача била је 0,3 мг/мл, а од 2018. године 0,2 мг/мл, па је смањење границе за алкохолисаност довело до пораста броја алкохолисаних возача у саобраћајном току у 2018. години, након претходно успостављеног тренда смањења процента алкохолисаних возача. Спроведена истраживања Агенције за безбедност саобраћаја утврдила су да је алкохол највише присутан у летњем периоду као фактор изазивања саобраћајних незгода, тј. у време викенда – суботом и недељом. Погинули возачи који су у тренутку незгоде управљали возилом под дејством алкохола углавном су старији од 55 година, док су у односу на жене возаче, мушкарци који су изазивали саобраћајне незгоде под утицајем алкохола били заступљени чак у 92% случаја.

Спроведеним истраживањем у пракси Основног суда у Нишу, за потребе овог научног рада, у периоду од 2010. до 2018. године анализирана је алкохолисаност возача при извршењу кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја. Наведеним истраживањем утврђено је да је проценат алкохолисаности возача при извршењу кривичног дела био следећи:

Табела 2. Проценат возача у саобраћајном току под дејством алкохола

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Проценат возача	25%	11.1%	11,5%	18,1%	16,6%	53%	33.3%	33,3%	25%

Извор: Истраживања аутора[2]

На основу података из табеле уочава се да је највећи број извршења кривичних дела угрожавања јавног саобраћаја под утицајем алкохола у периоду од 2010. до 2018. године извршен у 2015. години, у чак 53% анализирана случаја. У 2010. години извршиоци кривичних дела углавном су били у стању тешке и средње алкохолисаности, у 2011. години у највећем броју случајева радило се о средњој алкохолисаности, као и у 2012. години, у 2013. години већина возача извршила је наведено кривично дело у стању веома тешког пијанства, у 2014. и 2015. години преовладавало је стање средњег пијанства код извршилаца кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, у 2016. години стање високе алкохолисаности, у 2017. години биле су једнако заступљене средња и тешка алкохолисаност, а у 2018. години била је заступљена висока алкохолисаност. Увидом у судске одлуке утврђено је да је у 2012,[3] 2016.[4] и 2017.[5] години било лица која су раније осуђивана за исто кривично дело, но суд је и поред тога у наведеним случајевима изрицао условну осуду за ово кривично дело. У наведеним случајевима суд је и у ранијим пресудама изрицао условну осуду, изузев у 2012. години када је лице ослободио казне и изрекао му меру безбедности забране управљања моторним возилом, па се поставља питање могућности остваривања сврхе кажњавања на основу овакве праксе суда.

[2] Истраживање аутора за потребе овог научног рада обухвата анализу осуђујућих пресуда за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја предвиђеног Кривичним закоником (2005) у члану 289, у пракси Основног суда у Нишу у периоду од 2010. до 2018. године. Посматрани период адекватан је за потребе наведеног истраживања јер представља довољно дуг интервал да се сагледају постојећи проблеми у судској пракси применом научних метода, нарочито казнена политика суда за ово кривично дело. Имајући у виду да су у току измене законске регулативе у овој области, то спроведеном истраживању даје посебан научни и оправдани значај.

[3] Пресуда 14К.бр.3274/12 од 11. 4. 2013.

[4] Пресуда 1К.бр.214/16 од 6. 5. 2016.

[5] Пресуда 8К. 741/17 од 21. 11. 2017.

4. Угрожавање јавног саобраћаја у упоредном законодавству

Посматрајући упоредну праксу код овог кривичног дела, може се уочити да је у законодавствима одређених земаља сам алкохол као криминогени фактор обухваћен бићем кривичног дела. Управо кривично законодавство Немачке наводи: „Ко у друмском саобраћају вози иако: због конзумирања алкохола или других интоксиката; или због душевног или физичког недостатка није у стању да сигурно вози; или тешко крши саобраћајне прописе и безобзирно не води рачуна о страни којом вози; неодговарајуће претиче и неодговарајуће вози у претицању; неодговарајуће вози преко пешачких прелаза; вози пребрзо на местима са слабом видљивошћу, на раскрсницама или железничким прелазима; не држи десну страну пута на местима са слабом видљивошћу; скреће, вози уназад или супротно смеру саобраћаја, или покушава да то уради на путу или ауто-путу; пропусти да означи возила која су се зауставила или су покварена на путу иако се то захтева због саобраћајне сигурности; и тиме угрози животе или тела људи или имовину веће вредности, казниће се затвором до пет година или новчано“.[6] На овакав начин повећана је, али и пооштрена одговорност возача као и других учесника у саобраћају, што се може узети као добар пример иностране праксе, нарочито што се у последњих 150 година наше кривично право развија по угледу на немачко (Милановић, 2005, стр. 237–250). Ово и те како није усамљен пример, рецимо кривично законодавство Шведске, док у неким случајевима као код Кривичног законодавства Луизијане (1942) управљање возилом у припитом стању и угрожавање саобраћаја представља тежи облик овог кривичног дела.

Кривични законик Пољске[7] (1997) кривично дело угрожавања јавног саобраћаја регулише у глави XXI, као кривична дела против безбедности у саобраћају. Чланом 178а параграфом 1 наводи се да „свако ко управља моторним возилом на копну, води или у ваздуху под утицајем алкохола или опијата казниће се новчаном казном или казном затвора до две године“. Параграфом 4 истог члана прописује се да „уколико је за наведено дело из параграфа 1 неко лице већ било правоснажно осуђено

[6] Кривични законик Калифорније. Приступљено 15. 12. 2025. https://law.justia.com/codes/california/code-pen/

[7] Кривични законик Пољске. Приступљено 15. 12. 2025. https://www.unodc.org/cld/uploads/res/uncac/LegalLibrary/Poland/Laws/Criminal%20Code%20(Poland).pdf

или му је изречена мера забране управљања моторним возилом, па је поновило кривично дело у стању пијанства или под дејством опијата казниће се казном затвора од три месеца до пет година“. Овакво законско решење може позитивно да утиче у смислу превентивне политике код извршења овог кривичног дела, што такође може представљати добар пример иностране праксе, нарочито имајући у виду податке из истраживања, где је, такође, био заступљен повратак међу извршиоцима.

5. Закључак

У јавности се врло често намеће питање измене Кривичног законика и пооштравања казни, када је реч о кривичном делу угрожавања јавног саобраћаја, као и Закона о безбедности саобраћаја на путевима, управо због великог броја извршења ових кривичних дела у пракси. Пракса, такође, указује на велик број извршења ових кривичних дела као последица конзумирања алкохола. Међутим, наш законодавац Кривичним закоником (2005) не предвиђа извршење овог кривичног дела под утицајем алкохола, чак ни код једног дела из групе кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја. Тако би се будуће измене могле кретати у наведеном правцу, имајући у виду да је законодавац оваквим регулисањем препустио судовима да сами узимају у обзир наведену околност и цене је код изрицања санкција, што може бити мач са две оштрице и довести до неуједначене судске праксе. Имајући у виду спроведено истраживање у судској пракси Основног суда у Нишу, уочава се низ нелогичности и различитог одмеравања казне учиниоцима кривичног дела у алкохолисаном стању. У једном анализираном случају суд је алкохолисаност ценио чак као олакшавајућу околност, јер је извршилац у моменту извршења кривичног дела имао низак степен алкохолисаности од 0,89 промила. У наведеном случају вештак медицинске струке утврдио је да је овакав степен алкохолисаности довео до настанка одређених психофизичких поремећаја, што је довело до смањене способности управљања моторним возилом и проценио га одговорним за изазивање саобраћајне незгоде.[8] Оваква пракса изискује да се будуће измене Кривичног законика (2005) крећу у наведеном правцу, по угледу на упоредно законодавство, јер није довољно да

[8] У наведеном случају оштећена је задобила тешку телесну повреду. Пресуда 12 Кбр. 2042/13 од 28. 1. 2014. године.

алкохолисаност возача приликом вожње буде регулисана само посебним законом.

Свакако да се намеће и питање праксе изрицања кривичних санкција од стране судова. Дакле, фокус не треба да буде само на измену законске регулативе већ он треба да обухвати проблем благог и, чини се, неадекватног санкционисања од стране судова. Имајући у виду податак Агенције за безбедност саобраћаја, која је утврдила да годишње чак 80 људи изгуби живот услед вожње под дејством алкохола, доприноси да проблем изрицања кривичних санкција од стране судова никако не сме да буде занемарен. Наравно да измена законске регулативе и проналажење адекватнијих законских решења треба да буде приоритет, али је најпре неопходно утврдити проблеме са којима се среће судска праксе, како би и измене закона омогућиле њихово решавање.

Изјава о непостојању сукоба интереса
Аутори изјављују да немају сукоб интереса.

Доприноси аутора
Концептуализација, И.А.И, и Л.М; методологија, И.А.И, и Л.М; софтвер, И.А.И, и Л.М; формална анализа, И.А.И, и Л.М; писање – припрема оригиналног нацрта, И.А.И, и Л.М; писање – преглед и уређивање, И.А.И, и Л.М; Сви аутори су прочитали и сложили се са објављеном верзијом рукописа.

Финансирање
Ово истраживање није остварило никакво додатно финансирање.

Изјава о доступности података
Оригинални доприноси представљени у раду укључени су у сам рукопис/додатни материјал, а додатна питања могу се упутити одговарајућем аутору/ауторима.

Информисани пристанак свих учесника у истраживању/одобрење надлежног одбора
Није применљиво.

Ilić Antanasijević Anita
University Business Academy in Novi Sad, Faculty of Law for Commerce and Judiciary, Novi Sad, Serbia; College of Applied Studies for Criminalistic Studies and Security, Niš, Serbia

Lakičević Miloš
University Business Academy in Novi Sad, Faculty of Law for Commerce and Judiciary, Novi Sad, Serbia

ALCOHOLISM AS A CRIMINOGENIC FACTOR IN CRIMINAL OFFENSES AGAINST PUBLIC TRAFFIC SAFETY

ABSTRACT: This paper analyzes alcoholism, that is, the consequences of alcoholism from health, social, and criminal law perspectives, bearing in mind that certain criminal offenses may be closely related to it. Accordingly, the paper presents the effects of alcohol as a criminogenic factor in criminal offenses against public traffic safety, providing an overview of the existing legal framework as well as judicial practice regarding the imposition of criminal sanctions for this offense. Criminal offenses against public traffic safety were selected for analysis due to their significance in the modern world, as well as the fact that today virtually everyone participates in traffic, either directly or indirectly, and may therefore appear as a perpetrator of such an offense or as its victim. Since the consequences of alcoholism can be multifaceted, it is necessary to examine and reassess this issue, particularly in judicial practice, while identifying potential problems encountered in its application.

Keywords: *alcohol, offenses against public traffic safety, criminal sanctions, judicial practice, legal framework.*

Литература

1. Božić, V. B. (2023). Criminal offenses against road traffic safety: A critical review through the analysis of court practice. *Baština*, *33*(60), pp. 193–205. DOI:https://doi.org/10.5937/bastina33-45583

2. Димитријевић-Ваван, Ј. & Стевковић, Љ. (2012). Алкохол као криминогени фактор. *Зборник Института за криминолошка и социолошка истраживања, 31*(1), стр. 241–258
3. Илић, А. (2017). Болести зависности као облик друштвене девијантности. *Право – теорија и пракса*, *34*(10–12), стр. 13–27. https://doi.org/10.5937/Ptp1712013I
4. Константиновић-Вилић, С. (2013). *Феминистичка криминологија: Теоријски оквир о родним обележјима криминалитета*. Ниш: Правни факултет
5. Кривични законик Калифорније (1872). Приступљено 15. 12. 2025 https://law.justia.com/codes/california/code-pen/
6. Кривични закон Луизијане из 1942. године (1957). Београд: Институт за упоредно право
7. Кривични законик Немачке. Приступљено 28. 7. 2025 http://www.iuscomp.org/gla/statutes/StGB.htm
8. Кривични законик Пољске (1977). Приступљено 15. 12. 2025 https://www.unodc.org/cld/uploads/res/uncac/LegalLibrary/Poland/Laws/Criminal%20Code%20(Poland).pdf
9. Кривични законик. *Службени гласник* РС, бр. 85/05, 88/05 – испр. 107/05 – испр. 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16, 35/19 и 94/24
10. Крстић, Б. (1977). Акцидентогена вредност алкохола у саобраћајној делинквенцији. *Медицински часопис регионалне подружнице Шумадије и Поморавља*, (1–2), стр. 165–171. Приступљено 2. 8. 2025 https://www.prafak.ni.ac.rs/files/zbornik/sadrzaj/zbornici/z21/10z21.pdf
11. Мердовић, Б. & Живаљевић, Д. (2021). Превенција болести зависности кроз учење о безбедносној култури. *Култура полиса*, посебно издање, стр. 63–78. DOI: 10.51738/Kpolisa2021.18.1p.1.05
12. Милановић, Г. (2005). Кривично дело угрожавања јавног саобраћаја у упоредном законодавству. *Безбедност*, *47*(2), стр. 237–250
13. Milošević, M., & Banović, B. (2022). Endangering the public traffic: Criminal law regulation and practical doubts. *Pravo – teorija i praksa*, *39*(2), pp. 39–51. https://doi.org/10.5937/ptp2202039M
14. Милошевић, В., Зарић, К., & Михајловић, С. (2020). *Карактеристике жена зависница од алкохола и динамика третмана*. Београд: Институт за ментално здравље. DOI:10.5937/pomc17-24148
15. Републичка стручна комисија за израду и имплементацију водича добре клиничке праксе, Министарство здравља Републике Србије (2013). *Национални водич добре клиничке праксе за дијагностиковање*

и лечење алкохолизма. Београд: Министарство здравља Републике Србије. Приступљено 7. 8 2025 https://www.zdravlje.gov.rs/view_file.php?file_id=544&cache=sr
16. Николић-Ристановић, В., & Константиновић-Вилић, С. (2018). *Криминологија*. Београд: Прометеј
17. Petrović, A. (2021). The exogenous characteristics of traffic delinquents. *Pravo – teorija i praksa*, *38*(4), pp. 115–127. https://doi.org/10.5937/ptp2104115P
18. Petrović, A., Pljakić, M., & Matović, B. (2024). Socio-demographic characteristics of traffic offenders. *Pravo – teorija i praksa*, *41*(4), pp. 69–81. https://doi.org/10.5937/ptp2404069P
19. Републички завод за статистику. Статистички годишњи извештај за 2018. годину. Приступљено 7. 8 2025 https://publиkacije.stat.gov.rs/G2018/Pdf/G20182051.pdf
20. Рисимовић, Р. (2007). Утврђивање кривице код кривичних дела угрожавања јавног саобраћаја. *Наука, безбедност, полиција*, *12*(2), стр. 83–96
21. Стојановић, З. (2018). *Коментар Кривичног законика: према стању Кривичног законика од 1. марта 2018. године и према стању законодавства од 18. маја 2018. године.* Београд: Службени гласник
22. Закон о безбедности саобраћаја на путевима. *Службени гласник РС,* бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – одлука УС; 55/14, 96/15 – др. закон; 9/16 – одлука УС; 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон; 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23