

**УНИВЕРЗИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ” – БИТОЛА
ФАКУЛТЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ – СКОПЈЕ**

КИРЕ БАБАНОСКИ

**БЕЗБЕДНОСТ И ОДГОВОРНОСТ
НА УЧЕСНИЦИТЕ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ
ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА**

- докторски труд -

СКОПЈЕ, 2014

УНИВЕРЗИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ” – БИТОЛА
ФАКУЛТЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ – СКОПЈЕ



м-р КИРЕ Б. БАБАНОСКИ

БЕЗБЕДНОСТ И ОДГОВОРНОСТ
НА УЧЕСНИЦИТЕ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ
ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

докторски труд

СКОПЈЕ, 2014

ментор:

проф. д-р Борис Мургоски

редовен професор на

Факултет за безбедност – Скопје

Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола

членови на комисијата:

проф. д-р Цане Мојаноски – претседател

редовен професор на

Факултет за безбедност – Скопје

Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола

проф. д-р Стоимко Златковски

редовен професор на

Технички факултет – Битола

Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола

проф. д-р Снежана Никодиновска Стефановска

редовен професор на

Факултет за безбедност – Скопје

Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола

доц. д-р Никола Дујовски

доцент на

Факултет за безбедност – Скопје

Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола

датум на одбраната:

11. 12. 2014 година

датум на промоцијата:

__ . __ . 2014 година

наука од која се стекнува докторатот:

БЕЗБЕДНОСТ

ИЗЈАВА

на кандидатот

Изјавувам дека при изработката на докторскиот труд ги почитував позитивните законски прописи од областа на заштитата на интелектуалната сопственост и не користев реченици или делови од трудови на други автори без да ги почитувам методолошките стандарди. Изјавата ја давам под полна материјална и кривична одговорност.

изјавил:

**БЕЗБЕДНОСТ И ОДГОВОРНОСТ
НА УЧЕСНИЦИТЕ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ
ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА**

Апстракт

Главен предмет на обработка во докторскиот труд е безбедноста и видовите на одговорност на учесниците во сообраќајот на патиштата низ Република Македонија.

Истражувачкиот проблем е посебно појаснет преку примена на етиолошко-феноменолошка и виктимолошка анализа на сообраќајните несреќи и последиците од нив во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Подетално се прикажуваат нивните трендови, обем, динамика, движење, структура и структурални промени во однос на факторите и причините за нивно настанување, како и последиците кои настануваат од нив. Одговорноста на учесниците во патниот сообраќај се разгледува преку моралната, материјалната, прекршочната и кривично-правната одговорност, со сите нивни карактеристики и аспекти.

Со превентивните аспекти и заклучните согледувања и препораки, се настојува да се даде придонес за унапредување на безбедноста на сите учесници во патниот сообраќај во Република Македонија.

Клучната цел која треба да се постигне преку истражувањето во трудот е научно-стручно објаснување, интерпретација и анализа на сообраќајно-безбедносната состојба и положбата на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија и предлагање на генерални и конкретни превентивни мерки и активности за намалување на безбедносните ризици и опасности кои со себе ги носи учеството во патниот сообраќај.

Клучни зборови:

безбедност, одговорност, учесник, патен сообраќај, сообраќајна несреќа, Република Македонија

SECURITY AND RESPONSIBILITY OF ROAD TRAFFIC USERS IN THE REPUBLIC OF MACEDONIA

Abstract

The main subject of the doctoral dissertation is security and the types of responsibility of participants in traffic of the roads through the Republic of Macedonia.

The research problem is particularly explained by using a aetiologic-phenomenological and victimological analysis of traffic accidents and their consequences in the Republic of Macedonia in the period 2003-2012. There is detailed presentation of their trends, volume, dynamics, movement, structure and structural changes by the factors and reasons for their occurrence, and consequences arising from them. Responsibility of participants in road traffic is addressed by moral, material, misdemeanor and criminal legal responsibility, with all their features and aspects.

With the preventive aspects and concluding remarks and recommendations is intended to contribute for improving the safety of all road traffic users in the Republic of Macedonia.

The key objective to be achieved through research in the paper is a specialized scientific explanation, interpretation and analysis of road traffic-safety situation and position of participants in road traffic in the Republic of Macedonia and proposing general and specific preventive measures, actions and activities for reducing safety risks and dangers that brings with itself participation in road traffic.

Key words: security, responsibility, user, road traffic, traffic accident, Republic of Macedonia

- СОДРЖИНА -

ПОПИС НА СЛИКИ, ГРАФИКОНИ И ТАБЕЛИ

КОРИСТЕНИ КРАТЕНКИ

ВОВЕДЕН ДЕЛ

1. Формулирање на истражувачкиот проблем	1
2. Определување на предметот на истражувањето	3
2.1. Теоретско определување на предметот.....	3
2.2. Појмовно-категоријален апарат.....	7
2.3. Операционално определување на предметот.....	9
2.4. Временско определување на истражувањето.....	10
2.5. Просторно определување на истражувањето.....	10
2.6. Дисциплинарно определување на истражувањето.....	11
3. Цели на истражувањето	12
4. Хипотетичка рамка – Хипотези	12
5. Начин на истражување – методи и техники	13
6. Научна и општествена оправданост на истражувањето	16

ДЕЛ I

УЧЕСНИЦИТЕ И БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Безбедноста во патниот сообраќај	18
2. Категории на учесници во патниот сообраќај	19
2.1. Возачот и неговите карактеристики.....	21
2.1.1. Стекнување со право на управување со моторно возило.....	30
2.2. Пешаците и нивните карактеристики.....	38
3. Изложеноста на ризик од страдање на учесниците во патниот сообраќај	42
4. Ранливи категории на учесници во патниот сообраќај	44
5. Должности на учесниците при случена сообраќајна несреќа во патниот сообраќај во Република Македонија	49
6. Одговорни субјекти за безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија	50
6.1. Министерство за внатрешни работи.....	50
6.2. Министерство за транспорт и врски.....	52
6.3. Министерство за образование и наука.....	53
6.4. Јавно претпријатие за државни патишта.....	53
6.5. Јавно претпријатие „Македонија пат“.....	55
6.6. Авто-школи.....	55
6.7. Авто Мото Сојуз на Македонија.....	56
6.8. Сојуз на возачи на Република Македонија.....	56
6.9. Црвен Крст на Република Македонија.....	58
6.10. Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата.....	58

ДЕЛ II

ФЕНОМЕНОЛОШКО-ЕТИОЛОШКИ КАРАКТЕРИСТИКИ НА СООБРАЌАЈНИТЕ НЕСРЕЌИ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Поимно дефинирање на сообраќајните незгоди и сообраќајните несреќи	65
2. Криминологија на сообраќајот	68
3. Феноменолошки карактеристики на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија	69
3.1. Временски преглед (трендови) на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	70
3.1.1. Годишен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	71
3.1.2. Месечен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	72
3.1.3. Дневен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	74
3.1.4. Часовен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	75
3.2. Територијален преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	77
3.2.1. Преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија според местото на случување	78
3.2.2. Преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија по сектори за внатрешни работи	79
3.2.3. Преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во град Скопје.....	80
3.3. Темна бројка кај сообраќајните несреќи во Република Македонија.....	80
2. Етиолошки карактеристики на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија	82
2.1. Теории за сообраќајните несреќи	83
2.1.1. Теорија на случај	84
2.1.2. Теорија на зараза	85
2.1.3. Теорија на склоност	85
2.1.4. Spell теорија.....	86
2.2. Фактори од кои зависат сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.....	86

ДЕЛ III

ОДГОВОРНОСТ НА УЧЕСНИЦИТЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Морална одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај ...	100
1.1. Сообраќаен морал	100
1.2. Сообраќајна етика	104
1.3. Сообраќајна култура	108

2. Материјална одговорност на учесниците	
за безбедноста во патниот сообраќај	109
2.1. Доброволно, т.н. каско осигурување	110
2.2. Задолжително осигурување од авто-одговорност.....	111
2.3. Надомест на штета	113
3. Прекршочна одговорност на учесниците	
за безбедноста во патниот сообраќај	114
3.1. Сообраќајно-правни аспекти.....	114
3.2. Сообраќајна делинквенција.....	117
3.3. Сообраќајни прекршоци во Република Македонија.....	120
3.4. Прекршочна постапка за полнолетни сторители	
во Република Македонија.....	122
3.5. Прекршочна постапка за малолетни сторители	
во Република Македонија.....	124
3.6. Прекршочна постапка за правни лица во Република Македонија	125
4. Кривично-правна одговорност на учесниците	
за безбедноста во патниот сообраќај	127
4.1. Кривични дела против безбедноста во патниот сообраќај	127
4.1.1. Загрозување на безбедноста на сообраќајот	137
4.1.2. Загрозување на безбедноста на сообраќајот	
со опасно дејствие или средство.....	140
4.1.3. Несовесно вршење надзор над сообраќајот.....	141
4.1.4. Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот	
во сообраќајот.....	142
4.1.5. Неукажување помош на лице	
повредено во сообраќајна незгода	143
4.1.6. Неовластено производство и промет со општоопасни материи.	145
4.2. Исклучување на противправноста кај сообраќајните деликти	146
4.2.1 Општи основи за исклучување на противправноста	146
4.2.1.1. Дозволен ризик	146
4.2.1.2. Крајна нужда.....	147
4.2.1.3. Согласност на загрозениот, односно повредениот.....	148
4.2.2. Основи за исклучување на противправноста поради	
објективни и субјективни неможности	
од поинакво однесување.....	148
4.2.2.1. Виша сила	148
4.2.2.2. Време на реагирање	148
4.2.2.3. Состојба на страв или „секунда на стравот“	149
4.2.2.4. Состојба на заслепеност или	
„секунда на заслепеност“	150
4.3. Утврдување одговорност на учесниците во патниот сообраќај	
за сообраќајни деликти	150
4.4. Меѓународни кривично-правни аспекти	
на сообраќајната делинквенција	156
4.5. Темна бројка кај сообраќајните деликти во Република Македонија	164

ДЕЛ IV

ПОСЛЕДИЦИ ОД СООБРАЌАЈНИТЕ НЕСРЕЌИ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Преглед на настраданите лица од сообраќајните несреќи во Република Македонија	166
2. Преглед на материјалната штета од сообраќајните несреќи во Република Македонија	178

ДЕЛ V

ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ВОЗНИОТ ПАРК ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Патната инфраструктура во Република Македонија	179
1.1. Црни точки на патиштата во Република Македонија	185
2. Возниот парк во Република Македонија	192

ДЕЛ VI

СООБРАЌАЈНО-БЕЗБЕДНОСНАТА СОСТОЈБА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Директни показатели на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија	198
1.1. Јавен ризик	200
1.1.1. Јавен ризик – моментална состојба	200
1.1.2. Јавен ризик – воспоставен тренд	200
1.2. Сообраќаен ризик	205
1.2.1. Сообраќаен ризик – моментална состојба	205
1.2.2. Сообраќаен ризик – воспоставен тренд	205
1.3. Динамички сообраќаен ризик	209
1.3.1. Динамички сообраќаен ризик – моментална состојба	209
1.3.2. Динамички сообраќаен ризик – воспоставен тренд	209
1.4. Реален сообраќаен ризик	210
1.4.1. Реален сообраќаен ризик – моментална состојба	210
1.4.2. Реален сообраќаен ризик – воспоставен тренд	210
1.5. Односот помеѓу ризиците од смртност во патниот сообраќај во Република Македонија	213
5. Индиректни показатели на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија	215

ДЕЛ VII

ПРЕВЕНТИВНИ МЕРКИ И АКТИВНОСТИ ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Полициско-превентивни мерки и активности за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија 219
2. Превентивни мерки и активности за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија од страна на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата..... 222
3. Европски искуства за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај ... 223
4. Безбедноста во сообраќајот преку Vision Zero..... 232
5. Декадата за акција за безбедност на патиштата од Организацијата на Обединетите Нации 234
6. Национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата – реалност или предизвик? 235

ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА И ПРЕПОРАКИ

- ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА..... 237
- ПРЕПОРАКИ 246

БИБЛИОГРАФИЈА

ПРИЛОЗИ

ПОПИС НА СЛИКИ

Слика 1. Модел на задачите при возење	23
Слика 2. Мапа на Република Македонија за распоредот на сообраќајните несреќи	77
Слика 3. Распоред на сообраќајните несреќи по булевари и улици во Скопје во 2010 година	80
Слика 4. Метод (пристап) на „лизгачки прозорец“	186

ПОПИС НА ГРАФИКОНИ

Графикон 1. Временски распоред на сообраќајните несреќи по години во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	71
Графикон 2. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2013-2018 година	72
Графикон 3. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за 2013 и 2014 година по месеци	73
Графикон 4. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2013-2016 година по денови	75
Графикон 5. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2013-2016 година по часови	76
Графикон 6. Прогноза на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2014-2018 година	169
Графикон 7. Степен на моторизација на 1.000 жители во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	197
Графикон 8. Јавен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	201
Графикон 9. Јавен ризик по СВР при МВР на РМ во периодот 2008-2012 година	202
Графикон 10. Сообраќаен ризик по СВР при МВР на РМ во периодот 2008-2012 година	206
Графикон 11. Реален сообраќаен ризик по СВР при МВР на РМ во периодот 2008-2012 година	211
Графикон 12. Дијаграм на растурање на коефициентот на корелација меѓу јавниот и сообраќајниот ризик во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	214

ПОПИС НА ТАБЕЛИ

Табела 1.1. 3x3 матрица на задачи при возење	25
Табела 1.2. Преглед на возачи на моторни возила спрема старост, пол и категорија на возачка дозвола во Република Македонија за 2013 година	37
Табела 1.3. Преглед на ранливите категории учесници во патниот сообраќај	47
Табела 2.1. Временски распоред на сообраќајните несреќи по месеци во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	72
Табела 2.2. Временски распоред на сообраќајните несреќи по денови во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	74
Табела 2.3. Временски распоред на сообраќајните несреќи по часови во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	75
Табела 2.4. Преглед на сообраќајните несреќи според локацијата на случување во Република Македонија во периодот 2010-2012 година	78
Табела 2.5. Преглед на сообраќајните несреќи по сектори за внатрешни работи во Република Македонија во периодот 2003-2012	79
Табела 2.6. Преглед на сообраќајните несреќи според грешките на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	93
Табела 2.7. Преглед на причините за сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	94
Табела 2.8. Преглед на настрадани лица според видот на сообраќајната несреќа во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	94
Табела 3.1. Преглед на повреда на прописите во областа на сообраќајот на патиштата во Република Македонија во периодот 2004-2013 година	121
Табела 3.2. Преглед на поднесени барања за поведување на прекршочна постапка против лица кои повредиле некој пропис во областа на сообраќајот на патиштата во Република Македонија во периодот 2004-2013 година	121

Табела 3.3. Преглед на пријавени (ПР), обвинети (ОБ) и осудени (ОС) полнолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	128
Табела 3.4. Преглед на коефициентот на делинквенција и коефициентот на сообраќајна делинквенција кај полнолетното население во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	129
Табела 3.5. Преглед на пријавени (ПР), обвинети (ОБ) и осудени (ОС) малолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	130
Табела 3.6. Преглед на коефициентот на делинквенција и коефициентот на сообраќајна делинквенција кај малолетното население во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	131
Табела 3.7. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според полот	132
Табела 3.8. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според припадноста кон етничка заедница.....	132
Табела 3.9. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според возраста.....	133
Табела 3.10. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според школската подготовка.....	133
Табела 3.11. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според занимањето ..	134
Табела 3.12. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според соучесништвото	135
Табела 3.13. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според бројот на учесници во извршувањето на делото	135
Табела 3.14. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според поранешните осуди	136
Табела 3.15. Преглед на пријавени полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297 КЗ на РМ) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	138
Табела 3.16. Преглед на обвинети полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297 КЗ на РМ) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	139
Табела 3.17. Преглед на осудени полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297 КЗ на РМ) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според видот на кривичната санкција.....	139
Табела 3.18. Преглед на кривичното дело Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот според видот на последицата и кривичната санкција која е пропишана	143
Табела 3.19. Преглед на реализирани екстрадиции за сообраќајни деликти од Република Македонија во странство и од странство во Република Македонија во периодот 2008-2013 година	162
Табела 4.1. Временски распоред на сообраќајните несреќи и настраданите лица во нив во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	168
Табела 4.2. Загинати лица од сообраќајните несреќи на милион жители во одредени држави во светот во периодот 2003-2010 година	169
Табела 4.3. Преглед на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	171
Табела 4.4. Детален преглед на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	171
Табела 4.5. Детален преглед на потешко повредени лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	172
Табела 4.6. Детален преглед на полесно повредени лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	173

Табела 4.7. Преглед на сообраќајните несреќи со настрадани лица во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	173
Табела 4.8. Загинати и повредени лица во сообраќајните несреќи во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	174
Табела 4.9. Преглед на учесниците под дејство на алкохол во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	175
Табела 4.10. Преглед на старосната структура на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	175
Табела 4.11. Преглед на старосната структура на повредени лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	176
Табела 4.12. Преглед на загинати лица во патните сообраќајни несреќи според временскиот период и околината на патот во Република Македонија во периодот 2010-2012 година	176
Табела 4.13. Преглед на повредени лица во патните сообраќајни несреќи според временскиот период и околината на патот во Република Македонија во периодот 2010-2012 година	177
Табела 4.14. Причинета материјална штета (во денари) во сообраќајните несреќи по СВР во Република Македонија во периодот 2010-2013 година	178
Табела 5.1. Преглед на патиштата во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според категоријата (во километри)	183
Табела 5.2. Преглед на патиштата во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според видот на коловозот (во километри)	186
Табела 5.3. Преглед на дефинициите за црните точки во одредени европски држави	187
Табела 5.4. Преглед на регистрираните патни моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	194
Табела 5.5. Преглед на регистрираните патни моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година (прва регистрација)	194
Табела 5.6. Преглед на патни моторни и приклучни возила во Република Македонија според видот и годината на производство (состојба на 31.12.2012 година)	195
Табела 6.1. Јавен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	201
Табела 6.2. Јавен ризик – воспоставен тренд во европските земји во периодот 2003-2010 година	203
Табела 6.3. Сообраќаен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	205
Табела 6.4. Сообраќаен ризик – воспоставен тренд во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година	207
Табела 6.5. Динамички сообраќаен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	209
Табела 6.6. Реален сообраќаен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година	210
Табела 6.7. Реален сообраќаен ризик – воспоставен тренд во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година	211
Табела 6.8. Корелациона матрица на најчесто користените показатели за безбедноста во сообраќајот на патиштата во Република Македонија за периодот 2003-2012 година	213

КОРИСТЕНИ КРАТЕНКИ

АД	Акционерско друштво
АМСМ	Авто мото сојуз на Македонија
бр.	број
др.	друго
ЕУ	Европска Унија
ЗБСП	Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата
ЗВР	Закон за внатрешни работи
ЗЕЛС	Заедница на единиците на локалните самоуправи
ЗКП	Закон за кривична постапка
ИГУ	Интегрирано гранично управување
ИЈЗ	Институт за јавно здравје
ИПА	Instrument for Pre-Accession Assistance – Инструмент за предпристапна помош
итн	и така натаму
ЈП	Јавно претпријатие
kg	килограм
КД	кривично дело
КДПБЈС	Кривични дела против безбедноста на јавниот сообраќај
КЗ	Кривичен законик
km	километри
km/h	километри на час
km ²	километри квадратни
КПД	казнено-поправен дом
kW	киловат
МВР	Министерство за внатрешни работи
МОН	Министерство за транспорт и врски
МРТ	Македонска радио телевизија
МТВ	Министерство за транспорт и врски
m/s	метри во секунда
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development – Организација за економска соработка и развој
ООН	Организација на обединетите нации
OSAC	The U.S. State Department’s Overseas Security Advisory Council – Советодавно тело при Американскиот државен департман за преку-океанска безбедност
ПМВ	патничко моторно возило
ПС	Полициска станица
РСБСП	Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата
РМ	Република Македонија
САД	Соединетите Американски Држави
СВМ	Сојуз на возачи на Македонија
СВР	Сектор за внатрешни работи
сек.	секунда
СЗО	Светска здравствена организација
СИЗ	самоуправна интересна заедница
сл.	слика
сл.	слично
Сл.	службен
ст.	став
т.	точка
УСРМ	Уставен суд на Република Македонија
cm ³	сантиметри кубни
чл.	член

ВОВЕДЕН ДЕЛ

1. Формулирање на истражувачкиот проблем

Сообраќајот е една од егзистенцијалните функции на човекот во денешното современо живеење и исклучително важна организирана општествена и човекова дејност. Животот без сообраќај денес не е замислив. Меѓутоа, според светските статистички податоци се покажува дека актуелното ниво на развој на сообраќајот негативно влијае врз неговата безбедност. Покрај неговата основна цел за поврзување на определени места, особено е значаен и аспектот „да се сообраќа со што помалку негативни ефекти“¹. При функционирањето во патниот сообраќаен систем, многубројните и разновидни субјекти учествувајќи во разновидни својства и активности (возачи, патници, пешаци и др.) предизвикуваат одредени неповолни состојби по безбедноста во сообраќајот на патиштата. Тие најчесто се манифестираат како разновидни појави и состојби на загрозувања и опасности (т.н. антецеденти), а поради кои како последица се продуцираат сообраќајни несреќи (т.н. консеквенти).² Затоа се констатира дека безбедноста во патниот сообраќај е еден од најкомплексните проблеми во човековото општество, затоа што се обидува да даде придонес за намалување на бројот на сообраќајните несреќи и нивните последици, а како крајна цел постигнување на оптимална сообраќајно-безбедносна состојба.

На скалата на водечките причини за смртност кај светското население по возрастни групи³, повредите од сообраќајните несреќи на патиштата се на високото второ место кај децата и младите лица на возраст од 5-29 години, на трето место кај лицата на возраст од 30-44 години, осмо место кај возрасната категорија 45-59 години и тринаесетто место кај децата на возраст до 4 години. Според податоците на Светската здравствена организација од 2010 година⁴ секоја година, како последица од сообраќајните несреќи, околу 1,3 милиони луѓе умираат, што претставува повеќе од 2,1 % од глобалниот морталитет, а други 50 милиони се повредени на патиштата низ светот. Тоа значи дека секојдневно околу 140.000 луѓе се повредени, околу 15.000 се онеспособени до крајот на животот, а над 3.500 умираат. 90 % од жртвите во сообраќајните несреќи се во ниско и средно развиените држави во светот, каде ова е растечки проблем. И Република Македонија не е исклучена од ваквите современи сообраќајни проблеми. Состојбата со нивото на безбедност во патниот сообраќај и бројот на сообраќајните несреќи е загрижувачка. Статистичките податоци⁵ укажуваат дека во Република Македонија во последните 10 години (периодот 2003-2012 година) во просек секоја година се случувале по 3.563 сообраќајни несреќи, а животот во нив го губеле по 152 лица. Во просек по 13 лица биле на возраст под 18 години, а нивниот вкупен број во овој период изнесува 125 лица. Најголема бројка е регистрирана во 2007 година, кога животот го загубиле 173 лица. Секоја година од сообраќајните несреќи потешко и полесно повредени биле

¹ Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 4

² Мурѓоски, Б., Етиолошки проблеми при истражувањето на сообраќајните несреќи, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2010, стр. 187

³ Наведено според WHO Global Burden of Disease project, 2002, version 1, прикажано во Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., A., Jarawan, E., Mathers, C., World report on road traffic injury prevention, World Health Organization, Geneva, 2004, p. 4

⁴ Наведено според OECD, Sharing Road Safety, Developing an International Framework for Crash Modification Functions, Research report, 2012, p. 17, преземено од http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/sharing-road-safety_9789282103760-en#page2 [пристапено на 23.12.2012]

⁵ Податоците се пресметани според објавените податоци од Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

по 5.375 лица. И покрај заложбите и напорите на надлежните субјекти, сепак во последните години не е забележано извесно намалување на бројот на сообраќајните несреќи, ниту бројот на загинати лица. Сè уште, децата се жртви на сообраќајните несреќи на патиштата низ државата. Безбедносните состојби во патниот сообраќај во Република Македонија се доста сериозни и ситуацијата е алармантна. Неопходно е потребно креирање на конкретни превентивни мерки и решенија, кои ќе најдат реална примена во сообраќајот, со цел негово оптимално одвивање, со сведување на минимално ниво на штетните последици кои неминовно произлегуваат од него. Причините за големиот број на сообраќајни несреќи најмногу се наоѓаат во субјективниот фактор – човекот, што упатува на заклучокот дека анализата на безбедноста во патниот сообраќај, првенствено треба да биде насочена кон проучување на одговорноста и карактеристиките на човекот како учесник во сообраќајот. Меѓутоа, учесниците од една страна се директни причинители за настанување на сообраќајни несреќи, но истовремено и директни жртви од нив. Тие може да настрадаат поради опасните (неправилни, непрописни, неодговорни) однесувања на другите учесници, но и поради сопствените грешки.

Проблемите во врска со безбедноста на луѓето и имотот во патниот сообраќај во голема мера треба да се актуелизираат во научната и пошироката јавност, поради општествено-економските штети кои настануваат од нив. Повеќе од очигледна е потребата за преземање на конкретни мерки, преку усвојување на програми и стратегии за управувањето со безбедноста во патниот сообраќај. Меѓутоа, доколку кај учесниците во патниот сообраќај не постои елементот на свесност и одговорност за безбедноста, таквите активности не можат да вродат со плод. Па затоа, паралелно со развитокот на патниот сообраќај, кој во последно време е особено забрзан, како резултат на техничко-технолошките достигнувања, засилено треба да расте и чувството на одговорност пред заедницата и пред надлежните државни институции и органи. Имено, до многу сообраќајни деликти и сообраќајни несреќи не би дошло доколку учесниците во сообраќајот би биле поодговорни.

Безбедноста на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија не е во голем обем истражувана област, а особено кога се работи конкретно за субјективниот фактор – човекот како учесник во патниот сообраќај и видовите на човекова одговорност. Бидејќи научно-истражувачката дејност во оваа област и научните пристапи кон проучувањето на прашањата со безбедноста во патниот сообраќај не се доволно развиени и разјаснети, проблемите во оваа област се зголемуваат и ја влошуваат сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата. Литературата за безбедноста во сообраќајот во Република Македонија не е многу широка, освен скромниот број на одбранети докторски и магистерски трудови на Факултетот за безбедност – Скопје и Правниот факултет – Скопје и скромниот број на публикувани тематски зборници, најчесто од Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата. Меѓутоа, со комбинирана употреба на достапната домашна и странска литература (од која дел и од бившите југословенски држави, главно од Србија и Хрватска) заедно со статистичките податоци од Државниот завод за статистика, Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт и врски и Министерството за правда, се нуди можност да се дојде до ново научно сознание.

Сообраќајно-безбедносната состојба во Република Македонија зависи од различни фактори и на мноштво прашања од оваа област треба да се даде одговор за да бидат разјаснети, како на пример: Зошто се случуваат сообраќајните несреќи? Кои се основните причини за нивното настанување? Со кои однесувања човекот најмногу ја загрозува безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија? Кои се карактеристиките на моралната, материјалната, прекршочната и кривично-правната одговорност на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија? Какви се последи-

ците од опасните однесувања на учесниците во сообраќајот? Со кои мерки најдобро може да се дејствува за зајакнување на свеста и одговорноста на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија?

На овие и на многу други слични прашања кои произлегуваат од проблемот на истражувањето е потребно да се даде одговор заради согледување, осознавање, разјаснување и разрешување на ваквите негативни масовни појави.

Проблемот кој неизбежно се поставува пред ова теоретско-емпириско истражување е поврзан со безбедноста во патниот сообраќај, однесувањето на учесниците во патниот сообраќај, нивната одговорност и негативните последици кои настапуваат од несвесното преземање на опасни активности. Истражувањето треба да ги идентификува, процени и дијагностицира претходните и моменталните состојби на однесувањето на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија, што најдобро може да се направи преку проучување на сообраќајните несреќи и сообраќајните деликти и врз основа на тоа да даде прогноза за идните перспективи.

Проблемот со безбедноста во сообраќајот е во тоа што постојат толку многу единечни аспекти на одговорност, а од друга страна, само мал број заеднички напори за сеопфатно разгледување на природата на сообраќајниот систем. Човекот е единствениот кој не може да биде редизајниран во системот возило – човек – пат – опкружување. За сите нас кои сносиме одговорност во создавање и одржување на сликата на возење треба да ни биде совршено јасно каде е безбедносната патека и што е безбедно да се направи. Ова е т.н. „позитивен водач“.⁶

2. Определување на предметот на истражувањето

2.1. Теоретско определување на предметот

Следењето и анализата на трендовите со сообраќајните несреќи во патниот сообраќај претставува значаен сегмент од активностите во областа на управувањето со безбедноста во патниот сообраќај. На тој начин, во релативно долг временски период, се дава можност да се воочат одредени параметри и карактеристики на безбедноста во патниот сообраќај, со што може да се даде оценка на успешноста на актуелните мерки и активности, да се изврши проценка на идната состојба, т.е. да се даде прогноза за во иднина.

Секој учесник во патниот сообраќај (возач, пешак и сл.) може да даде придонес истовремено и за загрозување и за подобрување на безбедноста во патниот сообраќај, што значи дека неговата одговорност е двојна. Од статистичките податоци на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија и од Државниот завод за статистика на Република Македонија, евидентно е дека на патиштата кај нас сè уште постои релативно висок степен на загрозеност на безбедноста на учесниците во сообраќајот, материјалните добра и другите вредности, што упатува на констатацијата дека состојбата со безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија е неповолна. Неодговорните (неправилни, непрописни, опасни) однесувања, активности и процеси на учесниците во патниот сообраќај, од кои може да настанат сообраќајни несреќи и штетни последици, може да бидат во форма на:

1. Значајно пречекорување на ограничената брзина
2. Непочитување на светлосните сигнали (поминување на црвено светло)
3. Претекнување на места на забрана и во опасни ситуации
4. Непочитување на првенството на поминување

⁶ Бомбол, К., Превенција на сообраќајните незгоди, Предавања, Технички Факултет, Битола, 2009, стр. 59-60

5. Недржење страна и правец на движење
6. Непрописно движење и свртување
7. Недржење на безбедно растојание меѓу возилата
8. Некористење на заштитна опрема
9. Возење под дејство на алкохол
10. Зборување на мобилен телефон при управување со моторно возило
11. Преминување на коловозот вон пешачки премин
12. и други.

За да се управува со состојбата со безбедноста во сообраќајот, неопходно е добро да се познава постоечката состојба, реално да се дефинира саканата состојба и да се преземат мерки постоечката состојба да се приближи на саканата. До оптимални управувачки мерки може да се дојде врз основа на согледувањата и сеопфатните анализи на стратегиите и програмите кај безбедноста во сообраќајот во развиените земји, како и ефектите од нивната примена во некои земји во развој и врз основа на сопствените истражувања и искуства.⁷

Начинот и ефикасноста на општественото реагирање против сообраќајниот криминалитет, кој е резултат на неодговорното однесување на човекот, зависат од степенот на општествената свест. Во однос на негативните појави во сообраќајот сè уште е забележлива недоволната општествена и индивидуална свест за величината на опасноста и штетата која ја носи со себе современиот сообраќај.⁸ Меѓутоа, со едноставното донесување на стратегии, програми и други документи за намалување на негативните последици во сообраќајот, без притоа да бидат проверени, применливи и без видливи конкретни ефекти од нивната примена, не се решава ваквиот проблем.

Заради целосно интегрирање на Република Македонија во Европската Унија (ЕУ), неопходно е да се прекине негативниот развој на бројот на сообраќајни несреќи и нивните последици и да се започне со промени во целото општество со посебен акцент на унапредување на безбедноста на патниот сообраќај.

Меѓутоа, природата на патниот сообраќај е таква општествена дејност, во која и понатаму ќе се случуваат несреќи и други штетни појави, без оглед на тоа што ќе бидат преземени некакви мерки. Меѓутоа, мора да се презема сè што е можно за да се намали бројот на несреќи. Во мерките треба да се вклучат и изучувањата на причините кои во нашава земја го загрозуваат сообраќајот.⁹

Директните (непосредни) причини за сообраќајните несреќи се многубројни и меѓусебно поврзани и зависни, заради што е тешко да се одреди која од нив и во која мера придонела за случување на сообраќајната несреќи. Сепак, субјективниот фактор, односно недисциплинираното и непрописно однесување на учесниците во сообраќајот, е доминантен во придонесот за настанување на сообраќајните несреќи. Врз основа на релевантни научни факти во современи научни истражувања кои се извлечени од статистички податоци, процентуално изразено, околу 90-95 % од сообраќајните несреќи се случуваат по грешка на непосредните учесници во сообраќајот, односно одговорен е субјективниот фактор - човекот, а само 5-10 % поради некои недостатоци на патот или патната опрема, техничката неисправност на моторните возила или некој друг објективен фактор (климатски и метеоролошки услови и сл.). Статистичките податоци покажуваат дека најчеста непосредна причина за настанување на сообраќајните несреќи е неодговорното, недисциплинирано и непрописно однесување на возачите.

⁷ Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 26-27

⁸ Šeparović, Z., Stradanje u prometu, Sigurnost i odgovornost u saobraćaju, drugo znatno izmijenjeno i prošireno izdanje knjige, Pravni fakultet – Zagreb, Zagreb-Beograd, 1987, str. 283

⁹ Јосифовски, Д., Сообраќајна психологија, Авто-мото сојуз на Македонија, Скопје, 2006, стр. 167

Токму поради овој факт, може да се констатира дека зајакнувањето на свеста за целосно почитување на законската регулатива кај сите учесници во сообраќајот е важна мерка која доведува до подобрување на безбедноста во сообраќајот. Па така, учесниците во сообраќајот се должни да постапуваат во согласност со прописите за правилата на сообраќајот, со сообраќајните знаци поставени на патот и со знаците и наредбите што ги даваат униформираниите полициски службеници.¹⁰ Лицето кое ќе се затекне или ќе најде на место на сообраќајна незгода во која има повредени лица, во рамките на своите знаења и способности им укажува помош на лицата повредени во сообраќајната незгода.¹¹

Во Република Македонија евиденцијата на учесниците во сообраќајот под дејство на алкохол и на други психотропни супстанции не е сосем прецизна, но од достапните податоци може да се согледа нивно учество од 5 до 6 %, со тенденција на пораст на учесниците под дејство и на други психотропни супстанции (пораст на употребата на возилата под дејство на лекови, антидепресиви и на други психотропни супстанции).¹² Возењето под влијание не е штетно само за возачите, туку и за другите учесници во патниот сообраќај, кои лесно може да станат жртви на нивното неодговорно однесување.

Одговорноста е еден од битните сегменти при управувањето со безбедноста во патниот сообраќај. Воспоставувањето на безбеден и одржлив модел на безбедност во сообраќајот, на било кое ниво на организираност, не е можен без одговорноста, како општествена, така и лична-субјективна. Се работи во суштина за општествена одговорност за безбедноста на граѓаните и материјалните добра во сообраќајот. Одговорноста е двигател на планирањето и спроведувањето на сите мерки со кои се обезбедуваат услови за поуспешна заштита на животот и имотот на граѓаните во сообраќајот.

Одговорноста како начело на едно демократско општество има свое специфично значење и во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Покрај правниот аспект, преземањето на оваа одговорност со себе носи и професионален и морален аспект. Само така може успешно да се одговори на предизвиците кои со себе ги носи модерниот патен сообраќај.¹³

Поимот одговорност во последно време станува еден од основните темелни поими на етиката. Секој човек при извршувањето на секојдневните задачи и активности презема одредени обврски и одговорности за начинот на нивното спроведување, вклучувајќи и одговорност за неговото однесување во согласност со општествените и моралните обичаи и етички норми. Одговорноста разгледувана и анализирана од општествен аспект може да претставува законито, правилно, стручно, свесно, квалитетно, благовремено и ефикасно извршување на предвидените активности.

Одговорноста претставува комплексна категорија која во теоријата и практиката може да се појави како:¹⁴

1. статусна (мандатна, хиерархиска, формална, функционална)
2. стручна (професионална)
3. морална (етичка)

¹⁰ Чл. 16, ст. 1, 1. Основни одредби, III. Правила на сообраќајот на патиштата, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

¹¹ Чл. 220, V. Должности во случај на сообраќајна незгода, *ibid.*

¹² Национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2009 – 2014, Скопје, 2008, стр. 27

¹³ Ковачевиќ П., Милиниќ, Б., Лончаревиќ, Д., Одговорност локалне самоуправе за безбедност у друмском саобраќају, Зборник радова, VI Стручни семинар са меѓународним учешћем Улога локалне заједнице у безбедности саобраќаја, Удружење за безбедност саобраќаја Србије, Дивчибаре, 2011, стр. 71-76

¹⁴ Stevanovic, O., *Rukovodjenje u policiji*, Policiska Akademija, Beograd, 2003, str. 117

4. политичка
5. правна (дисциплинска, прекршочна, кривична, материјална)
6. објективна (институционална, командна)
7. субјективна (лична, индивидуална)
8. колективна (поделена)
9. интерна
10. екстерна.

Одговорноста на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај може да биде во форма на морална (етичка) и правна одговорност која што е пропишана со закон или други прописи и може да биде материјална, прекршочна, и кривично-правна.

Моралната одговорност на учесниците во патниот сообраќај е поврзана со свес-та, моралот, етиката и етичкото однесување. Вредноста на учесниците во патниот соо-браќај се цени според степенот на нивниот морал на патот. Сообраќајниот морал е свесна борба на учесниците во сообраќајот што му служи на целото општество за да се намалат големите човечки и материјални загуби на патиштата.¹⁵

Материјалната одговорност се однесува на надоместување на штетата од страна на одговорниот учесник, кој со своето непрописно и недисциплинирано однесување во патниот сообраќај направил оштетување на нечиј имот.

За прекршочна одговорност на физичко лице достатна е небрежност, доколку со законот во кој е пропишан прекршокот не е определено дека ќе се казни само кога е сторен со умисла.¹⁶ Прекршочната одговорност на учесниците во патниот сообраќај се однесува на кршење на одредбите од Законот за безбедност на сообраќајот на патишта-та, во кој согласно Законот за прекршоци, се пропишани прекршоците, прекршочната постапка и прекршочните санкции предвидени за одговорните учесници.

Сторените деликти во сообраќајот, покрај другите, својата специфичност ја из-разуваат и на планот на одговорноста, отворајќи низа на принципиелни прашања во врска со основните феномени на вината и воопшто, на казненото право: умислата и не-брежноста и кривичната односно прекршочната одговорност.¹⁷ Кривично е одговорен сторителот кој е пресметлив и што кривичното дело го сторил со умисла или од не-брежност и притоа бил свесен или бил должен и можел да биде свесен за забранетоста на делото. За кривично дело сторено од небрежност, сторителот е кривично одговорен само кога тоа го определува законот.¹⁸ Утврдувањето на кривичната одговорност кај овие кривични дела е специфична во однос на другите. Имено, познато е дека совреме-ното кривично право се заснова на сфаќањата за кривичните дела како умислени актив-ности на човекот, под кои не е можно да се подведат мноштвото кривични дела во пат-ниот сообраќај.¹⁹

Врз основа на резултатите од истражување²⁰ (на 205 осудени лица за сообраќај-ни деликти) реализирано со помош на Прашалник за криминолошката анализа и психо-лошката обработка на осудените лица во Казнено-поправниот дом (КПД) – Идризово

¹⁵ Матевски, М., Моралот во патниот сообраќај, III издание, Просветно дело, Скопје, 1984, стр. 98

¹⁶ Чл. 6, Закон за прекршоци, Сл. Весник на РМ бр. 62/06 од 22.05.2006, 51/11 од 13.04.2011

¹⁷ Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студент-ски збор, Скопје, 1994, стр. 96

¹⁸ Чл. 11, Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

¹⁹ Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студент-ски збор, Скопје, 1994, стр. 19

²⁰ Повеќе кај Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003, стр. 66-69 и Мургоски, Б., Некои карактеристики на сообра-ќајните делинквенти, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2007/2008, стр. 48-63

во Скопје, како и од разговорите со надлежните служби за ресоцијализација, добиени се некои основни и специфични карактеристики за личноста на сообраќајните делинквенти, осудени за кривични дела од областа на патниот сообраќај. Па така:

- еден дел од сообраќајните деликти се направени од корисни, лојални граѓани;
- меѓу сообраќајните делинквенти се наоѓаат и асоцијални типови порано осудувани за сообраќајни и други општествено забранети дела;
- меѓу сообраќајните делинквенти има значаен број агресивни лица, меѓу кои има и извесен дел “пореметени” и
- лицата склони на сообраќајни несреќи прават и значаен број (скриени) деликти.

Меѓутоа, истовремено без индивидуална, односно лична одговорност, не може да се говори за преземање на општествена одговорност, односно одговорност на општествени субјекти, органи и тела, како што се надлежните министерства во оваа област (Министерството за внатрешни работи - МВР, Министерството за образование и наука - МОН, Министерството за транспорт и врски - МТВ), специјализираните органи (Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата - РСБСП), одделни јавни претпријатија (Јавно претпријатие за државни патишта, Јавно претпријатие „Македонија пат“ и сл.), здруженија и асоцијации (автошколите, Авто Мото Сојузот на Македонија - АМСМ, Здруженија на возачи, Сојуз на здруженија на возачи на Македонија, Црвен Крст на Македонија и сл.) и др. Оттука, одговорноста е една од основните општествени категории и битен стандард на демократското општество и државата во воспоставувањето на сопствената одговорност. Причина за неповолната ситуација со безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија, поточно постоењето на релативно висок степен на загроеност на учесниците во сообраќајот, материјалните добра и на другите вредности, е и тоа што таа не се чувствува како одговорност, обврска и грижа од страна на сите учесници, и директните (возачи, пешаци и сл.), но и од индиректните (посредните – надлежни државни органи, институции и тела).

Без одговорност не може да се постигне целта на квалитетно и одржливо живеење во една средина. Ако ова го имаме во предвид, тогаш кога се работи за безбедноста на патниот сообраќај, одговорноста на сите нивоа на власта има свое значење за воспоставување на ефикасен систем со кој се штитат животите и доброта на граѓаните во сообраќајот.

2.2. Појмовно-категоријален апарат

Заради елиминирање на можните недоразбирања и различното толкување на поимите, термините и категориите кои ќе се користат во докторскиот труд, во продолжение ќе биде укажано на некои од нивните специфичности. Бидејќи поголемиот дел од поимите се појаснети во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и прифатени се од пошироката научна, но и општа јавност, со истото значење ќе бидат применувани и во докторскиот труд.

• **Безбедност**

Под поимот безбедност, во енциклопедиска смисла, се подразбира отстранување на сите активности (чинења) и пропуштања (нечинења) кои ги загрозуваат или можат да бидат загрозени луѓето, редот, јавниот поредок, материјалните и духовните добра, објектите, определен простор или некоја друга вредност.²¹

Во социолошка смисла, се подразбира динамичен склоп на односи и процеси во општеството со кои се обезбедува непречено остварување на производната дејност на

²¹ Vujaklija, M., Leksikon stranih reči i izraza, Prosveta, Beograd, 1980

луѓето, односно нивното создавање на материјални и општествен вредности или нивно непречено практично дејствување.²²

Во правна смисла, се подразбира постоење на правен ред и поредок во државата со пропишани казниви дела, ефикасен безбедносен систем за откривање, попречување и сузбивање на казните дела и постоење на ефикасен судски систем за благовремено и правично пресудување.

Во најшироката смисла се подразбира динамичен склоп на односи и процеси во општеството со кои се осигурува непречено остварување на производната дејност на луѓето т.е. „нивното создавање на материјални и општествени вредности“ или нивно непречено практично дејствување во „произведувањето“ на тие вредности.

• **Одговорност** – да се изврши одговорност значи да се направи тоа што е обврска. Зборот одговорност е чувство на обврска.²³ Одговорност е човечка особеност и способност да се прифати повик на отчет за своите зборови, постапки и обврски. Одговорноста е антропоцентричен поим кој нужно се поврзува со сродните поими: свесен, зрел, карактерен, чесен кон себе си и кон другите.²⁴ Одговорноста претставува степен на стриктна доследност кон етичките принципи и извршување на моралните должности. Одговорноста на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај може да биде морална (етичка), материјална, прекршочна и кривично-правна;

• **Сообраќај** – е една од четирите егзистенцијални функции од секој животен простор (работа, живеење, рекреација и сообраќај), чија цел е поврзување на останатите функции, преку што помали негативни ефекти²⁵;

• **Безбедност во сообраќајот** – состојба на оптимално нормално одвивање на сообраќајот и на заштита на учесниците во сообраќајот, како и на материјалните добра со елиминирање на можните извори на опасност или нивна контрола во однапред поставени рамки²⁶;

• **Патен сообраќај** – е сообраќај на возила, пешаци и други учесници во сообраќајот на јавен или некатегоризиран пат што се употребува за јавен патен сообраќај²⁷;

• **Учесник во патниот сообраќај** – е лице кое на кој било начин учествува во патниот сообраќај²⁸;

• **Возач** – е лице кое управува со возило на пат или кое се вози во возилото, со цел да биде на располагање на возење, доколку е неопходно²⁹;

• **Пешак** – е лице кое учествува во сообраќајот, а не управува со возило, ниту се превезува во возило или на возило, лице кое со сопствена сила турка или влече рачна количка, запрежно возило или моторно возило, детско превозно средство, велосипед, велосипед со мотор или подвижен стол за немоќни лица, лице во подвижен стол за немоќни лица што се движи со сопствена сила или со сила на мотор, ако притоа се движи со брзина на човечки од, како и лице кое се лизга на лизгалки, скии, санка или се вози на тротинет, ролшуи или ролери³⁰;

²² Драшковиќ, Д., Основи на методологија на истражување на безбедносните појави, Универзитет Св. Кирил и Методиј, Скопје, 1984, стр. 92

²³ Според Микуновиќ, Љ., Современ лексикон на странски зборови и изрази, Наша книга, Скопје, 1990

²⁴ Наведено според Одговорност (став), 24.06.2009, преземено од <http://www.okno.mk/node/1277> [пристапено на 10.11.2011]

²⁵ Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 4

²⁶ Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003, стр. 15

²⁷ Чл. 2, ст. 1, т. 67, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

²⁸ Чл. 2, ст. 1, т. 52, *ibid*

²⁹ Чл. 2, ст. 1, т. 53, *ibid*

³⁰ Чл. 2, ст. 1, т. 56, *ibid*

- **Загрозување на сообраќајот** – е начин на учество во сообраќајот заради кој настапила непосредна опасност од настанување на сообраќајна незгода³¹;

- **Сообраќајна несреќа** – во литературата за безбедност во сообраќајот постојат дилеми и расправи околу употребата на термините сообраќајни незгоди и сообраќајни несреќи³². Во докторскиот труд, ќе биде користен терминот сообраќајните несреќи, како најсоодветен за сите настани на патот во кои учествувало најмалку едно возило во движење и во кои како последица настанала материјална штета, или најмалку едно лице е лесно или тешко телесно повредено или загинато на самото место или во рок од 30 дена после сообраќајната несреќа. Од нормативен аспект, сообраќајната незгода³³ е настан на патот во кој учествувале најмалку едно возило во движење и во кој најмалку едно лице е повредено, загинало или од последиците на таа сообраќајна незгода починало во рок од 30 дена или од истата е предизвикана материјална штета. За сообраќајна незгода не се смета настанот во кој работно возило, работна машина, мотокултиватор, трактор или запрежно возило кое се движи по некатегоризиран пат или при вршење на работи во движење, слетало од некатегоризираниот пат или се превртело, односно удрило во некоја природна препрека, а притоа не учествува друго возило или пешак и кога со тој настан не му е предизвикана штета на друго лице.

- **Кривични дела против безбедноста на јавниот сообраќај** – се систематизирани во Глава XXVII од Кривичниот законик на Република Македонија³⁴.

2.3. Операционално определување на предметот

Предметот на истражување во рамките на докторскиот труд се однесува на човековата одговорност за безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија. За таа цел, неопходно е да се проучат карактеристиките на моралната, материјалната, прекршочната и кривично-правната одговорност на човекот како потенцијални извори на ризици и опасности во сообраќајот на патиштата. Актуелниот степен и ниво на безбедност на учесниците во патниот сообраќај се разгледува преку директни и индиректни показатели за сообраќајно-безбедносната состојба. Позначајни се директните показатели кои се однесуваат на јавниот, сообраќајниот и динамичкиот сообраќаен ризик (дополнети со реалниот сообраќаен ризик), а се разгледуваат преку моменталната состојба и воспоставениот тренд.

Условите кои влијаат врз безбедноста во патниот сообраќај можат да бидат објективни и субјективни. Објективните се делат на општествено-економски, техничко-технолошки, климатско-метеоролошки. Субјективните се однесуваат на човекот како учесник и неговите психо-физички карактеристики.

Учесниците во патниот сообраќај можат да бидат директни (непосредни), а тоа се луѓето, и индиректни (посредни), како што се надлежните субјекти, институции, органи и тела, одговорни за безбедноста во сообраќајот на патиштата. Тие може да дејствуваат како индивидуалци или како групи, и тоа во позитивна или негативна насока.

Мотивите, интересите и целите во патниот сообраќај се однесуваат на негово експлоатирање, со отсуство на негативни, штетни последици. Начинот на сообраќа-

³¹ Чл. 2, ст. 1, т. 93, *ibid*

³² Повеќе за ова во Делот II Феноменолошко-етиолошки карактеристики на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

³³ Чл. 2, ст. 1, т. 94, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

³⁴ Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

ње со што помалку негативни ефекти е во личен и општествен интерес на сите учесници во патниот сообраќај.

Активностите во патниот сообраќај се разновидни и рутински, и треба да овозможат непречено користење на сообраќајот. Доколку се практикуваат неправилно и со отсуство на човековата свест, може негативно да влијаат врз безбедноста. Опасните и загрозувачки постапки често даваат негативни и штетни последици.

Методите и средствата се однесуваат на начините на сообраќање на патиштата, кои негативно влијаат врз човековата безбедност.

Резултатите како придобивки од патниот сообраќај се добри и лоши. Карактеристично е тоа што лошите последици се неизбежни при денешниот степен на развој на патниот сообраќај, нив секогаш ќе ги има, но сепак може да се работи и придонесува во делот на нивното намалување или ставање во разумни оптимални рамки.

2.4. Временско определување на истражувањето

Истражувањето ќе се задржи на проучување на безбедноста и моралната, материјалната, прекршочната и кривично-правната одговорност и карактеристиките на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот **од 2003 до 2012 година**.

Периодот од 10 последователни последни години е доволен за да се проучат, анализираат и презентираат податоците кои се однесуваат на неодговорните однесувања на учесниците во сообраќајот на патиштата, сообраќајните несреќи и сообраќајните деликти во Република Македонија, да се утврди нивниот тренд и динамика, кои се причините поради кои тие настануваат, а особено зошто во тие случаи отсуствувала одговорноста на учесниците во сообраќајот.

2.5. Просторно определување на истражувањето

Истражувањето ќе се занимава со моралната, материјалната, прекршочната и кривично-правната одговорност и карактеристиките на учесниците во патниот сообраќај на **територијата на Република Македонија**.

Официјално³⁵, Република Македонија е со површина од 25,713 km², вкупно 2.022.547 (податоци од пописот во 2002 година) жители³⁶ и густина на население од 78,7 жители/km². Тоа значи дека просторната и популациската големина е сосема доволна и нуди солидни можности за да се проучат сообраќајните несреќи, нивото на безбедност во патниот сообраќај и одговорноста на учесниците со цел да се издвојат соодветни заклучоци и да се дизајнираат препораки за зголемување на одговорноста и безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија.

³⁵ Податоците се преземени од официјалната интернет страница на Министерството за надворешни работи <http://www.mfa.gov.mk/default1.aspx?ItemID=244> [пристапено на 25.10.2011]

³⁶ Бидејќи истражувањето се однесува на периодот 2003-2012 година, а заради поголема точност во пресметките каде е потребен бројот на населението во Република Македонија, ќе бидат користени проценети податоци, кои се однесуваат за 31.12 секоја година од истражуваниот десетгодишен временски период, наведени според публикациите: Државен завод за статистика, Статистички преглед: Население и социјални статистики, Процени на населението на 30.06.(2003-2012) и 31.12.(2003-2012) според полот и возраста, по општини и по статистички региони, Скопје, јули, 2004-2013 година

2.6. Дисциплинарно определување на истражувањето

Предметот на ова истражување припаѓа во научното подрачје на општествените науки и е мултидисциплинарен. Тој припаѓа во научното поле *безбедност – криминологија; криминалистика; сообраќајната наука (безбедност во сообраќајот, сообраќајно право), правните науки (кривично-материјално и кривично-процесно право), етиката (науката за моралот) и методолошките науки (методологија на истражување на безбедносните појави, безбедноста и криминалитетот).*

- Главно, предметот на истражувањето припаѓа на науката за *безбедност во сообраќајот*. Таа се занимава со изучување на штетните последици од сообраќајот и методите за нивно намалување, а соодветно на тоа нејзиниот предмет се сведува на сообраќајните несреќи. Поврзаноста со безбедноста во сообраќајот, произлегува од општата цел на истражувањето, која се однесува на севкупно намалување на видот и големината на штетните последици од сообраќајните несреќи преку зајакнување на одговорноста кај учесниците во патниот сообраќај;
- Врската на истражувањето со *криминологијата* се огледува преку тоа што се проучуваат криминолошките (етиолошките и феноменолошките) карактеристики на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија, со цел да се утврди видот и степенот на одговорност на учесниците, а врз основа на таа дијагноза да може да се изгради стратегија за соодветна превенција на сообраќајната делинквенција;
- Предметот на истражување се поврзува со *етиката (науката за моралот)* најмногу преку делот на моралната одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај, затоа што етичкото однесување, културата, свеста и моралот кај учесниците се основа за безбедносно функционирање на патниот сообраќај;
- Одредувањето на истражувањето во рамки на *сообраќајното право* се констатира преку анализата на постојната сообраќајна регулатива, првенствено на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, прекршоците кои се предвидени со него и сите негови предности и недостатоци, што особено се истакнува во делот за прекршочната одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај;
- Предметот на истражување се одредува во рамките на *кривичното право*, поконкретно на посебниот дел од кривичното право, што се констатира преку проучување на кривично-правните аспекти на кривичните дела против безбедноста во патниот сообраќај. Исто така, во рамките на докторскиот труд неопходно е да се разгледа и институтот на небрежност во кривичното право и основите за исклучување на противправноста, кои особен акцент добиваат кај сообраќајната делинквенција и кривично-правната одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај;
- Врската со *методологијата на истражување на безбедносните појави, безбедноста и криминалитетот* се согледува преку примената на методи, техники и статистичко-методски постапки и алатки за проучување и утврдување на одговорноста на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај.

3. Цели на истражувањето

Генералната цел на овој труд ќе биде преку научно-истражувачките методи применети во емпириското истражување да се даде научна дескрипција и објаснување на одговорноста која ја имаат учесниците за безбедноста во патниот сообраќај. Квалитативното и квантитативното анализирање на податоците за сообраќајни несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија ќе придонесе да се препознаат и продла-

бочено да се проучат неодговорните (опасни) човекови однесувања, поради кои настануваат ваквите штетни појави. Со тоа ќе се детектираат пропустите кај институциите надлежни за безбедност во патниот сообраќај и ќе се создаде подлога за креирање на поефикасни и поефективни активности за зајакнување на свеста и одговорноста кај учесниците.

Поради тоа, неопходно е да се иницира примена на поадекватни мерки со кои ќе се зајакне свеста и одговорноста кај учесниците, а со тоа ќе се даде придонес да се намалат штетните последици од сообраќајните несреќи во обем и квалитет, како и вкупниот број на сообраќајни несреќи, воопшто.

Практични цели и задачи на научно-истражувачката работа во рамки на докторскиот труд се идентификација и детекција на причините поради кои настануваат сообраќајните несреќи, особено оние кои се резултат на субјективниот фактор – човекот, неговото непрописно и недисциплинарно однесување и одговорноста која ја има како учесник во патниот сообраќај. Притоа, посебно се значајни следниве аспекти:

- **Научен пристап во проучувањето** на нормативно-правната уреденост на патниот сообраќај и мерките кои се преземаат од надлежните органи за неговата безбедност;
- **Идентификација на факторите (фактори, причини, услови и поводи)** кои влијаат за неодговорните однесувања на учесниците, а како неизбежни последици од тоа се случувањата на сообраќајни несреќи во патниот сообраќај;
- **Афирмација на позитивните искуства** (врз основа на компаративен метод – анализа) за мерките кои се преземаат во однос на намалувањето на сообраќајните несреќи и зголемувањето на свеста и одговорноста на учесниците во другите европски земји – превентивни мерки и кампањи во патниот сообраќај;
- **Анализа на карактеристиките на моралната, материјалната, прекршочната и кривично-правната одговорност и презентирање на експертски ставови и мислења** за зајакнување и унапредување на безбедноста преку одговорноста на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија;
- Воедно, преку истражувањето треба да се дојде до **конкретни решенија, предлози и препораки** за зајакнување на човековата свест и одговорност за безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија.

4. Хипотетичка рамка – Хипотези

Квалитативната и квантитативната анализа и проучување на сообраќајните несреќи, овозможува да се детектираат грешките и пропустите кај однесувањето на човекот и неговата одговорност како учесник и фактор за безбедноста во патниот сообраќај. Како резултат на тоа се јавува потребата од нудење на конкретни решенија за нивно намалување, процес кој претставува дел од целите на управувањето со безбедноста во сообраќајот, превенцијата на криминалитетот и политиката на сузбивање на криминалитетот, воопшто.

Безбедноста во патниот сообраќај може да биде загрозувана од повеќе фактори – учесниците, патот, возилото, околината, општествените услови, климатските услови и сл. Кој од сите нив е најчеста и непосредна причина за настанување на сообраќајни несреќи и предизвикување на штета и страдање? Дали тоа е човекот со неговото неодговорно (опасно) однесување кога управува моторно возило и учествува во патниот сообраќај? Какви последици создава со неговото однесување? Тргувајќи од ваквите прашања, се поставува следната

Генерална хипотеза:

Неправилните (неодговорни) постапувања и однесувања на учесниците во патниот сообраќај, како најчести непосредни причини за настанување на сообраќајните несреќи, влијаат за загрозување на безбедноста во сообраќајот на патништата во Република Македонија.

Посебни хипотези:

- *Возењето со поголема брзина од ограничената од страна на возачите на моторни возила влијае врз зголемување на бројот на сообраќајни несреќи и нивните штетни последици во патниот сообраќај во Република Македонија*
- *Опасните дејствија на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија придонесуваат за зголемување на сообраќајната делинквенција*
- *Актелните состојби во патната инфраструктура, возниот парк и сообраќајните текови во Република Македонија влијаат врз неповолните состојби на сообраќајно-безбедносното ниво на патништата*
- *Квалитетот во преземањето на конкретните превентивно-репресивни мерки и активности придонесува за постигнување на оптимална сообраќајно-безбедносна состојба на патништата во Република Македонија*

5. Начин на истражување – методи и техники

Научниот пристап на истражување на сообраќајните несреќи во одреден временски период, на одредена територија, значајно се разликува од истражувањето на индивидуална сообраќајна несреќа. При аналитичко проучување на сообраќајните несреќи со еден или повеќе учесници кои непосредно се согледуваат при утврдувањето на видот на одговорноста на учесниците, се занемаруваат безброј други причинители кои довеле до таквиот настан. Заради потполно, темелно и вистинско разбирање на суштината и можните причинители, потребна е продлабочена анализа на поголем број на сообраќајни несреќи случени во одреден временски период и на одредена територија, што овозможува да се откријат причинителите кои ги предизвикуваат истите. Ваквиот пристап на проучување ја истакнува статистичката природа на причинителите на сообраќајните несреќи, при што основната цел е да се утврди што влијае на веројатноста на појавите. Статистичките проучувања на сообраќајните несреќи се насочени кон нивна анализа со цел да се добијат поврзаности на одредени нивни параметри и на создавање модели кои ја објаснуваат нивната распределба.

Општи научни методи:

- **Индуктивно-дедуктивен метод** – утврдување на општи заклучоци, преку поединечни конкретни ставови и опсервации, и обратно, доаѓање до нови конкретни заклучоци преку општи ставови;
- **Аналитичко-синтетички метод** – анализа на определени појави, расчленување до крајните основни делови, нивно групирање според други заеднички карактеристики и врз основа на тоа извлекување и презентирање на нови конкретни заклучоци;
- **Метод на дескрипција** – опишување и прикажување на одговорноста на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај, преку научно толкување и објаснување. При дескрипцијата ќе се користи поголем број на научна и стручна литература и

конкретни истражувања од истакнати експерти, стручни здруженија или институции од земјата и странство;

- **Компаративен метод** – истражување на состојбата со нивото на безбедност во патниот сообраќај во соседните и развиените држави (пред сè западно-европските) врз основа на временски преглед на статистички податоци за сообраќајните несреќи и споредба со нивото во Република Македонија во рамки на истражуваниот период. За целосно објаснување на истражувачкиот проблем, потребна е споредба на показателите за безбедноста во сообраќајот, загрозеноста, ставовите, однесувањата и одговорноста на поедини категории на учесници. Тоа треба да придонесе за извлекување на заклучоци, за да се констатираат сличностите, разликите и спротивставеноста на својствата на појавите, без што не е можно откривање на ново научно сознание;
- **Статистички метод** – прибирање на егзактни, точни, прецизни, веродостојни, официјални статистички податоци за сообраќајните несреќи групирани во повеќе различни категории од достапните бази и поднесените барања до Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт и врски, Министерството за правда и Државниот завод за статистика, кои иако не се максимално задоволителни, сепак нудат можност за изработка на статистички табели како збир на нумерички податоци за проучување на сообраќајните несреќи според нивниот тренд, динамика, движење, структура, просторна дистрибуција, типолошка анализа, причини и последици од различни аспекти. Следниот чекор е статистичка обработка и анализа на податоците, преку утврдување просечни вредности и рангови, релативни (изведени) коефициенти и показатели, односи, врски и нивен интензитет (корелација) и χ^2 тест на согласување пресметани во SPSS Statistics 17.0³⁷, утврдување на состојбите и врз основа на тоа, прогнозирање и извлекување на соодветни заклучоци за карактеристиките на предметот на научното истражување. Сообраќајните несреќи се појави од масовни размери, доста погодни за нумеричко искажување и статистичко истражување, со цел да се презентира состојбата и промената на податоците во истражуваниот период и да се предвиди нивниот тренд и движење во блиска иднина.

Посебни научни методи:

- **Анализа на нормативно-правната регулатива (нормативен метод)** – се однесува на безбедноста во патниот сообраќај, пред сè, Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и Кривичниот законик на Република Македонија;
- **Анализа на содржината на документи (content analysis)** – квалитативна и квантитативна анализа на програмите за работа и извештаите од работата на РСБСП, европските и светските извештаи за состојбите со безбедноста во патниот сообраќај, стручната литература, книги, прирачници, брошури, текстови, написи, статии во различни списанија и публикации, новинарски извештаи, официјални документи, интернет страници и сл.;
- **Анализа на временски серии на сообраќајни несреќи** – е моќен метод за анализа на податоци. Временските серии се секвенцијални примероци на податоци мерени еден по еден во фиксни временски интервали. Анализата на временските серии³⁸ на

³⁷ SPSS (Statistical Package for Social Sciences) претставува програмски пакет кој овозможува едноставно внесување на податоци, нивна обработка и статистичка анализа.

³⁸ Постојат две главни цели на анализата на временските серии: 1. идентификување на природата на феноменот претставен со секвенцата на опсервациите, и 2. прогнозирање (предвидување на идните вредности на временските серии). И двете цели бараат моделот на набљудуваните временски серии на пода-

сообраќајните несреќи по години, месеци, денови и часови има за цел да открие специфични модели во овие податоци со цел да се предвидат идните вредности, базирани на претходно набљудуваните.

- **Метод на безбедносна проценка, дијагноза и прогноза** – како сопствени методи на безбедносната наука (асфалиологија, секјуритологија) која ги користи и ги развива. Преку **методот на безбедносна проценка** ќе се врши целосен аналитички опис и приказ на факторите, причините, условите и поводите, одговорни за настанување на сообраќајните несреќи, како и организираноста и функционалноста на институциите надлежни за безбедносната функција и стабилизирање на состојбата во патниот сообраќај во Република Македонија. Со непосредната примена на овој метод ќе се утврди и процени видот и степенот на безбедносната состојба на сообраќајот на патиштата. Преку **методот на безбедносна дијагноза** ќе се врши анализа на податоците од безбедносната проценка и ќе се врши нивно вреднување, а таквите резултати треба да придонесат за утврдување на безбедносната дијагноза. Со безбедносната дијагноза ќе се изврши идентификување на карактеристиките на сообраќајните несреќи и причините за нивно настанување, од аспект на (не) одговорното однесување на учесниците во патниот сообраќај. Преку **методот на безбедносна прогноза** треба да се добијат уверливи показатели врз основа на кои ќе може да се предвидат идните трендови и динамиката на сообраќајните несреќи. Овој метод е најсложена постапка во целината на проучувањето на безбедносните појави, со која се врши прогнозирање на можните идни настани, случувања и активности од страна на учесниците, кои би ја загрозиле или би ја стабилизирале безбедносната состојба во патниот сообраќај во Република Македонија. Прогнозирањето на временските серии кај безбедноста во патниот сообраќај е метод за анализа на податоци, кој има за цел да открие одредени модели (шеми) во сетот на податоци, во обид да се предвидат идните вредности. Со примена на овој метод врз податоците за временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија, може да се создадат модели за предвидување на распоредот на сообраќајните несреќи во блиска иднина. Како најсоодветен софтверски пакет за оваа цел, од мноштвото компјутерски софтверски алатки за предвидување (прогнозирање) на идни настани врз основа на претходно набљудувани збирани податоци е GMDH Shell DS 3.5.2³⁹. Тој е софтвер за прогнозирање на временски серии развиен од страна на GEOS истражувачката група врз основа на класичниот докажан GMDH алгоритам⁴⁰, со тоа што користи во голема мера изменета и подобрена верзија. GMDH Shell е софтвер за прогнозирање на временски серии дизајниран да ги реши задачи-

тоци да биде идентификуван и повеќе или помалку формално опишан. Без оглед на длабочината на разбирањето и валидноста на интерпретацијата (теоријата) на овој феномен, може да се екстраполираат идентификуваните шеми за да се предвидат идните настани. Повеќе за анализата на временските серии во *How To Identify Patterns in Time Series Data: Time Series Analysis* <http://www.statsoft.com/Textbook/Time-Series-Analysis/button/3#two> [пристапено на 20.06.2014]

³⁹ Повеќе информации за овој софтвер за прогнозирање на временски серии на неговата официјалната интернет страница <http://www.gmdhshell.com>

⁴⁰ GMDH (Group Method of Data Handling - групен метод за работа со податоци) бил развиен во доцните 1960-ти години од страна на украинскиот професор Ивахненко (Алексеј Григорјевич Ивахненко). Методот подразбира создавање на модели од кои секој е сè посложен од претходниот. Тој се применува во разни области на работа со податоци и откривање на знаење, прогнозирање и системи за моделирање, оптимизација и шеми на препознавање. Индуктивните GMDH алгоритми даваат можност автоматски да се најдат меѓусебните односи во податоците, за да се избере оптимална структура на модел или мрежа и да се зголеми точноста на постоечките алгоритми. Повеќе информации за GMDH алгоритмот на <http://www.gmdh.net>

те на моделирање, симулација и прогнозирање⁴¹. За целите на прогнозирањето на обемот, динамиката, варијациите и промените кај сообраќајните несреќи во Република Македонија, како најдобар показател за сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата, со помош на овој софтверски пакет, можно е да се изработат и утврдат прогнози на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија по години, месеци, денови во седмицата, часови во денот, како и за бројот на загинати лица, како најтешка последица од нив. Точноста на овие прогнози се зема со извесен прикажан степен на доверба и секако тие би биле веродостојни при еднакви фактори, причини, услови и поводи на дејствување во иднина.

- Презентирање на научно-стручни мислења и ставови од истакнати експерти од областа на сообраќајот (универзитетски професори, членови на РСБСП, сообраќајни инженери и други стручњаци) кои се однесуваат на мерки и активности за зголемување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија. Кај истражувањата во рамките на безбедноста во патниот сообраќај, тие може да пружат голема помош (врз основа на нивната професија и искуство во структурата), а посебно при изборот на оптималните контрамерки, заради што често овој метод во сообраќајната наука се нарекува **експертски метод**.

6. Научна и општествена оправданост на истражувањето

Преку проучување на трендовите и динамиката на сообраќајните несреќи и причините за настанувањето ќе се овозможи да се дизајнираат побезбедни, поефикасни и поефективни мерки за нивно намалување. Особено, ќе се идентификуваат неодговорните (неправилни, непрописни, опасни, штетни, негативни) човекови однесувања, кои се различни по вид, структура и обем, како најчести причинители на сообраќајни несреќи, но исто така и неповолните решенија на институциите и органите надлежни за безбедноста во патниот сообраќај, како индиректни (посредни) учесници – субјекти. Така, ќе може да се следат, контролираат и прогнозираат идните однесувања на учесниците, со цел да се предложат мерки за нивно предвремено отстранување, а со тоа и отфрлање на штетните последици кои би можеле да настанат од нив. Воедно, треба да се откријат актуелните неефикасни мерки, истите делумно да се изменат или да се заменат со нови и да се понуди подобра стратегија за безбедноста во патниот сообраќај и нејзино доведување до ниво како и во земјите членки на Европската Унија.

Научната оправданост на истражувањето во докторскиот труд се согледува во тоа што ќе се даде придонес кон научниот пристап и разгледување на одговорноста на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај. Таквиот пристап е мултидисциплинарен и вклучува теоретско-емпириски сознанија од повеќе научни дисциплини. Преку истражувањето, научно ќе се одредат видовите одговорност на учесниците во патниот сообраќај и нивните карактеристики, врз основа на теоретско-емпириски пристап. Податоците за лицата кои се соочиле со некој вид на одговорност и почувствувале последици од тоа, ќе овозможат емпириско поткрепување и продлабочување во разгледувањето на истражувачкиот проблем.

⁴¹ Методот постепено ги комплицира регресионите модели сè додека не најде оптимален комплексен модел кој дава силно предвидување. Секој модел се потврдува два пати за да се обезбеди точност при прогнозирањето, се проверува дали одговара на претходно добиените вредности на податоците, а потоа GMDH Shell ја пресметува јачината на предвидувачкиот модел и одлучува дали да се изгради следниот модел или не. Прогнозирачкиот софтвер има за цел да даде предвидувања врз основа на претходна регресиона анализа на податоците, но има сосема поинаков пристап во моделирање на следната генерација податоци. Обемот на примена на овој софтвер опфаќа разни области поврзани со вредности кои се менуваат со текот на времето.

Општествената оправданост на истражувањето во докторскиот труд се констатира од фактот што со предложените мерки и соодветно дизајнираните препораки ќе се даде придонес за намалување на штетните последици кои настануваат од сообраќајот на патиштата. Тоа е во интерес на целата заедница, државата и општеството, воопшто. Со истражувањето ќе се придонесе за подигнување на овој проблем како приоритет во општеството, а со тоа развивање на недоволната општествена и индивидуална свест за опасноста и штетата која со себе ја носи современиот патен сообраќај.

Научните сознанија кои ќе се добијат со истражувањето во докторскиот труд ќе бидат корисни за донесување на ефикасен систем на мерки и активности, политики, стратегии и програми од надлежните субјекти заради зголемување на свеста и одговорноста на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај.

ДЕЛ I

УЧЕСНИЦИТЕ И БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Безбедноста во патниот сообраќај

Без сомнение сообраќајот воопшто и посебно патниот сообраќај како начин и стил на социјално и индивидуално живеење е еден од современите предизвици на нашето време. Феноменот на сообраќајот ги надминува рамките на стопанска гранка и претставува своевиден полигон на технички изуми на средства за задоволување на некои егзистенцијални и пошироки социјални, политички, економски и културни потреби на човекот, и се манифестира како широка дифузија на технички средства, енергија и партиципација на огромен број од хетерогени учесници во него. Помеѓу нив се развиваат специфични непостојани и подложни на брзи промени општествени односи во користењето на исто така многубројните и разновидни сообраќајни средства и објекти.

Сообраќајот е егзистенцијална функција на човекот во денешното современо живеење и исклучително важна организирана општествена и човекова дејност. Тој е една од четирите егзистенцијални функции од секој животен простор (работа, живеење, рекреација и сообраќај), чија цел е поврзување на останатите функции, преку создавање на помали негативни ефекти, а покрај неговата основна цел за поврзување на определени места, особено е значаен и аспектот „да се сообраќа со што помалку негативни ефекти“⁴². Животот без сообраќај денес не е замислив. Меѓутоа, според светските статистички податоци се покажува дека актуелното ниво на развој на сообраќајот негативно влијае врз неговата безбедност. При функционирањето во патниот сообраќаен систем, многубројните и разновидни субјекти учествувајќи во разновидни својства и активности (возачи, патници, пешаци и др.) предизвикуваат одредени неповолни состојби по безбедноста во сообраќајот на патиштата. Тие најчесто се манифестираат како разновидни појави и состојби на загрозувања и опасности (т.н. антецеденти), а поради кои како последица се продуцираат сообраќајни несреќи (т.н. консеквенти).⁴³ Опасноста која тие ја предизвикуваат може да се опише како критична комбинација на настани, услови и околности во сообраќајот која кога не е во рамнотежа (еден или повеќе од овие компоненти реагираат неправилно) може да резултира со сообраќајна несреќа. Притоа, може да се констатира дека безбедноста во патниот сообраќај е еден од најкомплексните проблеми во човековото општество и затоа се неопходни континуирани заложби од страна на надлежните и заинтересираните субјекти за намалување на бројот на сообраќајните незгоди и нивните последици, а како крајна цел подобрување и унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата.⁴⁴

Според ова, безбедноста во патниот сообраќај може да се дефинира како состојба на одговорно, совесно и дисциплинирано однесување на луѓето без присуство на опасност која произлегува од нивното учество, заради постигнување на оптимално ниво при функционирањето на сообраќајот на патиштата.

Од предложената дефиниција, произлегуваат следниве аспекти:

- состојба

⁴² Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja*, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 4

⁴³ Мургоски, Б., Етиолошки проблеми при истражувањето на сообраќајните несреќи, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2010, стр. 187

⁴⁴ Повеќе кај Мургоски, Б., Бабаноски, К., Полициско-превентивни активности за намалување на сообраќајната делинквенција во Република Македонија (Police-preventive activities for reducing road traffic delinquency in the Republic of Macedonia), *Zbornik radova*, Меѓународни научни skup, Dani Arčibalda Rajsa, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd, 1-2.03.2012, str. 211-227

- човеково однесување (тоа мора да биде согласно востановените законски стандарди и прописи за учество во сообраќајот на патиштата – одговорно, совесно и дисциплинирано)
- опасност (состојбата на очекување на можеен иден штетен настан треба да биде целосно елиминирана)
- ниво на функционалност во сообраќајот (бидејќи е општопознато дека во никој случај не е можно да се постигне целосна максимална безбедност во патниот сообраќај, нивото треба да биде оптимално – што значи постојано да се стреми кон таа посакувана безбедност).

2. Категории на учесници во патниот сообраќај

Секој учесник во патниот сообраќај, како еден од безбедносните фактори, истовремено придонесува и за загрозување и за подобрување на безбедноста во патниот сообраќај, што значи дека неговата одговорност е двојна. Личната одговорност е важен аспект во управувањето со безбедноста во патниот сообраќај и таа во голема мера помага за успешно реализирање на воспоставениот систем на заштитни мерки и активности. Без одговорност не е можно да се постигне оптимално безбедносно ниво на одвивање на патниот сообраќај.

Негативните општествени појави во сообраќајот ги опфаќаат сите штетни појави настанати во врска со функционирањето на сообраќајот. Може да се разликуваат по карактер и по интензитет. За сите е заедничко дека се општествено штетни и непожелни. Во таа смисла и секоја сообраќајна незгода е негативна општествена појава⁴⁵. Сообраќајната дејност спаѓа во дејности кои по својата природа се опасни (како носители на реална можност од предизвикување опасност по животот или телото на луѓето, како и на нивниот имот). Она што е специфично и што посебно загрижува е фактот што опасноста секојдневно се отелотворува во бројните и секојдневни сообраќајни несреќи, при што проблемот добива, уште повеќе, во својата актуелност кога се знае дека причината за тие незгоди главно се врзуваат, првенствено, за однесувањето на човекот (според многу истражувања човекот како фактор во сообраќајните незгоди учествува со 90%, а според Арнаудовски дури со 97%), а дури потоа за состојбата на патот и техничката неисправност на моторното возило⁴⁶. Во рамките на системот човек, возило, пат и околина, кои се главни фактори за оптимално одвивање на сообраќајот, но и извори на опасност, човекот сè повеќе и сè поуништувачки ја игра опасната негативна доминантна улога. Од друга страна, пак, ако се има предвид фактот дека и патот и возилото, практично, неможат да се третираат како „целосно“ објективни фактори заради тоа што скоро зад секоја грешка и недостаток во изградбата, реконструкцијата или одржувањето на патиштата, односно нефункционалноста и неисправноста на моторните возила е одговорен човекот, во таквиот случај, неговата улога, станува уште понагласена.

Иако учесниците во патниот сообраќај, поточно, специфичните фактори поврзани со однесувањето на учесниците во патниот сообраќај, играат предоминантна улога за настанувањето на сообраќајните несреќи, а со тоа и за безбедноста во патниот сообраќај, исто така, од друга страна, тие се и главните причини поради кои многу инциденти не резултирале со сообраќајни несреќи.

⁴⁵ Inić, M., Etiologija saobraćajnih nezgoda na putevima, Beograd, 1978, str. 22-23

⁴⁶ Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Скопје, 1994, стр. 50

Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата⁴⁷ дава дефиниции за значењето на различните категории учесници во патниот сообраќај и тоа:

- Учесник во патниот сообраќај е лице кое на кој било начин учествува во патниот сообраќај;
- Возач е лице кое управува со возило на пат или кое се вози во возилото, со цел да биде на располагање на возење, доколку е неопходно;
- Возач-почетник е секој возач на моторно возило до 21 година возраст, како и возач на моторно возило во период од две години по добивањето на возачката дозвола, независно дали дозволата ја добил во Република Македонија или во странство. Возач-почетник е и возач на моторно возило во периодот од две години по добивањето на возачката дозвола од одредена категорија, независно дали поседува возачка дозвола за друга категорија;
- Пешак е лице кое учествува во сообраќајот, а не управува со возило, ниту се превезува во возило или на возило, лице кое со сопствена сила турка или влече рачна количка, запрежно возило или моторно возило, детско превозно средство, велосипед, велосипед со мотор или подвижен стол за немоќни лица, лице во подвижен стол за немоќни лица што се движи со сопствена сила или со сила на мотор, ако притоа се движи со брзина на човечки од, како и лице кое се лизга на лизгалки, скии, санка или се вози на тротинет, ролшуи или ролери;
- Терач на добиток е лице кое на патот води, тера или јава добиток.

Според Државниот завод за статистика на Република Македонија⁴⁸, кога ги води своите статистички евиденции за сообраќајните несреќи, како учесници во сообраќајните несреќи ги наведува следните:

- возачи на возила
- возачи на немоторни возила
- пешаци, јавачи и терачи на добиток
- патници
- пат
- возила
- друго.

Притоа ги користи следниве дефиниции за возач, патник, пешак и други учесници во сообраќајот, кои се вклучени во сообраќајната несреќа:

- Возач – секое лице вклучено во несреќата кое возело патно возило за време на несреќата.
- Патник – секое лице вклучено во сообраќајната несреќа, освен возачот, кое е во или на патното возило или е во процес на влегување или излегување од патното возило.
- Пешак – секое лице вклучено во сообраќајната несреќа, освен патникот или возачот се дефинира како пешак вклучен во сообраќајната несреќа. Тука се вклучени лицата кои туркаат или влечат детски колички или инвалидски колички, или други мали возила без мотор. Исто така, вклучени се и лицата кои возат велосипед, мопед, ролери, скеитборд, скии или други слични реквизити.
- Други учесници во сообраќајот се совозачи или патници, лица кои придружуваат карго, лица задолжени за поправка или одржување на патишта или други значајни објекти и друго.

⁴⁷ Чл. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

⁴⁸ Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

Во рамките на овој труд, ќе бидат појаснети и разгледани различните аспекти и карактеристики на сите учесници во патниот сообраќај (односно во сообраќајните несреќи), вклучувајќи ги тука и непосредните (директните) кои може да бидат активни – возачи и пешаци и пасивни – патници во возило, како и посредните (индиректните) учесници (субјекти), кои повеќе се задолжени за управување со безбедноста во сообраќајот на различни начини и од различни аспекти. Доста значајна категорија на учесници во патниот сообраќај се и т.н. ризични (ранливи) групи во сообраќајот, а тоа се децата, малолетниците, старите лица, а од останатите учесници во патниот сообраќај посебно внимание заслужуваат и лицата кои се склони кон алкохолизам и наркоманија, рецидивистите (повратници, повторници на сообраќајни деликти), лица со одредени заболувања и инвалидитети и др.

2.1. Возачот и неговите карактеристики

Возачите на моторни возила (автомобили, автобуси, товарни возила, мотоцикли, велосипеди со мотор итн.) претставуваат централна група на учесници во сообраќајот на патиштата. Со оглед на брзината со која ги управуваат возилата и другите околности, тие внесуваат најголеми ризици, опасности и загрозувања во патниот сообраќај. За нив постојат сообраќајни правила и прописи, кои ги регулираат нивните права, обврски и должности, а особено должностите за зголемено внимание и претпазливост во сообраќајот. Од досегашните истражувања се покажало дека оваа категорија скоро редовно ги предизвикува и најтешките последици во патниот сообраќај, па неопходно потребно е разбирање на сите аспекти на т.н. мултисензорен возач⁴⁹, заради откривање и дизајнирање на мерки со кои ќе се намалат сообраќајните несреќи кои ги предизвикуваат, а во случаите каде тие веќе се предизвикани, ќе се намалат нивните штетни последици. За несовесните возачи постои посебен систем на санкции кои им се изрекуваат поради нивното противправно однесување со кое ја загрозуваат безбедноста во патниот сообраќај. Од друга страна, доста често и возилото со неговиот дизајн претставува проблем за возачите, особено ако димензиите на возилото не му одговараат соодветно на возачот, ако контролната табла и уредите не се гледаат и дофаќаат доволно лесно или ако одделни делови од возилото ја спречуваат видливоста на луѓе и објекти на патот. Употребата на одредени електронски направи, особено оние кои не се основни при возењето, како што се на пример мобилните телефони⁵⁰, може многу лесно да го одвлечат вниманието на возачот и да бидат причина за сообраќајните несреќи. Дизајнот на мотоциклите и големите товарни возила, во однос на барањата и прилагодувањата од страна на човечкиот фактор, се различни во однос на оние барања и прилагодувања кај автомобилите.

Иако видот е главен фактор за возењето, сепак, возачите со најдобар вид немаат најниска стапка на сообраќајни несреќи. Иако, разни аспекти на перформансите на возачите се поврзани со безбедноста, сепак, не постојат целосно утврдени шеми за нивната интеракција. Резултатите од научни истражувања⁵¹ за непостоењето на ефект на влијание на образованието и знаењето на возачите, како и тоа дека младите возачи со најдобра визуелна моќност и најкратко време на реакција имаат највисока стапка на соо-

⁴⁹ За истражувањата на различните аспекти на мултисензорниот возач, повеќе кај Ho, C., Spence, C., The Multisensory driver, Implications for ergonomic car interface design, Human factors in road and rail transport, vol. II, Ashgate Publishing Limited, Hampshire, 2008

⁵⁰ Истражувања и нивни резултати за опасноста од користење на мобилни телефони за време на возењето се прикажани во Sturnquist, D. M., Mobile Phones and Driving, Nova Science Publishers, New York, 2006

⁵¹ Evans, L., Traffic Safety and the Driver, Van Nostrand Reinhold, New York, 1991, p. 128

браќајни несреќи, сугерираат дека перформансот на возачот не е негова карактеристика која има најголемо влијание врз безбедноста во сообраќајот.

Спрема основните особини, сите возачи може да се класифицираат во три категории⁵²:

1. интелегентен возач со солидно знаење. Ваквиот возач секогаш со своето возило управува добро, ги прима и усвојува инструкциите, во сообраќајот учествува рутинирано, така што сите активности ги извршува на задоволителен начин.

2. интелегентен возач со несолидно знаење. Во повеќето случаи ваквиот возач добро управува со своето возило. Тој поседува многу ентузијазам за правилно однесување во сообраќајот, но притоа го употребува инстинктот наместо знаењето и затоа често применува погрешни методи.

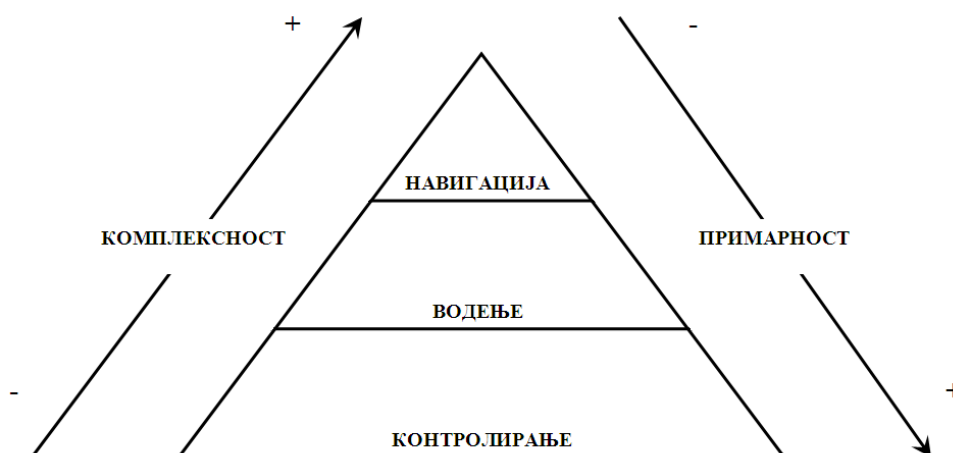
3. возач без добро расудување и чувство за одговорност. Ретко е ваквиот возач да направи нешто правилно. Тој нема ни искра на амбиција некогаш нешто да направи добро и правилно, премногу е мрзлив за да се придржува на одредената процедура во сообраќајот, убеден дека таа е безвредна.

Управувањето со возилото се состои од комбинација на задачи⁵³ кои во голем дел се извршуваат истовремено и бараат различни вештини и знаења, како што се на пример: водење, забрзување и сопирање, промена на гуми, давање сигнали итн. Очигледно, возилото се користи со причина и заради тоа се планира одредена рута, која се следи за да се стигне на избраната дестинација, често за одредено време. За да се стигне на таа дестинација безбедно, возачот мора да ја следи патната сообраќајна сигнализација, да биде свесен и да реагира на останатиот сообраќај итн. За да се комплицира оваа задача, постојат многу различни форми на одземање на неговото внимание, како што се разговорите со сопатниците, слушањето радио, рекламите покрај патот итн. Се на сè, од возачот се очекува да се справи со различни задачи и активности во исто време. На слика 1 се категоризирани сите овие задачи во три примарни нивоа. Во најниското оперативно ниво (контролирање), возачот го контролира возилото со управување, ја контролира брзината, ги променува гумите итн. Во ова ниво, задачите (и процесите поврзани со донесување на одлуки) се изведуваат скоро во континуитет и подсвесно (поради искуството, возачот не размислува за овие работи и автоматски ги изведува бараните задачи). Во средното тактичко ниво (водење) задачите типично вклучуваат интеракција со другите учесници во патниот сообраќај (набљудување на растојанието, следење на сообраќајот од споредните улици и патишта и сл.) како и патната околина (сообраќајните знаци и сигнали и сл.). Во ова ниво, задачите се изведуваат и на свесен и на несвесен начин со задачи (и со нив поврзани процеси на одлучување) кои се случуваат фреквентно (зависно од комплексноста на сообраќајната ситуација, од секоја секунда до секоја минута). Највисокото стратешко ниво (навигација - управување) е најсвесното ниво и ги вклучува планските аспекти на патувањето неговата цел (и дестинација), начинот на патување, рутата која треба да се следи, времето потребно да се стигне на саканата дестинација итн. Одлуките и задачите може да бидат извршувани со големи временски периоди помеѓу нив (неколку минути па дури и часови). Како што е илустрирано на сликата 1, посложените задачи се реализираат на повисоките нивоа, а најитните задачи се реализираат на пониските нивоа.

⁵² Ристиќ, Б., Безбедност на патниот сообраќај I, втор дел, Универзитет „Св. Климент Охридски“, Технички факултет, Битола, 2000, стр. 58-59

⁵³ Schermers, G., Cardoso, J., Elvik, R., Weller, G., Dietze, M., Reurings, M., Azeredo, S., Charman, S., Guidelines for the development and application of evaluation tools for road safety infrastructure management in the EU, Road Infrastructure Safety Management Evaluation Tools, 2011, pp. 24-25, Dewar, R., E., Olson, P., L., Human Factors in Traffic Safety, Lawyers & Judges Publishing Co., Inc., Tucson, 2002, p. 34

Слика 1. Модел на задачите при возење⁵⁴



Луѓето при учеството во патниот сообраќај треба да се справат со голем број на информации и тоа генерално се случува во цикличен процес⁵⁵ во кој се вклучени следниве фази: перцепција/набљудување, донесување на одлука, избор на одговор и извршување на одговорот. Перцепцијата е процес на набљудување и интерпретирање на она што е видно и забележано. Во сообраќајот многу работи се „видени“, но не и „опсервирани на свесно и несвесно ниво“ (т.е. ние избираме да гледаме тоа што е важно, а останатото не). Процесот на донесување одлука вклучува земање во предвид на тоа што било опсервирано (навистина „видено“) и споредување со тоа што се знае или се има веќе научено. Штом знаеме што сме виделе, мора да донесеме одлука за акцијата што треба да ја преземеме и тогаш мора да ја спроведеме таа акција. Притоа, во овој модел, постојат посебни критериуми за т.н. време на перцепција и реакција⁵⁶ (вкупно 2,5 сек., од кои 1,5 сек. за перцепција, донесување на одлука и избор на одговорот и 1 сек. за самата реакција). Како и да е, важно е да се подвлече дека времето на перцепција и реакција⁵⁷ не е фиксна вредност и е под влијание на многу човечки фактори – субјективни способности на возачот, вклучително состојбата на возачот (вниманието и сл.), видливоста и очекувањата на возачот, неговото искуство, возачките вештини, дали очекува опасност или не, дали го сконцентрирал вниманието на сообраќајните прилики,

⁵⁴ Alexander, G. J., Lunenfeld, H., Driver expectancy in highway design and traffic operations. FHWA-TO-86-1, Federal Highway Administration, Washington, D.C., 1986

⁵⁵ Човекот како фактор на безбедноста во сообраќајот, мора секогаш и перманентно да ги прима информациите од патот, неговата околина, возилото и другите елементи. Сите надворешни информации, човекот ги прима преку сетилните органи. Примарните настани – информации одат во соодветни центри од кората на големиот мозок, каде се преработуваат и се даваат одредени команди и инструкции на соодветните органи за акција. Тие, всушност, му ги овозможуваат неговите психофизички особини. Целиот процес низ нервниот систем се одвива низ неколку фази и тоа: забележување, меморирање, одлучување и самоконтрола. Забележувањето претставува примање на информација преку сетилните органи низ нервно возбуждување. Моќта на големиот мозок за меморирање е ограничена, врз база на она што е забележано и што знае/може да донесува одлуки. Се разбира, со акцијата се донесува она што е одлучено. Функцијата на самоконтролата, пак, зависи од развиеноста на овој систем. Според Ристик, Б., Безбедност на патниот сообраќај I, втор дел, Универзитет „Св. Климент Охридски“, Технички факултет, Битола, 2000, стр. 62-63

⁵⁶ Според AASHTO – American Association of State Highway and Transportation Officials (Американска асоцијација на државните патни и транспортни служби)

⁵⁷ Времето на реакција е време на свесно воочување и сфаќање на сообраќајната ситуација или опасност, за возачот да може да преземе соодветни мерки. Ова време кај секој човек е различно – некој побрзо ја согледува опасноста која наидува, а некој побавно. Искуството покажува дека просечното време на реагирање се движи од 0,6 до 1,5 секунди. Во практичните пресметки се зема како 1 секунда.

дали е подготвен за сопирање или не. Под време на реакција опфатено е времето потребно за воочување на сообраќајната ситуација, времето потребно возачот да започне со некоја активност (сопирање – ножно или рачно) и времето потребно за активирање на механизмите на таа активност (сопирачките и сл.). Доколку реагирањето било проследено со појава на страв или некоја друга психичка состојба, реагирањето се продолжува на 1-2 секунди. На времето на реагирање на возачите значително влијаат некои фактори, како што се: замор, болест, алкохол, психичка и физичка состојба, комплицираност на сообраќајната ситуација, атмосферски прилики, осветленост на патот и низа други сообраќајни ситуации. Патот на реакција, пак, е пат кој возилото го поминува од појавата до почетокот на делување на системите и механизмите на возилото (сопирачките и сл.) или преземање на мерки од страна на возачот со цел избегнување на опасноста. Sprema тоа, патот на реакција е пат кој возилото го поминува од моментот кога возачот ја сфатил опасноста, донел одлука и конечно додека не ја реализирал. Тоа значи, дека возилото го поминало патот додека возачот душевно ја преработувал опасноста во времето на реагирање.

Меѓутоа, треба да се има предвид дека поимот реакционо однесување е поправилен од изолирано земената брзина на реакција⁵⁸. Реакционата способност е многу различна и индивидуална појава. Реакционата брзина не е некоја апсолутна вредност. Неа треба да ја испитуваме и утврдуваме во светло на целата личност на возачот. Способноста за реагирање треба да ја проучуваме во врска со темпераментот и карактерот на возачот. Проблемот за да биде покомплициран треба да се истакне дека еден ист возач различно реагира на препреките, во однос на тоа кое време е од денот, какви се временските прилики, какво е расположението итн. Така, доброто расположение го скратува, а потиштеното го продолжува времето на реакција; високиот воздушен притисок го скратува, а нискиот го продолжува; кофеинот премногу брзо ја скратува брзината на реакција и сл. Притоа, треба грижливо да се разликува брзината од сигурноста на реакцијата, при што постојат четири различни можности – комбинации:

- брзо и сигурно реагирање;
- брзо и несигурно реагирање;
- бавно и сигурно реагирање;
- бавно и несигурно реагирање.

Слично на моделот на задачите при возење, постои и модел според нивоата на внимание⁵⁹ кое е потребно да се изведат определени задачи. Станува збор за ниво кое се темели на вештините, ниво кое се темели на правилата и ниво кое се темели на знаењето. Првото ниво, бара најмалку внимание и задачите тука се изведуваат скоро автоматски. Изразот вештини, тука се однесува на акции/задачи кои се учат и развиваат со текот на времето (искусен возач не размислува многу за управувањето на возилото, додека пак почетникот внимава). Во второто ниво, однесувањето е типичирано преку примена на знаењето за постапките, правилата, регулирањето итн, во дадена ситуација и преземање на неопходните акции. Овие однесувања се водени од правила и со тек на време реакциите на слични ситуации стануваат исти. Во третото ниво, однесувањето е диктирано од висок степен на концентрација неопходна за изведувањето на задачата. Генерално, однесувањето во ова ниво е поврзано со новите ситуации кои возачот сè уште вистински не ги искусил и поради тоа, задачите бараат вложување на големи напори и шансите за правење грешки се доста високи.

⁵⁸ Повеќе кај Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010

⁵⁹ Rasmussen, J., Skills, rules, and knowledge: signals, signs, and symbols, and other distinctions in human performance models. Paper presented at the IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics, SMC-13, 1983

Претходно наведените модели може да се комбинираат во една 3x3 матрица (табела 1.1) во која затемнетите полиња ги претставуваат задачите типични за искусен возач, а светлите полиња оние кои се типични за почетниците. Според овој модел, оперативните задачи се изведуваат во нивото кое се темели на вештини, а стратешките задачи бараат однесување кое се темели на знаење.

Табела 1.1. 3x3 матрица на задачи при возење⁶⁰

		ниво на задачите при возење		
		стратешко	тактичко	оперативно
ниво на внимание	знаење	управување во непознат град	контролирање на сопирање на лизгав пат	возач-почетник на прво патување
	правила	избор помеѓу слични рути	претекнување на други возила	возење на непознато возило
	вештини	патување до и од дома	поминување на познати крстосници	поминување на свиоци

Спортските возачи, младите возачи и мажите возачи, се групи со највисоко ниво на перцептивно-моторни вештини и најголем интерес за возење, а исто така и групи кои имаат повисока стапка на вклученост во сообраќајни несреќи од просечната. Ова покажува дека зголемените возачки вештини и знаењето не се најважните фактори поврзани со избегнувањето на сообраќајните несреќи. Она што е од круцијално значење не е како возачот може да вози (перформансот на возачот), туку како возачот вози (однесувањето на возачот). Прекумерната вклученост на младината и мажите во сообраќајните несреќи, квантитативно е слична со прекумерната вклученост на младината и мажите во останатите криминални активности кои не се поврзани со сообраќајот. Набљудувањата на актуелните возачи покажуваат дека повисокото ниво на преземање на ризик, што се индицира преку зголемените брзини и не држењето на безбедно растојание помеѓу возилата, се поврзува со младите, машки возачи. Многу истражувања⁶¹ обезбедуваат податоци со кои се поддржува генералната констатација дека луѓето возат онака како што живеат. Вклученоста во сообраќајни несреќи е во корелација со чувствата на емоционална нестабилност, несреќа, несоцијалност, анти-социјалност, импулсивност, агресивност и живеењето под стрес. Едукативните кампањи кои се обидуваат да го зголемат разбирањето за тоа зошто луѓето возат на тој начин и потенцијалните последици од таквото однесување врз самит нив, а уште повеќе кон останатите, како што се децата, може да дадат особен придонес за побезбедно возење.

Многу сообраќајни несреќи во кои се вклучени патнички автомобили вклучуваат елементи на намалено внимание на патот, т.е. сообраќајната ситуација од страна на возачот. Во некои случаи сообраќајните несреќи може да бидат целосно припишани на

⁶⁰ Houtenbos, M., Expecting the unexpected; A study of interactive driving behaviour at intersections. PhD Dissertation, University of Delft, SWOV, Leidschendam, the Netherlands, 2008, адаптирано од Hale, A. R., Stop, J., Hommels, J., Human error models as predictors of accident scenarios for designers in road transport systems. Paper presented at the Errors in the Operation of Transport Systems, CEC Workshop Cambridge, UK, 1989

⁶¹ Наведени во Evans, L., Traffic Safety and the Driver, Van Nostrand Reinhold, New York, 1991, p. 158

одвлекувањето на вниманието на возачот⁶². Многу често, сообраќајните несреќи може да се избегнат или брзината на ударот би можела да биде помала, доколку возачот обрнувал повеќе внимание. Иако статистичките податоци за сообраќајните несреќи не дозволуваат квантитативна проценка на ова прашање, сепак, нашироко е прифатено дека одвлекувањето на вниманието кај возачот е важен безбедносен проблем во кој ранливите учесници во патниот сообраќај се вообичаените жртви. Постојат неколку форми на одвлекување на вниманието кај возачот кои се поврзани со:

- задачите при возење (на пример, додека возачот гледа во ретровизорот, не е во можност да го согледа сообраќајот пред возилото).
- не-возачките активности (на пример, употребата на мобилен телефон, разговор со патници или надворешно одвлекување на вниманието надвор од автомобилот (на пример, билборди и сл.).

Не сите одвлекувања на вниманието се лоши за безбедноста во патниот сообраќај. Неодамнешните истражувања покажуваат дека е релативно безопасно или дури и корисно вршењето на мали секундарни задачи со цел да се постигне продолжен висок перформанс при подолги патувања. Разговор со низок обем на напор и вклученост на возачот е генерално вреден за да се задржи неговото внимание. При висок обем на напор, сепак одвлекувањето на вниманието е опасно, затоа што се намалуваат шансите за навремено и соодветно одговарање на надворешните закани. Во принцип, возачите се во можност да дадат приоритет и моделирање на оптовареноста. Текот на процесот на управување со возилото може да се промени од ситуација на ниско оптоварување во ситуација на високо оптоварување за многу кратко време. Како можни области на подобрување на ситуацијата со одвлекувањето на вниманието на возачите може да се идентификуваат следниве:

- забранети активности кои не можат безбедно да се комбинираат со задачите при возење. Многу добар и познат пример е употребата на мобилниот телефон при управувањето со возилото, при што се преземаат активности и кампањи за подигнување на јавната свест за штетноста на оваа навика.
- оневозможување на функции или активности кои не може безбедно да се комбинираат со возење, или не со возење над одредена брзина.
- мерки за да се задржи на вниманието на возачот во ситуации на низок обем на оптовареност.
- мерки за предупредување на возачот кога судир со некој предмет или ранлив учесник во сообраќајот е на повидок и возачот не реагира соодветно.

Општите мерки за намалување на брзината, секогаш ќе даваат позитивен ефект, затоа што со нив и времето за реагирање се зголемува, а со тоа и влијанието на потенцијалните судири се намалува.

Возачите на моторни возила потребно е да поседуваат психофизички способности и перформанси што можат да одговараат на динамиката и интензитетот на таквиот сообраќај. Иако возачот под нормални услови психофизички е наполно здрав, сепак, под влијание на низа надворешни и внатрешни фактори⁶³ (егзогени и ендегени), моментно или за покус временски период, кај него може да се нарушат некои од компонентите на здравствената состојба што возачот ќе го направат немоќен и несигурен во управувањето со моторното возило. Таквите нарушувања претставуваат постојана потенцијална опасност за личната безбедност и за безбедноста на сите други учесници

⁶² Eisses, S., ITS ACTION PLAN / Framework Service Contract TREN/G4/FV-2008/475/01, D4–Final Report, Action 3.4–Safety and comfort of the Vulnerable Road User, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Unit B4, Amsterdam, 2011, pp. 43-44

⁶³ Поопширно за овие фактори кај Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010

во патниот сообраќајот. Во услови кога за многу кратко време (секунди, а понекогаш и делови од секунда), се решава дали ќе се избегне или ќе настане сообраќајна несреќа, пресудни се нормалното функционирање (или нефункционирање) на основните органи на човечкиот организам – сетилата (особено видот и слухот), способноста за концентрација на вниманието, брзото и логично расудување и реагирање, заморот, влијанието на алкохолот, дрогата, лековите, кофеинот и сл. Тоа значи дека многу елементи од човекот како возач на различни начини влијаат на активната⁶⁴ и пасивната⁶⁵ безбедност во патниот сообраќај. Меѓу овие елементи посебно се истакнуваат способноста, знаењето, ставовите и однесувањето на возачот. Неговото влијание врз безбедноста во патниот сообраќај сè уште не е доволно истражено. Сепак, досегашните истражувања овозможиле некои влијанија попрецизно да се објаснат, па дури и да се измерат. Најважните елементи на човекот/возачот и нивното влијание на активната и пасивната безбедност во сообраќајот се⁶⁶: пол, старост, способности, знаење – обука, ставови, искуство, однесување, возење под влијание, замор и останати елементи (стандард, образование, социо-демографски обележја, влијание на дрогата и лековите, болест, исхрана, пушење, желбата за испитување на непознатото, потребата за возбудување и авантури итн).

Покрај многубројните фактори кои влијаат врз возачите и нивното возење и генерално однесување во патниот сообраќај, исто така влијае и општеството, заедно со нормите, навиките и однесувањата во тоа општество. Во однос на т.н. „култура на возење“⁶⁷, возачите се под влијание на колективното однесување на другите возачи, што вклучува имитација, перцепирање на другите како референтна група, општествените норми, карактеристиките на возачките активности на другите, заразно однесување итн. Во однос на важноста на шемите во општествените интеракции на возачкото однесување, изработен е „когнитивен и мотивационен модел“ на возачкото однесување, кое вклучува мотивациони состојби и модулациони фактори. Тој модел сместува различни општествени фактори во преден план и укажува како тие заедно со другите фактори влијаат врз возењето. Варијаблите кои се општествени по својата природа се:

- влијание на присуството на другите (постои поголема вознемиреност кога се вози во густ сообраќај),
- интеракција со сопатниците (давање совети за навигација или детекција на опасности, а од друга страна ирелевантните разговори со сопатниците го одвлекуваат вниманието на возачот),
- очекувања во однос на однесувањето на другите учесници во патниот сообраќај (се очекува другите да ги почитуваат правилата на патот, да бидат совесни и да знаат како да возат правилно),
- комуникација помеѓу возачите (сигнализирање преку промена на светлото, употреба на звучен сигнал и сл.),

⁶⁴ Активната безбедност во сообраќајот е дел од научната дисциплина безбедност во сообраќајот која има за цел да ги спречува (превенција) или намалува (редукција) бројот на сообраќајните несреќи. Значи, збирот на мерки и активности со кои се придонесува за намалување на веројатноста да се случи сообраќајна несреќа припаѓа на активната безбедност во патниот сообраќајот. Според Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 64*. За мерките на активната безбедност во патниот сообраќај повеќе кај Divič, A., *Aktivna zaštita putnika u vozilu, Narodne novine, Zagreb, 1991*

⁶⁵ Пасивната безбедност во сообраќајот има за цел да го намали бројот и тежината на последиците од сообраќајните несреќи кои веќе се случиле. Според Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 64*

⁶⁶ *Ibid.*, str. 105

⁶⁷ Dewar, R., E., Olson, P., L., *Human Factors in Traffic Safety, Lawyers & Judges Publishing Co., Inc., Tucson, 2002, p. 126*

- имитација на другите учесници во патниот сообраќај (возачите ја зголемуваат брзината кога гледаат дека другите забрзуваат, пешаците ги следат другите кои преминуваат пешачки премин на црвено светло),
- предрасуди кон другите учесници во патниот сообраќај (верувања дека постарите возачи се бавни и дека најголемиот број млади се невнимателни возачи),
- заземање на простор на другите учесници во патниот сообраќај (негативни реакции кога другите возачи се приближуваат премногу),
- влијание на нормите на општеството (општествен притисок да се почитуваат сообраќајните знаци и сигнали, а од друга страна притисок од друштвото да се вози под влијание на алкохол).

Секој возач, за да биде способен за нормално, релативно безбедно возење, мора пред сè, да располага со способност за забележување, расудување, одлучување и управување со своите постапки. Возачот кој управува со моторното возило треба да биде физички и психички здрав, одморен, снаодлив, а неговите движења мора да му бидат испланирани, обмислени, сигурни и брзи. Добриот возач го карактеризираат⁶⁸:

- емоционална стабилност (воединачена душевна состојба),
- сигурност во себе,
- прилагоденост на личното однесување кон општествената средина и сообраќајната ситуација и
- техничка оспособеност.

Според карактерните особини, сите возачи кои се незгодни по својата околина и создаваат низа на тешкотии, од страна на психолозите се делат на 6 вида⁶⁹:

1. Егоцентричен тип. Тој смета дека сè се врти околу него, вообразен е, недоволно дораснат и недоволно стручен, не постигнувајќи во тој поглед никакво лично значење. Се однесува некоректно во сообраќајот, своите намери не ги предочува со сигнали, паркира така да завземе простор за уште едно возило, поаѓа со втора брзина и не води сметка за своето возило.

2. Емотивно нестабилен тип. Нема самоконтрола, а вози онака како и што живее, лесно се возбудува, брзо се лути, ги губи нервите и се лути заради ситници во сообраќајот, вози ексцентрично и секогаш е нерасположен.

3. Егзибиционистички тип (оној кој сака да се истакнува). Ваквите возачи обично патат од комплекс на инфериорност и за тоа да го компензираат, тие се фалат, ризикуваат, користат разни прилики за своите егзибиции, сакаат да и дадат на околината на знаење дека се тука и прават сè, за да го свртат вниманието кон себе во сообраќајот, вклучувајќи го и грубото ракување со моторното возило. Таквиот возач, во магловита ноќ вози како да е ведро и убава ноќ, потоа го претекнува возилото пред него, иако гледа дека во пресрет му доаѓаат други возила и секогаш ризикува за да се истакне.

4. Ирационален тип. Не научил реално да ги опсервира работите околу себе, туку ги гледа на нему својствен начин, го пцуе патот, времето, сообраќајните прописи и својата инволвираност во некој сообраќаен инцидент, како и сè останато. Тој никогаш не ја прима одговорноста на себе лично.

5. Безвреден тип. Сака моќ, бидејќи се чувствува неважен, секогаш се расправа и остро се објаснува со сообраќајната полиција, го мачи и малтретира своето возило преку целиот ден. Немилосрден е кон кумплугот и кочниците и секогаш им прави пречки на другите во сообраќајот.

⁶⁸ Според Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010

⁶⁹ Ристиќ, Б., Безбедност на патниот сообраќај I, втор дел, Универзитет „Св. Климент Охридски“, Технички факултет, Битола, 2000, стр. 59-60

6. Тип со комплекс на вина. Тој е борбен, започнува тепачка и караница, а во состојба е и самиот себе да се казнува за да привлече внимание и сожалување. Овој тип на возачи е еден од најопасните, бидејќи тој предизвикува сообраќајна несреќа само заради тоа да стекне сожалување од другите и привлече внимание врз себе.

*
* *

Мотоциклистите имаат поголем степен на изложеност на ризик од останатите учесници во патниот сообраќај, поради неколку карактеристики⁷⁰. За разлика од возачите и патниците во автомобилите, мотоциклистите и нивните сопатници се релативно незаштитени, па поради тоа, ја зголемуваат можноста да бидат сериозно повредени или да загинат во сообраќајните несреќи во кои учествуваат. Од друга страна, тие можат за кратко време да забрзуваат премногу и може да патуваат со големи брзини, што го зголемува ризикот да бидат дел од сообраќајни несреќи. Како дополнителен проблем на големата брзина се појавува тешкото забележување од страна на другите учесници во патниот сообраќај. Неискуството е друг фактор од кој зависи вклученоста на мотоциклистите во сообраќајните несреќи. Во најголемиот број случаи, тоа оди заедно со младоста – мотоциклистите се обично млади лица, со мало искуство во управувањето на мотоцикли и поради желбата за достигнување на големи брзини, се зголемува нивната изложеност на ризик во патниот сообраќај. Нестабилноста на мотоциклите и тешкотиите за постигнување на безбедно сопирање заради избегнување на судир, надополнети со (не)квалитетот на патната површина и временски услови, уште повеќе ги зголемуваат проблемите на мотоциклистите при учеството во сообраќајот на патиштата. Подобрување на положбата на мотоциклистите во патниот сообраќај е можна во следниве области⁷¹:

- подобро откривање/перцепција на мотоциклистите од страна на возачите на автомобили,
- унапредување на согласноста во однос на ограничувањата на брзината, преку практично спроведување и/или преку создавање свесност за ризикот,
- намалување на возењето под влијание на алкохол, преку создавање на свесност за ризик,
- подобрување на свесноста за ризик и вештини за возење на младите/помалку искусни возачи,
- подобри достапни информации за опасен пат, сообраќај или временски услови до мотоциклистите.

Според некои истражувања и анализи⁷² се смета дека моторциклите се побезбедни од автомобилите. Иако сите знаат дека мотоциклистите во сообраќајните несреќи обично се здобиваат со посериозни последици од возачите на автомобили, сепак, мотоциклистите може да избегнат некои проблеми, како што е на пример да се биде заглавен во автомобил кој гори или потонува. Компетентните и искусни мотоциклисти имаат помала веројатност да бидат вклучени во сообраќајни несреќи, затоа што имаат

⁷⁰ За овие карактеристики поопширно во Centre for Accident Research & Road Safety - Queensland, State of the Road: Motorcycle Safety Fact Sheet, 2012

⁷¹ Eisses, S., ITS ACTION PLAN / Framework Service Contract TREN/G4/FV-2008/475/01, D4–Final Report, Action 3.4–Safety and comfort of the Vulnerable Road User, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Unit B4, Amsterdam, 2011, pp. 34-36

⁷² Повеќе детали и заклучоци од ваквите истражувања и анализи во Motorcycles are Safer than Cars, преземено од интернет страница на која се нудат совети за избегнување на тешките последици при возењето на моторцикл, <http://www.ridingsafely.com/ridingsafely1.html> [пристапено на 25.07.2014]

подобра прегледност на сообраќајната ситуација, подобро можат да ја избегнат, повнимателни се и помалку претпоставуваат што би можело да се случи. Мотоциклистите обично се на поголема висина од возачите на автомобилите и затоа имаат подобар преглед на сообраќајот на патиштата. Подобрата прегледност значи дека ја гледаат опасноста порано и можат подобро да ја избегнат. Околу себе тие немаат блокирачки површини кои би создале слепи точки. Само со вртење на главата добиваат јасен преглед на сè околу нив. На тој начин мотоциклистите имаат пошироко поле на преглед за разлика од автомобилистите, кои имаат многу ограничен преглед. Од друга страна, мотоциклот е помал од автомобилот, а со тоа има помала веројатност да биде цел на удар и може да забрзува подобро од автомобилите, што значи дека е поподвижен од нив. Во однос на вниманието, се укажува дека мотоциклистите се повнимателни од возачите на автомобили, кои се одвоени од надворешната околина со автомобилската школка, различниот воздух внатре и комфортоот и нивното внимание лесно се одвлекува од различни нешта (кафе, храна, зборување на мобилен телефон, слушање радио, разговор со патниците, подесување на седиштата и прозорците, дисциплинирање на децата, шминкање итн). Невниманието е една од главните причини за сообраќајните несреќи. Со насочување на вниманието на една работа, се одвлекува вниманието на друга, па одвлекувањето на вниманието на други работи го намалува вниманието на патот, што доведува до сообраќајни несреќи. Додека кај автомобилите има многу начини за одвлекување на вниманието, кај мотоциклите нема, тука постои само мотоциклистот и патот. Затоа мотоциклитите се побезбедни – затоа што го зголемуваат вниманието и ги намалуваат неговите одвлекувања. Понатаму, мотоциклистите претпоставуваат помалку, т.е. кај нив се создаваат подобри ставови во однос на возењето, затоа што знаат дека се ранливи, без разлика колку се големи, за разлика од автомобилистите, кои доста често се потпираат на големината и безбедносните електронско-механички системи и уреди во возилото, при што сметаат дека се многу побезбедни. Од сето ова, произлегува дека, иако мотоциклистите врз себе носат поголем ризик во патниот сообраќај, сепак, доколку возат безбедно, помала е веројатноста да учествуваат во сообраќајни несреќи.

Безбедносните карактеристики на мопедите и скутерите имаат сличност со мотоциклите. Сепак, постојат значителни разлики, со кои се оправдува нивната посебност, но и повеќе главни безбедносни проблеми. Одредени подобрувања на положбата на возачите на мопеди и скутери во однос на безбедноста во патниот сообраќајот може да се бара во следните области⁷³:

- креирање на свесност за ризик, свесност за сообраќајни правила и прописи и соодветна обука на возачите. Овој аспект е особено специфичен предизвик за младите возачи;
- задолжителна употреба на заштитните шлемови;
- подобрување на согласноста со ограничувањата на брзината, преку спроведување и/или преку создавање свесност за ризиците;
- намалување на возењето под влијание на алкохол, преку практично спроведување и преку создавање на свесност за ризикот од таквото дејствие.

2.1.1. Стекнување со право на управување со моторно возило

Постигнувањето на оптимално ниво на безбедност при функционирањето на сообраќајот, а со тоа и намалување на бројот на сообраќајните несреќи и нивните после-

⁷³ Eisses, S., ITS ACTION PLAN / Framework Service Contract TREN/G4/FV-2008/475/01, D4–Final Report, Action 3.4–Safety and comfort of the Vulnerable Road User, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Unit B4, Amsterdam, 2011, pp. 32-33

дици, првично започнува со процесот на едукација и оспособување за полагање на возачкиот испит во автошколите.

Во Европската унија⁷⁴ се издаваат возачки дозволи за управување со моторни возила во следниве категории:

- категорија А – за управување на мотоцикли кои тежат помалку од 750 kg;
- категорија В – за управување на возила со тежина помала од 3.500 kg или каравани со тежина помала од 4.250 kg;
- категорија В + Е – комбинација која се состои од право на управување со возило од категорија Б и приколка;
- категорија С – за управување на возила со тежина поголема од 3.500 kg;
- категорија С + Е – комбинација која се состои од право на управување со возило од категорија С и приколка;
- категорија D – за управување на возила кои имаат повеќе од 8 седишта;
- категорија D + Е – комбинација која се состои од право на управување со возило од категорија D и приколка.

Во возачките дозволи мора да бидат наведени и условите под кои возачот е овластен да управува со моторното возило. Ако, поради некоја физичка инвалидност, возачот е овластен за управување само одредени видови на возила или адаптирани возила, тогаш тој факт треба да се наведе преку специфичен код во возачката дозвола.

Издавањето на возачки дозволи е исто така ограничено со исполнување на одредени услови: дозволите за категориите С и D може да се издадат само на возачи кои веќе имале стекнато право за управување на возила од категорија В, а дозволи за категориите В + Е, С + Е и D + Е може да се издадат само на возачи кои веќе имале стекнато право за управување на возила од категориите В, С и D, соодветно.

Минималната возраст за издавање на возачки дозволи во ЕУ изнесува: 16 години за категориите А1 (лесни мотоцикли) и В1 (моторизирани трицикли и четирицикли), 18 години за категориите А, В, В + Е, С и С + Е и 21 година за категориите D и D + Е. Земјите членки на ЕУ, сепак, можат да ги зголемуваат или намалуваат минималните возрастни граници, во рамките на дадените граници, за одредени категории.

Земјите членки на ЕУ мора да се осигураат дека кандидатите за возачки дозволи поседуваат знаења, вештини и соодветно однесување кои се потребни за управување со моторното возило. Во принцип, тестовите за одредување на возачкото ниво на кандидатите, мора да се состојат од:

- теоретски тест и
- тест за вештини и однесување.

Европската комисија има донесено и посебна Регулатива⁷⁵ за техничките карактеристики на возачките дозволи со микрочип во чија меморија се запишуваат сите релевантни податоци за носителот на возачката дозвола, како и сторени сообраќајни кривични дела и прекршоци и изречени кривични и прекршочни санкции.

Во Германија на пример, поседувањето на возачка дозвола е право на секој кој ќе побара дозвола за било која од категориите што важат за сите земји членки од ЕУ. Таа е потребно за секој вид на моторизирани возила, со исклучок на најмалите мопеди под 50 cm³, со ограничување на брзината од 25 км/ч, како и моторизираните велосипеди (меѓутоа, дури и за нив постои минимална возрастна граница од 15 години и кратка задолжителна возачка обука). Минималната возрастна граница за стекнување со право

⁷⁴ Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences

⁷⁵ Commission Regulation (EU) No 383/2012 of 4 May 2012 laying down technical requirements with regard to driving licences which include a storage medium (microchip)

на управување со моторно возило изнесува: 16 години за мотоцикл, 17 години за автомобил, а 21 година за автобуси и товарни возила.

Возачките дозволи во САД, пак, се издаваат од страна на Департманот за моторни возила⁷⁶, при што правилата и условите за стекнување со право на управување со моторно возило се различни во државите во САД. Минималната старосна граница за издавање на возачка дозвола варира во различни држави од 14 до 18 години, но, во најголемиот број на држави е 16 години. Обично, на тинејџерите им се издаваат ограничени возачки дозволи, а после 1-3 години искуство во управувањето со моторно возило, се стекнуваат со целосна возачка дозвола. Повеќето држави од САД имаат заеднички систем на часови, со некои исклучоци, а комерцијалните часови за возачките испити се стандардизирани според федералните регулативи.

Идејата за намалување на старосната граница за стекнување со возачка дозвола од 18 на 16 години според новиот предлог од страна на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија е веќе усвоена и имплементирана. Според МВР, како иницијатор за овие измени во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, неопходноста произлегува од анализите на статистичките податоци кои покажуваат дека во голем дел од сообраќајните несреќи учествуваат малолетници. Целта е малолетниците добро да се обучат пред да седнат зад воланот, што веќе и го прават, но незаконски. Друга причина е и тоа што измените ќе придонесат за мобилноста и комуникацијата меѓу младата популација во земјава.

Па така, денес постар малолетник веќе може да се стекне со право на оспособување за управување со моторно возило од “Б” категорија доколку ги исполнува следниве услови⁷⁷:

- 1) да наполнил 16 години возраст;
- 2) да поседува лична карта;
- 3) да е здравствено и психофизички способно да управува со моторно возило;
- 4) да има завршено најмалку основно образование;
- 5) да има согласност од двајцата родители, законскиот застапник или старателот, заверена на нотар;
- 6) да има одличен успех и примерно поведење во последната завршена учебна година и
- 7) да има писмена согласност од психологот и педагогот од училиштето во кое учи малолетникот, а доколку во училиштето нема еден од нив и од класниот раководител на ученикот, заверена на нотар.

Пред да се донесат овие измени, а со објавувањето на иницијативата, во јавноста реакциите беа поделени. Според некои медиумски истражувања⁷⁸ граѓаните, родителите, но и инструкторите не се согласуваат со новите измени во Законот за безбедност во сообраќајот, со кои на шеснаесетгодишниците ќе им биде дозволено да полагаат за возачка дозвола. Реакциите беа во насока дека со младите возачи ќе се зголеми хаосот

⁷⁶ Во некои држави овој департман има поинакво име, како на пример во Масачусетс неговото име е Регистар на моторни возила, а во Тексас е Департман за јавна безбедност. На официјалната интернет страница на Департманот за моторни возила (Department of Motor Vehicles - DMV) www.dmv.org може да се најде попис на правилата за издавање на возачка дозвола во различни држави од САД.

⁷⁷ Според чл. 5 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 114/12, со кој се додава нова Глава VII-а. Оспособување за управување со моторно возило, стекнување право на управување со моторно возило и прекршочна постапка за малолетници, која содржи пет нови члена 368-а, 368-б, 368-в, 368-г и 368-д. Овие услови се наведени во чл. 368-а ст. 1.

⁷⁸ Закев, Б., Шеснаесетгодишните возачи се високоризични, дневен весник Нова Македонија, број 22427, 10.11.2011, преземено од <http://www.novamakedonija.com.mk/NewsDetal.asp?vest=11101196533&id=12&setIzdanie=22427> [пристапено на 20.05.2014]

на коловозите, каде што на големо владее сообраќајна некултура, и тоа кај повозрасните возачи, а не, пак, кај новите. Кај познавачите на условите преовладуваше ставот дека сепак станува збор за луѓе на премала возраст за да им биде дозволено да седнат зад воланот, при што идејата за возач-малолетник е премногу несериозна. Ова е во корелација и со мислењата на психолозите, според кои, децата-возачи на оваа возраст не се доволно психоемоционално зрели. Тие укажуваа дека кога станува збор за психичката структура кај мнозинството млади луѓе на оваа возраст, зрелоста, што значи справување со одговорностите, доаѓа подоцна. Мора да се земе предвид дека постојат индивидуални разлики, бидејќи некои млади луѓе на оваа возраст се наоѓаат на некое повисоко психоемоционално ниво. Но, генерално, станува збор за период каде што адолесценцијата е на врвот, а зрелоста доаѓа подоцна, при што постои влијанието на хормонските промени, особено кај машките деца.

Експертите од стручната јавност од областа на сообраќајот во Република Македонија, во друго медиумско истражување⁷⁹, посочуваа дека треба да се оди внимателно во намалувањето на старосната граница за полагање возачки испит. Мал е бројот на земјите во ЕУ каде малолетниците можат да се стекнат со возачка дозвола. Во Велика Британија, Исланд, Ирска и во Унгарија за „Б“ категорија минималната граница е 17 години. Во сите други земји е 18 години. Пред неколку години Германија и Австрија дозволиле да се полага на 17 години, но условот е возачите-почетници да бидат со придржба на лице на возраст од 30 години, секако со валидна возачка дозвола минимум пет години. Ваков модел од неодамна функционира и во Србија.

Кај нас оспособувањето за управување со моторно возило на постар малолетник се врши согласно со одредбите од законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, со зголемен број наставни часови од практичниот дел на наставната програма за 30 % во однос на бројот на наставни часови од практичниот дел на наставната програма предвидени за останатите кандидати за возачи.⁸⁰ Постар малолетник кој поседува возачка дозвола од „Б“ категорија не смее⁸¹:

- да управува со возило во патниот сообраќај во времето од 20,00 до 5,00 часот, освен ако во возилото го придружува родител, односно старател кој поседува возачка дозвола од „Б“ категорија и на кого не му е изрекувана прекршочна санкција забрана за управување со моторно возило,
- да управува со возило со брзина поголема од 60 km/h на јавен пат, односно со брзина поголема од 80 km/h на пат наменет исклучиво за сообраќај на моторни возила, односно со брзина поголема од 100 km/h на автопат,
- да управува со возило чија сила на моторот е поголема од 75 киловати,
- да влече приклучно возило и
- да врши организиран превоз на деца.

Во Република Македонија кандидатите за возачи на моторни возила, возачи на мотоцикли и за возачи на трактори при оспособувањето мора да поминат теоретски⁸² и

⁷⁹ Закев, Б., Со полагање на 16 години ќе имаме најмлади возачи, дневен весник Нова Македонија, број 22426, 9.11.2011, преземено од

<http://www.novamakedonija.mk/NewsDetal.asp?vest=11911921505&id=12&setIzdanie=22426>

[пристапено на 20.05.2014]

⁸⁰ Чл. 368-а, ст. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

⁸¹ Чл. 368-в, ст. 1, *ibid.*

⁸² Теоретскиот дел на програмата за оспособување на кандидати за возачи на моторни возила се состои од изучување на сообраќајни знаци, правила и прописи, како и хумано однесување и етика во сообраќајот. Теоретскиот дел на програмата за оспособување на кандидати за возачи на трактори, работни машини, мотокултиватори и велосипед со помошен мотор и мопед ги опфаќа само прописите за безбедноста на сообраќајот на патиштата што се однесуваат на правилата на сообраќајот на патиштата, сообраќајни-

практичен дел. За изведувањето на теоретскиот дел од програмата за оспособување на кандидати за возачи на возила на моторен погон, се предвидени различни фондови на часови⁸³ во зависност од видот на категоријата (за Б категорија – 20 наставни часа), поткатегоријата и националната категорија. Практичниот дел⁸⁴ за оспособување на кандидатите за возачи на моторни возила, мотоцикли и трактори се однесува на изведување на дејствија со моторно возило, мотоцикл или трактор што се од значење за успешно и безбедно управување во согласност со правилата на сообраќајот и условите на патот и во сообраќајот, како и за совладување на техниката и вештината за управување со возилото. Изведувањето на практичната настава се врши со почетно оспособување на сообраќаен автодром – полигон (за Б категорија – 6 наставни часа, за Б категорија (постар малолетник) – 8 наставни часа), а потоа оспособувањето продолжува надвор од населено место и на јавен пат во населено место, во денски (за Б категорија – 28 наставни часа, за Б категорија (постар малолетник) – 35 наставни часа) и ноќни услови (за сите категории – 2 наставни часа, за Б категорија (постар малолетник) – 4 наставни часа). По завршената обука, кандидатот го полага возачкиот испит⁸⁵, кој исто така се состои од теоретски и практичен дел. Теоретскиот дел се полага писмено или електронски преку одговор на определен број на прашања во тестот, за време од 60 минути, при што испитот се смета дека го положил оној кандидат за возач кој со точни одговори на прашањата од тестот постигнал најмалку 90 % од вкупниот број предвидени позитивни поени. После тоа, следи практичниот дел на возачкиот испит кој се состои од два дела: прв практичен дел кој се полага на уреден простор одобрен за таа цел (полигон) и втор практичен дел кој се полага на јавен пат, во траење од најмалку 25 минути и не подолго од 40 минути. Доколку кандидатот за возач е оценет од страна на испитната комисија со повеќе од 50 негативни поени за првиот и вториот практичен дел одделно, тогаш се смета дека тој не го положил практичниот дел од возачкиот испит.

После успешното полагање на возачкиот испит, кандидатот се стекнува со возачка дозвола за соодветната категорија за која што се оспособувал и полагал. Возачката дозвола се издава со рок на важење од 10 години, а на лицата постари од 65 години – со рок на важење од три години. На лицата кои во време на издавањето на возачката дозвола имаат повеќе од 55 години возраст, возачка дозвола им се издава со рок на важност до денот на навршување 65 години возраст, со тоа што тој рок не може да биде пократок од три години. По исклучок, возачка дозвола може да се издаде или нејзината важност може да се ограничи и на пократки рокови, врз основа на наодот и мислењето на здравствената установа, содржани во уверението за здравствената и психофизичката способност на лицето.⁸⁶ При издавањето на возачка дозвола, Министер-

те знаци и нивното значење и знаците што ги даваат униформираниите полициски службеници при вршење на контрола и регулирање на сообраќајот на патиштата, како и опасностите кои настануваат поради неправилно преземање на дејствија во сообраќајот и основите на функционирањето на уредите на возилата на моторен погон значајни за безбедноста на сообраќајот на патиштата.

чл. 15, Правилник за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за оспособување на кандидати за возачи, Сл. Весник на РМ бр. 90/13

⁸³ Наставниот час од теоретскиот дел на програмата трае 45 минути

⁸⁴ Чл. 19, Правилник за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за оспособување на кандидати за возачи, Сл. Весник на РМ бр. 90/13

⁸⁵ Правилник за начинот на спроведување на возачките испити и критериумите во однос на просторните услови и материјално-техничката и информатичката опрема на испитните центри, водењето на евиденциите во врска со спроведените возачки испити и за формата и содржината на лиценцата за испитен центар, Сл. Весник на РМ бр. 103/07, 150/07, 127/09, 80/10, 46/11, 90/12, 19/14, 74/14

⁸⁶ Чл. 290, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

ството за внатрешни работи на возачот му издава и возачка книшка за запишување на негативни бода за сторени прекршоци.⁸⁷ На возачот кому му е издадена возачка дозвола на Република Македонија за управување со моторно возило, по негово барање може да му се издаде и меѓународна возачка дозвола, која се издава со рок на важност од три години од денот на нејзиното издавање односно со рок на важност до денот на важење на возачката дозвола, доколку истекот на нејзината важност е помалку од три години.⁸⁸ Инаку, единствен услов за продолжување на важноста на возачка дозвола на која и изминал рокот е контролниот здравствен преглед на кој подлежат⁸⁹:

- возач кој управува со моторно возило со кое се врши јавен превоз, во временски интервали што не можат да бидат подолги од три години;
- возач на кого му е издадена возачка дозвола за управување со моторни возила од “Д” категорија пред секое продолжување на важноста на возачката дозвола;
- возач на моторно возило на кого му е издадена дозвола со пократок рок на важност заради несоодветна здравствена состојба;
- возач на моторно возило кој наполнил 65 години возраст, во временски интервали кои не можат да бидат подолги од три години и
- возач-инструктор пред секое продолжување на важноста на дозволата за возач-инструктор.

Странец кој привремено престојува во Република Македонија и државјанин на Република Македонија кој престојува или живее во странство и повремено доаѓа во Република Македонија, врз основа на важечката странска возачка дозвола што ја издава надлежниот орган на странската држава и под услов на реципроцитет, може да управува со моторно возило на територијата на Република Македонија, за време на својот привремен престој во Република Македонија.⁹⁰ Странец кому му е одобрен постојан престој во Република Македонија и државјанин на Република Македонија кој ќе се врати од странство, односно ќе дојде во Република Македонија со цел постојано да живее во неа, како и персоналот на дипломатските и конзуларните претставништва и на мисиите на странски држави и на претставништвата на меѓународни организации во Република Македонија, на странски трговски, сообраќајни, културни и други претставништва и на странски дописништва, можат да управуваат со моторни возила врз основа на важечката странска возачка дозвола, за време од шест месеци од денот на влегувањето во Република Македонија. На државјанин на Република Македонија ќе му се замени странска возачка дозвола со возачка дозвола на Република Македонија, ако во земјата во која му е издадена странската возачка дозвола престојувал подолго од шест месеци.⁹¹ Меѓународната возачка дозвола се признава само ако е издадена од надлежно

⁸⁷ Чл. 293, *ibid.*

⁸⁸ Меѓународните возачки дозволи ги издава правно лице овластено од Министерството за внатрешни работи. Меѓународна возачка дозвола не може да му се издаде на возач на кого му е изречена казна односно прекршочна санкција забрана за управување со моторно возило, за периодот додека трае забраната. Меѓународната возачка дозвола издадена во Република Македонија, не може да се користи за управување со моторни возила на територијата на Република Македонија. Според чл. 300, *ibid.*

⁸⁹ Чл. 306, *ibid.*

⁹⁰ Чл. 296, *ibid.*

⁹¹ На ваквите лица, важечката странска возачка дозвола ќе им се замени, на нивно барање, без полагање возачки испит, со возачка дозвола на Република Македонија – за управување со онаа категорија моторни возила во која спаѓаат моторните возила за чие управување се овластени со странската возачка дозвола. По исклучок и под услови на реципроцитет, од персоналот на дипломатските и конзуларните претставништва и на мисиите на странски држави и на претставништвата на меѓународните организации во Република Македонија, при замената на странската возачка дозвола, нема да се бараат докази за исполнување на условите за стекнување право на управување со моторно возило. Според чл. 298, *ibid.*

правно лице на странска држава. Меѓународната возачка дозвола не може да се замени со возачка дозвола на Република Македонија.⁹²

Во земјите членки⁹³ на ЕУ постојат значителни разлики во однос на политиките и стратегиите за важноста на возачката дозвола и постапката за нејзино обновување, доколку е потребно. Во суштина, може да се направи разлика помеѓу 4 видови на дозволи⁹⁴:

1) возачки дозволи со неограничена важност – важат во текот на целиот живот. Ваквите неограничувачки возачки дозволи се издаваат во Австрија, Белгија, Бугарија, Франција, Германија и Полска;

2) возачки дозволи за кои обично не се бара лекарски преглед за да се обноват, туку само административна (управна) постапка (Шведска) и обичен извештај за медицинската состојба (Велика Британија);

3) возачки дозволи за кои се бара лекарски преглед за да се обноват и тоа за првпат на возраст од 50 години (Италија, Португалија), 60 години (Чешка, Луксембург), 65 години (Грција, Словачка) или 70 години (Кипар, Данска, Финска, Ирска, Малта, Холандија, Словенија);

4) возачки дозволи кои треба да се обновуваат на секои десет години, вклучувајќи и лекарски преглед за сите возрасни групи (Романија), со зголемување на возраста прво обновување на 40 години (Унгарија), 55 години (Литванија), 60 години (Летонија) или 65 години (Естонија, Шпанија).

Според претходно анализираните законски норми, Република Македонија се приклучува на третата група држави, конкретно на Грција и Словачка.

⁹² Чл. 299, *ibid*.

⁹³ Презентираните разлики во однос на политиките и стратегиите за важноста на возачката дозвола и постапката за нејзино обновување, доколку е потребно, се однесуваат на 27-те земји членки на ЕУ во тој период.

⁹⁴ Concerns & Solutions, Road safety in the aging societies, Driver licencing legislation, Consol, Work Package 5.1, Final report, September 2013, p. 9, преземено од http://www.consolproject.eu/attachments/article/16/CONSOL%20Report_WP5.1_final.pdf [пристапено на 14.04.2014]

Табела 1.2. Преглед на возачи на моторни возила спрема старост, пол и категорија на возачка дозвола во Република Македонија за 2013 година⁹⁵

	до 18 години			од 19 до 24 години			од 25 до 34 години			од 35 до 44 години			
	Вк.	пол		Вк.	пол		Вк.	пол		Вк.	пол		
		м	ж		м	ж		м	ж		м	ж	
А	55	54	1	2.407	2.391	16	883	876	7	580	576	4	
Б	3.421	2.338	1.083	26.198	18.023	8.175	17.271	11.859	5.412	11.005	8.039	2.966	
Б+Е	-	-	-	14	14	-	464	464	-	386	383	3	
Ц	8	8	-	3.047	3.038	9	4.001	3.978	23	3.099	3.068	31	
Ц+Е	11	11	-	1.550	1.550	-	1.755	1.754	1	2.767	2.763	4	
Д	-	-	-	224	224	-	1.264	1.262	2	875	873	2	
Д+Е	-	-	-	1	1	-	44	43	1	92	92	-	
Ф	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	-	
Г	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	-	
М	329	256	73	149	146	3	68	59	9	45	31	14	
А1	10	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ВКУПНО	СЕ	3.834	2.675	1.159	33.590	25.387	8.203	25.750	20.295	5.455	18.865	15.841	3.024
	%	3,70	69,77	30,23	32,44	75,58	24,42	24,87	78,82	21,18	18,22	83,97	16,03

	од 45 до 54 години			55 и повеќе години			ВКУПНО			
	Вк.	пол		Вк.	пол		СЕ	пол		
		м	ж		м	ж		м	ж	
А	456	455	1	317	316	1	4.698	4.668	30	
Б	6.758	5.883	875	4.847	4.199	648	69.500	50.341	19.159	
Б+Е	315	314	1	178	178	-	1.357	1.353	4	
Ц	1.805	1.802	3	976	976	-	12.936	12.870	66	
Ц+Е	4.069	4.068	1	507	507	-	10.659	10.653	6	
Д	628	628	-	427	426	1	3.418	3.413	5	
Д+Е	114	114	-	23	23	-	274	273	1	
Ф	12	12	-	15	15	-	34	34	-	
Г	-	-	-	-	-	-	9	9	-	
М	30	30	-	24	24	-	645	546	99	
А1	-	-	-	-	-	-	10	8	2	
ВКУПНО	СЕ	14.187	13.306	881	7.314	6.664	650	103.540	84.168	19.372
	%	13,70	93,79	6,21	7,06	91,11	8,89	100,00	81,29	18,71

На табела 1.2 е даден прегледот на возачи на моторни возила спрема критериумите старост, пол и категорија на возачка дозвола во Република Македонија за 2013 година. Вкупно, во 2013 година во Република Македонија имало 103.540 возачи, од кои 81 % биле мажи, а 19 % жени, што значи дека секој 14ти жител на државата е возач, односно секој 9ти маж и секоја 37ма жена⁹⁶. Очекувано, најголемиот дел од нив (69.500 возачи) поседуваат возачка дозвола од Б категорија. Според возрасните категории на возачи, најголем број се во категоријата 19-24 години (33.590 возачи), што е особено голема бројка, со оглед на фактот што разликата е само 5 години, за разлика од останатите категории каде разликата е 10 години. Друг загрижувачки факт е бројката на

⁹⁵ Статистичките податоци за прегледот на возачите на моторни возила спрема старост, пол и категорија на возачка дозвола за 2013 година се добиени од ОСИД-СКРА, БЈБ при МВР на РМ, рег. бр. 2303-1303 од 30.04.2014 година, врз основа на поднесени барања бр. 0202-150-1 од 28.03.2014 година и бр. 0202-181-1 од 17.04.2014 година. Податоците за прегледот на возачите на моторни возила спрема старост, пол и категорија на возачка дозвола за десет годишниот истражуван временски период (2003-2012 година) не се достапни од страна на Одделот за граѓански работи во МВР на РМ, поради тоа што генерирањето на ваквиот вид на статистички податоци од страна на Секторот за информатика при Одделот за информатика и телекомуникации барало дополнително ангажирање на човечки и материјални ресурси, како и време потребно за соодветно програмско решение, затоа што не постоела стандардна обработка на овој вид на податоци. Според одговорот на Одделот за граѓански работи во МВР на РМ, рег. бр. 10.1.3-42389/1 од 10.06.2014 година, врз основа на поднесено барање бр. 0202-181-1 од 17.04.2014 година

⁹⁶ За пресметување на овие резултати се зема во предвид населението од 16 до 64 годишна возраст (вклучително и лицата со наполнети 16 и 64 години). Возачите на возраст поголема од 65 години не се земени во предвид, затоа што не постојат прецизни податоци за нивниот точен број, па нивниот број за овие пресметки се зема како незначителен.

возачи до 18 години (3.834 возачи), што исто така е голем број, со оглед на фактот што правото за стекнување со возачка дозвола е на 16 години, па разликата е само 2 години. Во однос на половата застапеност, карактеристично највисок процент на жени-возачи има во најмладата возрасна категорија – до 18 години (30 %), а најнизок во категоријата 45-54 години (6 %).

2.2. Пешаците и нивните карактеристики

Пешачењето е основен и најчест вид на транспорт во сите општества ширум светот. Во суштина, секое патување започнува и завршува со пешачење. Преку пешачењето луѓето се стекнуваат со здравствени придобивки⁹⁷, како што се зголемување на физичката активност, која може да ги намали кардиоваскуларните болести и болестите поврзани со дебелеење, па затоа многу држави започнуваат да имплементираат политики за охрабрување на пешачењето како значаен вид на транспорт. За жал, во некои ситуации, зголемениот обем на пешаци и пешачење може да доведе до зголемување на степенот на изложеност на ризик од учество во сообраќајните несреќи на патиштата, а со тоа и да се биде повреден или настрадан во нив. Како резултат на зголемувањето на бројот на моторни возила и фреквенцијата на нивната употреба низ светот, па и кај нас, како и поради генералното невнимание и не водење грижа за потребите на пешаците при планирањето и дизајнирањето на патиштата⁹⁸ – пешаците особено се подложни на страдање во патниот сообраќај. Оттука произлегува дека пешаците се најмасовна, најхетерогена и најнезаштитена категорија на учесници во патниот сообраќај. Специфичност на овие учесници е и тоа што тие со своето непрописно и неправилно однесување значајно придонесуваат за зголемување на степенот на загрозеност и опасност во патниот сообраќај, а со тоа и предизвикување на сообраќајни несреќи, во кои најчесто и самите се жртви.

Пешак⁹⁹ е лице кое се движи пешки во дел од неговото патување. Како дополние на обичната форма на пешачење, пешакот може да користи различни модификации за помош при пешачењето, како што се инвалидските колички, моторизираниите скутери, скејтбордите, ролшуите и ролерите. Пешакот со него може да носи различни работи и од различен квантитет, и тоа во неговите раце, на грбот, на главата, балансирано на рамената или да ги турка или влече со него. Одредено лице се смета за пешак и кога трча, се искачува или кога седи или лежи на патната површина.

Значителни безбедносни подобрувања на положбата на пешаците како ранлива категорија учесници во патниот сообраќај може да се направат во следниве области¹⁰⁰:

- зголемено придржување и почитување на сообраќајните правила и прописи од страна на самите пешаци. Пешаците може да се движат на патот само во отсуство на тротоари или пешачки патеки. Кога не постои друга опција и кога мора да се движат по патот, пешаците треба да се држат на работ колку што е можно

⁹⁷ За овие придобивки повеќе кај Basset, Jr., et al., Walking, cycling, and obesity rates in Europe, North America and Australia, *Journal of Physical Activity and Health*, vol. 5, 2008, pp. 795–814, World Health Organization, *Global recommendations on physical activity for health*, Geneva, 2010 и Rabl, A., de Nazelle, A., Benefits of shift from car to active transport, *Transport Policy*, vol. 19, 2012, pp. 121–131

⁹⁸ За влијанието на дизајнот, градбата и инфраструктурата на патиштата врз безбедноста на пешаците повеќе во World Health Organization, *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Geneva, 2013, pp. 27-37

⁹⁹ World Health Organization, *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Geneva, 2013, p. 3

¹⁰⁰ Eisses, S., ITS ACTION PLAN / Framework Service Contract TREN/G4/FV-2008/475/01, D4–Final Report, Action 3.4–Safety and comfort of the Vulnerable Road User, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Unit B4, Amsterdam, 2011, pp. 27-28, 30-31

повеќе, доколку се група да се движат заедно и во спротивна насока на сообраќајот. Се разбира, ова исто така може да се гледа од друг агол: инфраструктурата во урбаната средина треба да биде дизајнирана за пешаците како примарни учесници и корисници, а сообраќајните правила да се применуваат на таков начин што пешаците во голема мера ќе се усогласат спонтано со нив.

- онаму каде пешаците не ги делат или преминуваат (делови од) патиштата кои се користат од страна на побрзите средства на транспорт, шансите за сериозни несреќи се мали. Безбедноста на пешаците ќе се подобри ако безбедните сообраќајни површини се достапни и познати за често користените дестинации, особено оние кои се важни за децата (до училиште) или постарите возрасни лица (на пример до трговски центри).
- како што брзината на другите превозни средства кои се вклучени во несреќите е пресуден фактор за сериозноста на сообраќајната несреќа во која се вклучени и пешаци, мерките за намалување на брзината на овие учесници во патниот сообраќај на местата за премин и локациите каде што патот се дели со пешаците, се покажуваат како многу ефикасни. Тие, исто така помагаат во намалување на шансите за настанување на сообраќајна несреќа. Конвенционалните мерки за да се подобри усогласеноста со ограничување на брзината вклучуваат кампањи за информирање на возачите за опасностите од брзо возење и поинтензивно зголемување на брзината. Тоа се мерки кои им помагаат на возачите да ги забележат пешаците и евентуално да интервенираат во возењето за да се избегнат директни судири. Современите системи во моторните возила може да го предупредат возачот ако возилото е на колизионен курс со пешак, па се зголемува моќта на сопирачката при итно сопирање, па дури и автоматски се активираат сопирачки-те во случај на непосредна опасност.
- подобрување на видливоста на пешаците ноќно време или во самрак. Ова бара (подобро) осветлување за пешачките премини и ситуациите каде пешаците го делат патот со другите видови на транспортни средства. Адаптивното осветлување на премините може значително да придонесе за пешачката видливост, како и подобрените современи системи за осветлување на возилата, како што се на пример, светлата кои се движат со искривувањата на патот, кои исто така имаат позитивно влијание. Рефлексивните елементи на облеката имаат позитивно влијание, но се чини малку веројатно дека луѓето постојано ќе ги користат кога одат на прошетка. Технологијата која го предупредува возачот, па дури и ги активира сопирачките е ефективна за овој аспект.
- дизајнирање на предната страна од возила на таков начин дека влијанието на пешачки во случај на судир е минимизиран, на пример, со динамичен укинување на (задниот крај на) хаубата, или користење надворешни воздушни перничкиња кои може да се ограничи сериозноста на повредите на страната на пешачки.
- подобрување на изгледот и униформноста на пешачките премини, каде што е применливо, вклучувајќи мерки за намалување на брзината на возилото, за да ги предупреди брзите сообраќајни средства за присуство на пешаци или близина до премин за пешаци.
- подобрување на звучноста на електричните возила: моментално истражување се спроведува за да се најде најдобар тип на звуци кои може да бидат произведени од страна на електричните возила, со цел да бидат забележани, затоа што тие предизвикуваат минимум бучавост.
- поделба на сообраќајните текови. Во урбаните области, главните рути може да бидат целосно ослободен од сообраќај за возила на моторен погон. Ова е најверојатно клучен елемент во секоја урбана политика за стимулирање на упо-

требата на велосипедот. Надвор од урбаните области, посебните велосипедски патеки драстично ја подобруваат безбедноста, особено преку намалување на ризикот од судири со моторизирани возила.

- перцепција/забележување на велосипедистите од страна на возачите на автомобили, особено во ноќни услови или услови на ограничена видливост. Ова е важно за безбедноста во сообраќајот на патиштата кои се делат помеѓу велосипедистите и автомобилите, како и на крстосниците.
- перцепција/забележување на велосипедистите од страна на возачите на камиони, кога велосипедистот им се наоѓа во слепата точка. Забележано е дека овој проблем, исто така, постои и кај патничките автомобили, но сепак посебното внимание за камионите е оправдано со оглед на пријавената фреквенција и интензитетот на сообраќајните несреќи.
- намалување на просечната брзина на моторизираниот сообраќај на локации каде што патот се дели меѓу велосипедистите и моторните возила. Треба да се напомене дека ограничувањето на брзината не се почитува стриктно од страна на сите возачи. Инфраструктурните мерки, како што се уредите на патот за намалување на брзината, кои го прават брзото возење невозможно или многу непријатно се ефикасни за да се постигне т.н. природна согласност. Важен придонес може да се очекува и од мерките кои се ја подобруваат согласноста кон ограничувањата на брзината.
- инфраструктурниот дизајн и сообраќајната контрола на раскрсниците.
- пасивните мерки за безбедност, што доведуваат до намалување на сериозноста на повредите, кога еден велосипедист се судира со патнички автомобил. Надворешните воздушни перничкиња чија цел е ветробранското стакло или динамичкото намалување на хаубата на возилото се очекува да бидат многу ефикасни за да се намали бројот на велосипедисти жртви во овој тип на сообраќајни несреќи.

Во многу држави, сообраќајните несреќи во кои се вклучени пешаци не секогаш се евидентираат целосно во официјалните статистики за страдањето во сообраќајните несреќи низ патиштата. Вистинскиот број на настрадани и повредени пешаци веројатно е многу поголем од оној кој го покажуваат официјалните статистики. Светски податоци за настраданите пешаци сеуште не се подготвени и достапни. Се проценува дека настраданите пешаци сочинуваат една петтина од жртвите на сообраќајните несреќи на патиштата низ светот годишно. Тука треба да се напомене дека податоците за настраданите пешаци претставуваат само еден дел од проблемот¹⁰¹. Несреќите со пешаци исто така резултираат и со нефатални повреди, некои сериозни, некои лесни, па голем дел од нив бараат долготрајна нега и рехабилитација. Освен здравствените трошоци, сообраќајните несреќи во кои се вклучени пешаците, како и останатите сообраќајни несреќи, имаат и психолошки и социоекономски трошоци. Најчестите клучни фактори кои влијаат на ризикот за учество на пешаците во сообраќајните несреќи и нивно страдање се: неприлагодената брзина на возилата, управување возило под влијание на алкохол, недостаток на пешачки објекти (патеки, премини и сл.), несоодветна видливост на пешаците и несоодветно и недоволно имплементирање на сообраќајните закони, правила и прописи.

¹⁰¹ За проблемите околу евидентирањето на сообраќајните несреќи во кои се вклучени и настрадале пешаците повеќе во World Health Organization, Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva, 2013, p. 10

Меѓународната повелба за пешачење¹⁰² обезбедува сеопфатна рамка за разбирање на потребите на пешаците и активностите кои треба да бидат преземени за создавање безбедни, одржливи, здрави и ефективни општества каде луѓето одлучиле да се движат пешки. Изградена врз пошироки дискусии со експерти низ целиот свет, повелбата презентира осум стратешки принципи, секој со практична листа на активности кои треба да бидат преземени во најголемиот број општества. Нејзини принципи се следниве:

1. зголемена инклузивна мобилност
2. добро дизајнирани и управувани простори и места за луѓето
3. подобрена интеграција на мрежите
4. поддржувачки планирања на просторот и теренот
5. намалени патни опасности
6. помалку криминал и страв од криминал
7. повеќе поддржувачки власти
8. култура на пешачење.

*
* *

Многу често, во литературата за безбедност во патниот сообраќај, како блиска категорија со пешаците се анализираат и велосипедистите. Тие, како и другите учесници во патниот сообраќај, треба да се однесуваат одговорно и во согласност со сообраќајните правила и прописи пропишани во законите од областа на безбедноста во сообраќајот на патиштата. Сообраќајните правила и прописи, пак, не треба да ги доведуваат велосипедистите во ситуации во кои тие треба да бираат помеѓу легално дејствување и заштита на сопствената безбедност. Нивната примена, како и санкциите за нивно прекршување треба да бидат пропорционални со потенцијалната опасност која тие ја создаваат врз другите луѓе, особено ранливите учесници во патниот сообраќај. Безбедносните совети до велосипедистите, како ранливи учесници во патниот сообраќај се¹⁰³:

- запознавање на велосипедистот со сите сообраќајни правила и прописи, затоа што со возењето велосипед, доаѓаат извесни одговорности;
- држење десна страна во возењето, освен во ситуациите кога тоа не е можно, како резултат на некоја опасност;
- носење заштитен шлем;
- создавање личен контакт преку очи со останатите учесници во патниот сообраќај, секогаш кога тоа е можно;
- конзистентно и испланирано возење со велосипедот;
- внимателност и прегледност на целокупната сообраќајна ситуација;
- носење светла облека преку ден, а во ноќни и услови со намалена видливост рефлективна облека за полесно забележување од останатите учесници во патниот сообраќај;
- задолжителна употреба на сигналите со раце за промена на сообраќајните ленти или свртување, со цел да се биде забележан од останатите учесници во патниот сообраќај;
- свесност за состојбата и исправноста на велосипедот и неговите уреди за сопирање.

¹⁰² International Charter for Walking: Creating healthy, efficient and sustainable communities where people choose to walk, преземено од <http://www.walk21.com/charter/default.asp> [пристапено на 10.01.2013]

¹⁰³ Safety Tips for Motorists, преземено од <http://www.yieldtolife.org/tips/cyclists> [пристапено на 15.04.2013] и Road Safety for Cyclists, преземено од <http://www.sustrans.org.uk/change-your-travel/get-cycling/road-safety-cyclists> [пристапено на 15.04.2014]

Безбедносните совети, пак, кои често се упатуваат до моторизираните учесници во патниот сообраќај во однос на унапредувањето на нивната грижа за безбедноста на велосипедистите се¹⁰⁴:

- велосипедистите се различни од другите учесници во патниот сообраќај, но сепак еднакви, со еднакви права како и другите учесници во патниот сообраќај;
- трпение, во смисла на чекање и давање дополнително време на велосипедистот со цел безбедно не ја премине улицата или раскрсницата, давање предност кога сообраќајната ситуација тоа го налага, препознавање на патните опасности за велосипедистите и давање доволен простор за да можат да се справат со нив;
- безбедно претекнување на велосипедистите, со оставање доволен простор помеѓу возилото и велосипедот, со цел велосипедистот да не се доведе во опасна ситуација;
- внимавање и забележување присуство на велосипедисти при свртување во десно, во лево и возење наназад;
- внимавање при паралелно паркирање и отворање на вратата од автомобилот по претходно осигурување дека нема велосипедисти кои се движат во таа насока;
- не употреба на звучен сигнал во непосредна близина на велосипедисти, туку на соодветна далечина од нив.

3. Изложеноста на ризик од страдање на учесниците во патниот сообраќај

Различни групи на луѓе имаат различни изложености на ризик од страдање во патниот сообраќај¹⁰⁵. Иако сите категории на учесници во патниот сообраќај се во ризик да бидат повредени или да загинат во сообраќајните несреќи, сепак, помеѓу различните групи, постојат значајни разлики во стапката на ризик од страдање. Како што популацијата се променува со тек на време, така и нивната изложеност се променува. Флукуациите во релативните бројки на различните популациони групи имаат силни ефекти врз состојбите во патниот сообраќај.

Во високо развиените држави¹⁰⁶, најголемиот дел од загинатите или повредените лица во патниот сообраќај се возачи или патници во моторни возила, а од друга страна младите возачи, мотоциклистите и велосипедистите се со зголемен ризик на вклученост во сообраќајните несреќи и тие се моментално прекумерно застапени во податоците за настрадани лица. Во ниско развиените држави, ранливите учесници во патниот сообраќај – пешаците, велосипедистите и мотоциклистите и учесниците во јавниот транспорт – сочинуваат највисок процент од учесниците во патниот сообраќај и како последица на тоа, го сочинуваат највисокиот процент на лица кои се загинати или повредени во сообраќајот на патиштата. Според светските статистички податоци¹⁰⁷, сумарно, кај лицата до 25 годишна возраст, патните сообраќајни повреди се осма причина за смртност, а набљудувано според 5 годишни возрасни групи, водечка причина се кај групата од 15 до 19 години, на второ место кај групите од 10 до 14 и од 20 до 24 години, на трето место кај групата од 5 до 9 години, а на десетто место кај групата од 1

¹⁰⁴ Safety Tips for Motorists, преземено од <http://www.yieldtolife.org/tips/motorists> [пристапено на 15.04.2013] и Road Safety for Cyclists, преземено од <http://www.sustrans.org.uk/change-your-travel/get-cycling/road-safety-cyclists> [пристапено на 15.04.2014]

¹⁰⁵ Mohan, D., Tiwari, G., Khayesi, M., Muya Nafukho, F., Road traffic injury prevention: Training manual, Unit 2: Risk factors for road traffic injuries, World Health Organization, 2006, p. 29

¹⁰⁶ Информациите се наведени според Toroyan, T., Peden, M., Youth and Road Safety, World Health Organization, Geneva, 2007, pp. 1-3

¹⁰⁷ Податоците се наведени во Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., A., Jarawan, E., Mathers, C., World report on road traffic injury prevention, World Health Organization, Geneva, 2004

до 4 години. Демографските промени во високо развиените држави следните 20-30 години, ќе резултираат со најголема категорија од учесници во патниот сообраќај со повеќе од 65 години. Физичката ранливост на постарите луѓе ги вбројува нив во високо-ризични за фатални и сериозни повреди. Без оглед на растечкиот број на постари луѓе кои поседуваат возачка дозвола во високо развиените држави, нивното намалување на возачките способности како и можните финансиски трошоци, би значеле дека многу од нив ќе мора да се откажат од возењето. Овој податок се разликува од многуте ниско развиени држави, каде постарите луѓе дури и никогаш претходно не возеле. Во ниско развиените држави генерално, очекуваната демографска еволуција сугерира дека помладите учесници во патниот сообраќај ќе продолжат да бидат дел од преобладавајќата група на вклучени во сообраќајни несреќи. Низ светот, голем број на постари луѓе ќе бидат зависни од јавниот транспорт или ќе мора да пешачат. Тоа укажува на потребата од обезбедување на безбедни и кратки пешачки рути и безбеден и современ јавен транспорт.

Во патниот сообраќај, изложеноста на ризик¹⁰⁸ од страдање на учесниците е функција од четири елементи. Првиот е изложеноста – степенот на движење или патување во рамки на патниот сообраќај од страна на различни учесници или дадена густина на популација. Вториот е евентуалната веројатност за сообраќајната несреќа, која дава карактеристична изложеност. Третиот е веројатноста од повреда, која ја дава сообраќајната несреќа. Четвртиот елемент е последицата од повредата. Ризикот во најголем дел е резултат на различни фактори, кои вклучуваат: човечка грешка во рамките на патниот сообраќаен систем, големината и природата на кинетичката енергија на ударот на кој се изложени луѓето во системот како резултат на грешките, толеранцијата на индивидуата кон овој удар и квалитетот и достапноста на здравствените услуги и грижата за акутните трауми. Главните ризик фактори (фактори на изложеност на ризик) од страдање на учесниците во патниот сообраќај може да се поделат во следните групи:

- Фактори кои влијаат на изложеноста на ризик:
 - економски фактори како што е нивото на економски развој и социјална де-привација;
 - демографски фактори како што е возраста и полот;
 - активности на планирање на искористување на земјиштето при градење на патната инфраструктура, што влијае на должината на патувањето и видот на патувањето;
 - мешавина од високо брзински моторизиран сообраќај со ранливи учесници во сообраќајот;
 - недоволно внимание за интеграција на патната функција со одлуките околу ограничувањето на максималната брзина на управување, површината и дизајнот на патиштата.
- Ризик фактори кои влијаат на вклученоста во сообраќајни несреќи:
 - неприлагодена или прекумерна брзина на управување со возилото;
 - присуство на алкохол, лекарства или психотропни супстанции;
 - замор;
 - младост и адолесценција (посебно кај машките лица);
 - млади сопатници во возилото;
 - ранлив учесник во сообраќајот во урбани и населени области;
 - патување низ темни, неосветлени патишта;
 - фактор возило – сопирање, управување и одржување;

¹⁰⁸ За факторите на изложеност на ризик од страдање на учесниците во патниот сообраќај, повеќе кај Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., A., Jarawan, E., Mathers, C., World report on road traffic injury prevention, World Health Organization, Geneva, 2004, pp. 71-105

- дефекти на површината, дизајнот и одржувањето на патиштата, што може да придонесе до небезбедно однесување на учесниците во патниот сообраќај;
- несоодветна видливост поради природни фактори (што го отежнува детектирањето на возилата и другите учесници во патниот сообраќај);
- слаб вид на учесниците во патниот сообраќај.
- Ризик фактори кои влијаат на зачестеноста на сообраќајни несреќи:
 - фактори на човекова толеранција;
 - неприлагодена или прекумерна брзина на управување со возилото;
 - не употреба на сигурносни појаси и седишта за деца;
 - објектите околу патот не се заштитени од удари;
 - недоволна заштита од удари на патниците во возилото и оние кои се удрени од возилото;
 - присуство на алкохол и дроги.
- Ризик фактори кои влијаат на последиците од сообраќајните несреќи и повредите од нив:
 - доцнење во справување со сообраќајната несреќа и транспортот на повредените до здравствените установи;
 - предизвикување на пожар како резултат на ударот;
 - истекување на опасни материи;
 - присуство на алкохол и дроги;
 - тешкотии во спасувањето и извлекувањето на жртвите од возилата;
 - тешкотии во евакуацијата на луѓето од автобусите вклучени во сообраќајната несреќа;
 - отсуство на соодветна нега пред болничката нега;
 - отсуство на соодветна нега во просториите на брзата помош.

4. Ранливи категории на учесници во патниот сообраќај

Според едноставните статистички пристапи, сите категории на учесници во патниот сообраќај кои се изложени на значајно повисок ризик од просечниот на вклученост во сообраќајни несреќи, се означуваат како ранливи¹⁰⁹. Првото прашање кое се поставува и кое треба да се одговори е како се определува зголемениот ризик. Најпрост метод е да се земе годишната веројатност да се загина или да се биде повреден во патниот сообраќај за определена група на учесници. Позадината на овој метод е јасна – постојат големи разлики во изложеноста на ризик во патниот сообраќај помеѓу групите: повисока изложеност логично доведува до повеќе сообраќајни несреќи. Обично е порелевантно да се анализираат нормализираната стапка на сообраќајни несреќи, нормализираната стапка на смртност¹¹⁰ и нормализираната стапка на повреди, кои ги претставуваат бројките на сообраќајните несреќи, загинатите и повредените лица на милијарда поминати патнички километри. За жал, доста често ваквите статистички податоци не се достапни, па анализите се сведуваат само на сообраќајните несреќи, но не и за поминатите патнички растојанија за специфични категории на учесници во патниот сообраќај.

¹⁰⁹ За ранливите учесници во патниот сообраќај повеќе во Directorate for Science, Technology and Industry, Programme of Co-operation in the Field of Research on Road Transport and Intermodal Linkages, Scientific Expert Group on the Safety of Vulnerable Road Users (RS7), Safety of Vulnerable Road Users, Organisation for Economic Co-operation and Development, 1998

¹¹⁰ Оваа стапка уште се нарекува и динамички сообраќаен ризик. Повеќе во Делот VI Сообраќајно-безбедносната состојба во патниот сообраќај во Република Македонија.

Ранливите учесници во патниот сообраќај според Директивата за интелегентните транспортни системи на Европската комисија¹¹¹ се дефинирани како „не-моторизирани учесници во патниот сообраќај, како што се пешаците и велосипедистите, но исто така и мотоциклистите и лицата со посебни потреби или намалена мобилност и ориентација“. Тие претставуваат хетерогена група која е непропорционално застапена во статистиките за повредени и настрадани лица во патниот сообраќај. Во категоријата на ранливи учесници во патниот сообраќај¹¹² влегуваат пешаците, велосипедистите, мопедистите и мотоциклистите. Природно, секоја категоризација подлежи на добар степен на арбитрарност. Оттука, оваа основна дефиниција може да биде толкувана како премногу рестриктивна (затоа што не ги вклучува експлицитно другите ранливи учесници во патниот сообраќај како што се лицата кои се возат на ролшуи, ролери, скироли, лицата во колички, младите и постарите лица патници во возилата како посебни категории) или пак како премногу екстензивна (затоа што ги вклучува мопедистите и мотоциклистите, кои не секогаш претставуваат ранлива категорија). Меѓутоа, сосема е јасно дека не-моторизираните учесници во патниот сообраќај се скоро без исклучоци секогаш слабата страна во несреќите, а моторизираните возила (вклучително и оние на две тркала) генерално создаваат поголем ризик во патниот сообраќај, отколку не-моторизираните. Помеѓу ранливите учесници во патниот сообраќај, земајќи ги во предвид нивната мобилност и способност да се справат со сообраќајните ситуации, некои се повеќе ранливи од останатите, а тие во основа се постарите лица, лицата со посебни потреби и децата.

Во истражувањата реализирани за целите на изградба на политиките и стратегиите на Европската комисија¹¹³, како ранливи учесници во патниот сообраќај се идентификуваат: пешаците, велосипедистите, возачи на лесни возила на две тркала (мопеди и скутери), мотоциклисти, млади/неискусни возачи на автомобили и постарите возачи на автомобили. Возачите на автомобили обично не се сметаат како дел од ранливите групи учесници во патниот сообраќај. Меѓутоа, поради нивните високи стапки на повреди и смртност на патиштата, како и присуството на специфични безбедносни прашања и дилеми околу оваа група, значајно е да се вклучат и тие во разгледувањето на ризиците на страдање и ранливост во сообраќајот на патиштата. Ранливоста може да биде поврзана со три или четири различни аспекти:

1. Отсуство на заштитен „кафез“ околу учесникот во патниот сообраќај, како што се пешаците, велосипедистите, возачите на мопеди и скутери.
2. Физичка ранливост. Зголемени шанси на зачестеност на повредите при изложеност на удари во сообраќајните несреќи, особено кај постарите лица и децата. Понекогаш се аргументира дека и жените треба да бидат вклучени во овој аспект, затоа што дизајнот на безбедноста на возилото и тестирањето често се прават во однос на физичките карактеристики на просечен маж. Жените се генерално подложни на појаки удари во возилото споредено со мажите. Ранливоста на задни удари при несреќите е карактеристично поголема за женските возачи.
3. Способност/вештини за безбедно учество во патниот сообраќај. Ова се однесува главно на сите учесници во патниот сообраќај со ограничено искуство, а може да се однесува и на децата кои имаат слаб надзор и разбирање на сообраќајните

¹¹¹ Intelligent transport systems, ITS & Vulnerable Road Users, преземено од http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_and_vulnerable_road_users_en.htm

[пристапено на 30.06.2014]

¹¹² Avenoso, A., Beckmann, J., The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The “SEC Belt”), European Transport Safety Council, Brussels 2005, p. 10

¹¹³ Eisses, S., ITS ACTION PLAN / Framework Service Contract TREN/G4/FV-2008/475/01, D4–Final Report, Action 3.4–Safety and comfort of the Vulnerable Road User, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Unit B4, Amsterdam, 2011, pp. 5, 21-23

правила. Исто така, овој аспект се поврзува и со постарите луѓе кои имаат редуцирана физичка способност, како на пример, вртење на вратот и главата, редуцирање на брзината на движење на другите учесници во сообраќајот и редуцирана способност за оценување на комплексни ситуации за кратко време. Лицата со мало возачко искуство – кои кратко време поседуваат возачка дозвола – може да бидат земени во предвид во оваа категорија.

4. Сообраќајно однесување и ставови на учесниците во патниот сообраќај. Тука се мисли, пред сè, на управување со моторно возило под влијание на алкохол, брзото возење, игнорирање на сообраќајните правила, прописи и патната сигнализација. Однесувањето не може да биде стриктно одделено од способностите/вештините. Во суштина, разликата е дека способностите/вештините не може да се подобруваат, освен постепено низ обука, додека пак однесувањето секогаш има елемент на слободен избор, кој може директно да биде под влијание низ комуникација и присилување. Од морална гледна точка, може да се аргументира дека однесувањето во оваа смисла не е поврзано со ранливоста, туку е секундарно во однос на слободниот избор на преземање на повисок ризик за сопствениот и туѓите животи. Од практична гледна точка, има смисла да се вклучи овој аспект, затоа што резултира со повисока веројатност на настанување повреди и смртност во патниот сообраќај и предизвикување штети на другите.

Обична класификација на ранливите учесници во патниот сообраќај може да биде направена преку матрицата за старосните карактеристики и транспортните модалитети прикажани во табела 1.3. Табелата е премногу едноставна за да ги прикаже сите релевантни карактеристики и не поседува поткатегоризации кои нормално се бараат кај безбедносните истражувања (обично 5-10 годишни сегменти), но сепак, служи за приказ на главните категории на ранливите учесници во патниот сообраќај. За сите модалитети, освен за автомобилите, учесниците во сите старосни категории може да се разгледуваат како ранливи. За модалитетот автомобил, неискусните возачи (поради однесувањето и вештините) и постарите возачи (поради вештините и физичката ранливост) претставуваат категории со изразен повисок просечен ризик. Тука треба да се напомене и тоа дека оваа табела е груба класификација на ранливите учесници, затоа што младите полнолетници не секогаш се неискусни или невнимателни возачи и постојат големи разлики помеѓу возачките вештини на постарите возачи во одредена старосна група. Понатаму се констатира дека возачите на автомобили со поголема од просечната веројатност на вклученост во сообраќајни инциденти, може да причинат повисок ризик за другите отколку за самите нив. Младите лица како учесници во патниот сообраќај заслужуваат посебно внимание и како предизвикувачи и како жртви на сообраќајните несреќи. Нивното масовно учество во патниот сообраќај е во рамките на сите модалитети, што значи дека се јавуваат во својство на пешаци, велосипедисти, возачи на мопеди, скутери и лесни категории на моторни возила. Криминолошките истражувања во патниот сообраќај, покажуваат дека адолесцентната популација и постарите малолетници, како млади личности во развој, често доаѓаат во конфликт со сообраќајните правила и прописи, поради што се предизвикувачи, но и жртви од сообраќајните несреќи. Може да се бара подобрување на положбата на младите (неискусни) возачи при учеството во патниот сообраќај во следниве области¹¹⁴:

- подобрена обука, која повеќе се фокусира на перцепцијата на ризик, како и нивно следење по стекнувањето на возачката дозвола;
- постепени шеми за лиценцирање;

¹¹⁴ Ibid., p. 38

- намалување на дозволените граници на присуство на алкохол во крвта и зголемување на согласноста;
- намалување на употребата на дроги и лекови во сообраќајот;
- поддршка во почитувањето на соодветните брзини за возење;
- намалување на употребата на мобилни телефони за време на возењето;
- обесхрабрувачка употреба на возилото во услови на зголемен ризик, т.е. намалување на употребата на возилото во текот на ноќта, особено за време на викенд ноќите.

Децата и старите лица како учесници во патниот сообраќај, исто така се посебна старосна група која заслужува посебно внимание. Во двете категории се работи за потешкотии поради психофизичките недостатоци и слабости во прилагодувањето на брзиот и сложен современ моторизиран патен сообраќај. Кај децата недостасуваат сфаќања и способности за увидување и проценување на опасностите, а додека кај старите лица се појавува пореметување на функцијата кај поедини сетилни органи и со тоа се намалува нивната способност за забележување и внимание воопшто, забавување на реакциите и намалување на телесната способност. Во табелата 1.3, најтемните полиња ги означуваат ранливите учесници во патниот сообраќај – учесниците со најголем степен на изложеност на ризик за вклученост во сообраќајни несреќи со сериозни последици, средно затемнетите полиња – среден степен, а помалку затемнетите полиња – низок степен на изложеност на ризик за вклученост во сообраќајни несреќи со сериозни последици.

Табела 1.3. Преглед на ранливите категории учесници во патниот сообраќај¹¹⁵

	Пешки	Велосипеди	Мопеди и скутери	Мотоцикли	Автомобили
Деца			/	/	/
Помлади полнолетни лица					
Возрасни лица					
Стари лица					

Меѓутоа, при проучување на појавите во безбедноста во патниот сообраќај, соодветно се чини да не се разграничуваат сите ранливи категории учесници во патниот сообраќај според модалитетите и годините, туку како главен фактор на класификација да се земе модалитетот, а старосниот фактор да се специфицира само за модалитетот автомобил. Оттука, како ранливи учесници во патниот сообраќај би биле: пешаците, велосипедистите, возачите на мопеди и скутери, мотоциклистите, младите возачи на автомобили и старите возачи на автомобили.

Меѓутоа, многумина теоретичари од областа на безбедноста во сообраќајот сметаат дека треба да се напушти мислењето дека возењето на автомобил на постара возраст¹¹⁶ води кон особено зголемување на шансите да се биде учесник во сообраќајни несреќи. Ако се спореди со другите модалитети, сепак, возењето автомобил за постарите луѓе, како и за другите возрасни групи е значително побезбеден начин на транспорт од возењето велосипед, мопед или одењето пешки, судејќи според стапките на страдање на милијарда поминати патнички километри (притоа, јавниот превоз е сè уште дале-

¹¹⁵ Ibid., p. 23

¹¹⁶ Ibid., pp. 40-42

ку еден од најбезбедните начини на транспорт). Од гледна точка дека слободата на движење е основно право, дека мобилноста додава квалитет на живот и дека изборот на модалитет е индивидуален избор, подобрувањето на безбедноста за постарите возачи треба да биде приоритет во секој случај. Две различни патеки може да се следат кога се бара да се подобри безбедноста на постарите возачи:

1. барање начини за да се намали влијанието врз телото од дадената сообраќајна несреќа. Ова во голем дел не е специфично за постарите возачи и континуираниот развој во областа на безбедноста на возилото. Сепак, може да постојат одредени видови на заштита која ќе се однесува на одредени слабости на постарите луѓе. Таквите подобрувања се главно во областа на системите за заштита на возилото.
2. барање начини за да се елиминираат/намалат сообраќајните ситуации кои се очигледно тешки за постарите возачи, или да се бараат начини да им се помогне на возачите за да направат помалку грешки во таквите ситуации. Со цел да се утврди каков вид на помош ќе биде ефикасна, треба да се има поблизок увид и анализа врз видот на сообраќајните несреќи во кои постарите возачи доста често се јавуваат како учесници.

Физичко-менталната состојба на постарите возачи, игра важна улога во високите стапки на сообраќајни несреќи во кои учествуваат. Тие може да се разликуваат во:

- функционални ограничувања, поврзани со возраста, како што се видот, когнитивните функции (способност и брзина за обработка на комплексни информации) и моторните функции (на пример, способноста да се ротира вратот);
- специфични нарушувања почести за постарите возрасти, како на пример различни очни нарушувања, деменција, Паркинсоновата болест, удар, ангина пекторис и дијабетес;
- лекови. Постарите возрасни лица често страдаат од една или повеќе болести/заболувања и често примаат лекови. Повеќе лекови се многу чести. Лековите имаат потенцијално силно влијание врз способноста за возење, во зависност од видот, комбинирана употреба, самата болест и личните карактеристики.

Треба да се напомене дека овие негативни ефекти автоматски не доведуваат до повеќе сообраќајни несреќи, затоа што постарите возачи може да ја компензираат ситуацијата кога се под дејство на лекови со долгогодишното искуство во возењето, како и со адаптирано однесување како што е избегнување на неповолните патни и временски услови и не запаѓање во искушение да ги прекршат сообраќајните правила и прописи. Овие надоместоци се претежно на стратешко и тактичко ниво и имаат мал ефект на оперативно ниво кога одлуките од витално значење треба да бидат донесени во (делови од) секунди. Ова објаснување е предложено заради фактот дека остриот пораст на стапките на сообраќајните несреќи започнува на многу постара возраст како резултат на постепено влошување на перцепцијата и когнитивните функции: до одредено ниво на загуба на оперативната способност може да се компензира, но одреден минимум е потребен за безбедно учество во патниот сообраќај. Неколку можни главни области за подобрување на ситуацијата со ризикот од страдање на постарите возачи би можеле да се идентификуваат:

1. подобрување на патниот дизајн, за да се намали комплексноста на перцепцијата и обработката, што особено се однесува на раскрсниците. Тоа првенствено се однесува на физичкиот дизајн на патот, на пример, присуството и појавата на сообраќајните сигнали, патното осветлување, ознаките на патот и бројот на ленти за свртување во лево.

2. помагање на возачот во забележувањето на другите учесници во патниот сообраќај, обработка и избор на информации и контрола на возилото, а особено да се биде информиран (потсетуван) на соодветната брзина за возење.
3. предупредувањето на возачот и евентуалното преземање на контролата над возилото во случај на нагли физички проблеми на возачот додека го управува возилото.
4. подобро преземање на грижа во случај на дефект на возилото или други инциденти.

5. Должности на учесниците при случена сообраќајна несреќа во патниот сообраќај во Република Македонија

Сообраќајните несреќи се појави кои секојдневно се случуваат широм патиштата и како кај ниедна друга состојба, тие можат да му се случат секому, насекаде и во секое време, но неретко учесниците во нив ги знаат своите должности, задачи и обврски¹¹⁷. Учесникот во сообраќајна незгода во која е загинато или повредено лице или настанала голема материјална штета е должен¹¹⁸:

- да остане на местото на сообраќајната незгода, со тоа што може привремено да се оддалечи само заради давање помош на лицата повредени во сообраќајната незгода или ако нему му е потребна лекарска помош;
- да преземе соодветни мерки заради отстранување на нови опасности кои можат да настанат на местото на сообраќајната незгода, а особено: да го постави посебниот знак за означување на запрено возило на коловозот или со други соодветни знаци да ги извести учесниците во сообраќајот за настанатата опасност; да го обезбеди возилото од самотргнување; да го обезбеди товарот на возилото да не падне или да не се растури по коловозот; да преземе мерки за спречување на избувнување пожар или експлозија и сл.;
- за сообраќајната незгода да го извести Министерството за внатрешни работи и да се врати на местото на сообраќајната незгода и да го пречека доаѓањето на полицискиот службеник кој врши увид.

Учесникот во сообраќајна незгода при преземање на овие дејствија, е должен да настојува да не се промени состојбата на местото на сообраќајната незгода со цел да се зачуваат постојните траги, само под услов со тоа да не се загрозува безбедноста на сообраќајот. Министерството за внатрешни работи за сообраќајната незгода во која е загинато или повредено лице, е должно веднаш да ја извести најблиската здравствена установа.

Возачот кој ќе се затекне или ќе најде на место на сообраќајна незгода е должен на барање од полицискиот службеник на Министерството за внатрешни работи, да го превезе лицето повредено во сообраќајната незгода до најблиската здравствена установа¹¹⁹. Возачот е должен да постапи на овој начин и пред доаѓањето на полицискиот службеник на Министерството за внатрешни работи, освен ако незгодата се случила на

¹¹⁷ Спировска, В., Како да постапите во случај на сообраќајна незгода?, 02.04.2013, преземено од <http://www.carclub.mk/2013/04/02/kako-da-postapite-vo-slucaj-na-soobrakajna-nezgoda/> [пристапено на 10.04.2014]

¹¹⁸ Чл. 220-230, V. Должности во случај на сообраќајна незгода, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

¹¹⁹ Ако здравствената установа е известена за сообраќајна незгода или примила на лекување лице повредено во сообраќајна незгода, должна е за тоа веднаш да го извести Министерството за внатрешни работи. Ако лицето повредено во сообраќајна незгода почине од добиените повреди во рок од 30 дена, здравствената установа е должна за тоа веднаш да го извести Министерството за внатрешни работи.

место на кое може да очекува брзо доаѓање на возило на брза помош или ако возачот заклучи дека со нестручен и несоодветен начин на превоз, состојбата на повреденото лице може да се влоши.

Полициските службеници на Министерството за внатрешни работи, се должни да излезат на местото на сообраќајната незгода во која има загинати или повредени лица или настанала голема материјална штета и да состават записник за увидот. Присутниот возач – учесник во сообраќајната незгода, е должен на барање на оправдано отсутниот сопственик, односно на носителот на правото на користење на другото возило да му го достави своето име, презиме и адреса на живеалиштето односно престојувалиштето. Ако возачот во сообраќајна незгода во која настанала мала материјална штета на другото возило, поради отсуство на возачот на другото возило, не е во можност да ги даде личните податоци и податоците за осигурување на возилото, должен е за таа незгода да го извести Министерството за внатрешни работи и да му ги даде своите лични податоци и податоците за оштетеното возило.

Возачите-учесници во сообраќајна незгода во која е предизвикана мала материјална штета, се должни веднаш да ги отстранат возилата од коловозот, да овозможат непречено одвивање на сообраќајот и да го пополнат и потпишат Европскиот извештај за сообраќајна незгода. Европскиот извештај за сообраќајна незгода не се пополнува и потпишува во случај на сообраќајна незгода во која има повредени или загинати лица и односно настанала голема материјална штета.

Полициските службеници на Министерството за внатрешни работи, се должни да излезат на местото на сообраќајната незгода во која е предизвикана мала материјална штета, ако тоа го бара едниот од учесниците во сообраќајната незгода и тоа во случаи кога:

- едно од возилата нема регистарски табlici или истото не е осигурано;
- едно од возилата има странска регистарска таблица;
- еден од возачите е очигледно под дејство на алкохол, дрога или други психотропни супстанции;
- еден од возачите не поседува соодветна возачка дозвола;
- еден од возачите одбива да ги даде своите лични податоци односно податоците за возилото или
- еден од возачите го напуштил местото на сообраќајната незгода.

6. Одговорни субјекти за безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија

6.1. Министерство за внатрешни работи

Контрола и регулирање на сообраќајот на патиштата, како и контрола на возилата и возачите на патиштата во Република Македонија, вршат припадниците на Министерството за внатрешни работи.¹²⁰ Регулирањето и контролата на сообраќајот на патиштата се едни од дејствијата на полициските службеници кои според законот за полиција се определени како полициски работи.¹²¹ На полициските службеници, при вршење на нивните работи покрај другите, дадено им е овластување за пренасочување, насочување или ограничување на движењето на превозните средства на определен

¹²⁰ Чл. 5, ст. 1, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

¹²¹ Чл. 5, ст. 1, т. 5, Закон за полиција, Сл. Весник на РМ бр. 114/06, 6/09, 145/12 и Одлука на УСРМ бр. 211/06

простор за нужно потребно време.¹²² Инаку, контрола и запирање на возила во сообраќајот можат да вршат и униформирани царински службеници, како и припадници на шумската полиција согласно со посебен пропис.¹²³ Униформираните полициски службеници, униформираните царински службеници, како и припадниците на шумската полиција, се должни на учесниците во сообраќајот да им укажуваат соодветна помош.¹²⁴ Во просторот каде што се наоѓаат објекти на вооружените сили на Република Македонија, при обука и при сообраќај на единици на вооружените сили на Република Македонија и нивните возила на патиштата, регулирањето на сообраќајот можат да го вршат овластени воени лица.¹²⁵

Работите кои ги врши полицијата во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата се¹²⁶:

1. регулирање и контрола на сообраќајот на патиштата,
 - 1.1. контрола на патишта,
 - 1.2. контрола на возила,
 - 1.3. контрола на возачи и други учесници во сообраќајот,
2. користење на возило со право на првенство на минување,
3. придружба на возила,
4. постапување во случај на сообраќајна незгода.

Министерството за внатрешни работи ги спроведува прописите и презема мерки што се однесуваат на безбедноста на сообраќајот на патиштата и за таа цел¹²⁷:

- ја следи и анализира состојбата на безбедноста на сообраќајот на патиштата,
- укажува на актуелните проблеми во областа на сообраќајот на патиштата и предлага мерки за нивно решавање,
- го контролира и регулира сообраќајот на патиштата,
- врши контрола над возачите и другите учесници во сообраќајот на патиштата, над состојбата на патиштата и улиците, опремата и сообраќајната сигнализација,
- води прекршочна постапка за прекршоци за кои е определено како прекршочен орган со исклучива надлежност за негово постапување,
- соработува со другите надлежни државни органи и правни лица во уредувањето, техничкото регулирање на сообраќајот и сообраќајните текови и во нивното функционирање,
- врши надзор над спроведувањето на прописите и над преземањето на мерки што се однесуваат на безбедноста на сообраќајот на патиштата,
- врши стручни и управни работи сврзани со издавање на возачки дозволи и дозволи за инструктори, регистрација на моторни и приклучни возила, како и издавање на сообраќајни дозволи, индивидуални контролни книшки и возачки книшки,
- учествува во активностите сврзани со спроведување на сообраќајното образование и воспитување на учесниците во сообраќајот и
- врши и други работи согласно со одредбите на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата.

¹²² Чл. 28, ст. 1, т. 7, *ibid*.

¹²³ Чл. 5, ст. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

¹²⁴ Чл. 5, ст. 3, *ibid*.

¹²⁵ Чл. 5, ст. 4, *ibid*.

¹²⁶ Чл. 131-167, Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07

¹²⁷ Чл. 4, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

Полициските службеници со своето непосредно присуство и преземање на позорната, патролната и мотопатролната дејност, кои претставуваат нивно непосредно превентивно дејствување, меѓудругите цели, истовремено го спречуваат загрозувањето на безбедноста на сообраќајот на патиштата.¹²⁸ Министерството за внатрешни работи – полицијата, презема голем број на други превентивно-пропагандни активности¹²⁹ за подобрување на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата, како дел од нејзината превентивна функција за спречување на негативните појави во општеството.

6.2. Министерство за транспорт и врски

Работите што се однесуваат на: патниот сообраќај и патната инфраструктура ги врши Министерството за транспорт и врски.¹³⁰ Министерството за транспорт и врски¹³¹ е институција надлежна за транспортната политика во земјата. Неколку други тела и јавни институции покрај Министерството се одговорни за различни области од транспортниот сектор. Во рамките на Министерството за транспорт и врски постои Државен инспекторат за транспорт во чија надлежност е вршењето на акциски контроли од страна на државните инспектори за патен сообраќај и државните инспектори за патишта, кои треба да ја надгледуваат и контролираат безбедноста во сообраќајот, со цел отстранување на неправилностите и нерегуларностите. Инспекторатот работи врз основа на следните закони:

- Закон за превоз во патниот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 68/04, 127/06, 114/09, 83/10, 140/10, 17/11, 53/11 и 6/12
- Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08, 52/09, 114/09, 124/10, 23/11 и 53/11
- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 92/07, 161/09, 17/11 и 54/11
- Закон за работното време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 161/09, 17/11 и 54/11
- Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 55/07
- Закон за жичари и ски-лифтови, Сл. Весник на РМ бр. 54/00, 103/08, 23/11 и 53/11.

Државниот инспекторат за транспорт се наоѓа во Скопје. Инспекторатот со своето работење дејствува на територијата на Република Македонија. Составен е од инспектори кои вршат инспекциски надзори во различни области од сообраќајот и се поделени во пет групи: Инспекција за патен сообраќај, Инспекција за патишта, Инспекција за железнички сообраќај, Инспекција за поштенски сообраќај и Инспекција за жичари и ски лифтови.

Инспекција за патен сообраќај е составена е од 11 инспектори кои имаат седиште во Државниот инспекторат за транспорт – Скопје и во Подрачните единици на Ми-

¹²⁸ Чл. 66, Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07

¹²⁹ Прегледот на полициско-превентивните мерки и активности кои се преземени во претходните 10 години во Република Македонија е даден во Делот VII Превентивни мерки и активности за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија.

¹³⁰ Чл. 27, ст.1, т. 1, Закон за организација и работа на органите на државната управа, Сл. Весник на РМ бр. 58/00, 44/02, 82/08, 167/10, 51/11

¹³¹ Повеќе детални информации за работата и функционирањето на Министерството за транспорт и врски на неговата официјална интернет страница <http://www.mtc.gov.mk>

нистерството за транспорт и врски во следните градови: Битола, Охрид, Куманово, Прилеп, Радовиш, Гевгелија, Неготино, Берово, Гостивар, Кочани и Тетово.

Инспекција за патишта е составена е од 11 инспектори кои имаат седиште во Државниот инспекторат за транспорт – Скопје и во Подрачните единици на Министерството за транспорт и врски во следните градови: Битола, Струга, Крива Паланка, Прилеп, Гевгелија, Велес, Гостивар, Кочани и Свети Николе.

Министерот за транспорт и врски ги одобрува сите активности кои треба да се преземат од страна на Министерството (пренос на средства, одобрување на проекти, итн). Во врска со реализацијата на проектите, Министерот ги назначува генералниот директор на институцијата или раководителот на конкретниот сектор за одговорни лица. Тие исто така, функционираат и како контакт лица за информации околу проектите.

6.3. Министерство за образование и наука

Улогата на Министерството за образование и наука за безбедноста во патниот сообраќај се согледува преку неговата обврска да врши работи што се однесуваат на воспитание и образование на децата. Тоа е законски пропишана обврска, според која основните и средните училишта организираат и изведуваат настава од областа на сообраќајното образование и воспитување на учениците и развиваат воннаставни училишни активности, а предучилишните установи организираат и спроведуваат соодветно сообраќајно образование и воспитување на децата.¹³²

Заедно, во координација со Министерството за внатрешни работи донесува Правилник за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за оспособување на кандидати за возачи.

6.4. Јавно претпријатие за државни патишта

Во повоен период од 1945 до 1957 година, патиштата во Македонија се наоѓале во катастрофална состојба. Првите чекори во процесот на обновување на патиштата биле направени од новоформираните секции за патишта со седишта во Скопје, Тетово, Куманово, Велес, Штип, Битола и Охрид.

Координирањето на работата на секциите во тој период ја врши Републичката дирекција за патишта, која покрај другото се грижела и за проодноста и одржувањето на основната патна мрежа. Нивна примарна задача била обновата и реконструкцијата на дел од патиштата, а како резултат на тоа биле модернизирани повеќе од 200 km патишта.

Карактеристично за следниот период од 1958 до 1965 година, е тоа што работите заземаат се посилен замав. Во 1966 година е донесена првата програма за изградба на патишта, а тоа значи дека веќе почнува да се работи плански и долгорочно. Главната заслуга за тоа ја имаат тогашното Министерство за сообраќај и Републичката дирекција за патишта. Во овој период е формирана и Дирекцијата за изградба на автопатот „Братство-единство“, кој поминува низ Македонија во должина од 162 km.

Во април 1965 година е формиран Републичкиот фонд за патишта, а дотогаш во Македонија се изградени, реконструирани и модернизирани патишта во должина од 611 km.

Во 1966 година за првпат претпријатијата за патишта се интегрираат во едно претпријатие, Македонија Пат. Во истиот период е изработена и петгодишната програ-

¹³² Чл. 9, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

ма за реконструкција на патната мрежа до 1970 година. Инвеститорските функции за реализирање на оваа програма до 1969 година биле под ингеренции на Македонија Пат, додека веќе во 1970 година, истите ги презема Републичкиот фонд за патишта.

Според програмата со која се предвидувало да се реализираат 425,4 km до 1970 година биле изградени и реконструирани вкупно 372,4 km, додека останатите 52 km биле реализирани во 1972 година.

Работата за обнова на патната мрежа не запира тука. Во периодот до 1975 година се работи интензивно, а доказ за тоа се ново изградените 11 патни правци во должина од 537 km. Во овој период, за извршување на финансиската програма е формиран Совет за изградба, одржување и реконструкција на патиштата, во чии рамки била организирана и функционирала стручна служба. Примарна задача на Советот во периодот што следува е изградбата на автопатот Братство-Единство. Овој значаен проект е реализиран до 1980 година благодарение на распишаниот заем за патишта, како и на учеството на жителите од целата Република. Покрај овој крупен зафат изградени се 431 km патишта и рекордни 1.537 km локални патишта.

Реализацијата на проектите предвидени во среднорочната програма за периодот од 1981 до 1986 година, ги презема ново формиран Републички СИЗ за патишта. Во овој период СИЗ-от ја презема целокупната координација на работите околу изградбата, реконструкцијата и модернизацијата на патиштата. Во ова среднорочие изградени се преку 630 km патишта до селата, а на критичните места се поставени нови пунктови за одржување на патиштата.

Изминатиот период, дел од патните правци се изградени преку странски заеми, додека за периодот до 1988 година карактеристично е тоа што изградбата на патиштата се реализира преку сопствени средства. За првпат како приходи се користат собраните средства од патарина од наплатната станица на автопатот Куманово – Велес. Истовремено е завршена и изградбата на наплатните станици Куманово, Сопот и Отовица.

Иако со застарена технологија и минимални средства, сепак успешно се направени првите чекори во инвестирањето и изградбата на патната мрежа во Македонија. Генерално развојот на патната мрежа во повоен период е успешно реализирана благодарение на големата упорност на СИЗ-от за патишта.

Со донесувањето на Закон за јавни патишта од 1996 година, до 2008 година функционира Фондот за магистрални и регионални патишта на Република Македонија.

Со донесување на Законот за јавни патишта¹³³ од 11 јули 2008 година се основа Агенција за државни патишта како правен следбеник на Фондот за магистрални и регионални патишта на Република Македонија.

Тоа е т.н. концепт на „Втора генерација Фонд за патишта“ со кој се дефинира одговорно правно лице – Агенција за државни патишта. Оваа агенција е одговорна за сите прашања во однос на инфраструктурата и за соодветна – транспарентна распределба на средства до изведувачите. Основните претпоставки се дека Министерство за транспорт и врски е одговорно за државната јавна патна мрежа, администратор и клиент е Агенцијата за државни патишта, додека ЈП Македонија пат беше трансформирано во изведувач – контрактор на работите.

Со измените на Законот за јавни патишта¹³⁴ од 27 декември 2012 година, за вршење на работите од јавен интерес (планирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштитата на јавните патишта) и за управување со државните патишта Владата на Република Македонија со акт за основање формира Јавно претпријатие. Јав-

¹³³ Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08

¹³⁴ Ibid., Сл. Весник на РМ бр. 168/12

ното претпријатие за државни патишта¹³⁵ ги презеде правата и обврските, вработените, имотот, средствата и архивата на Агенцијата за државни патишта.

Заради ефикасно функционирање и извршување на работите од својот делокруг во Јавното претпријатие функционираат:

- Самостојни одделенија – се организациони единици кои не се во рамки на Сектор, туку се под директна надлежност на Директорот на Јавното претпријатие;
- Самостојни сектори – се организациони единици под директна надлежност на Директорот на Јавното претпријатие;
- Сектори – се организациони единици под директна надлежност на Помошник Директор;
- Одделенија во рамките на секторите.

Заради вршење на работите од наплата на патарина Јавното претпријатие има подружници – наплатни станици, кои во платниот промет немаат својство на правно лице и не настапуваат самостојно.

6.5. Јавно претпријатие „Македонија пат“

Јавното претпријатие „Македонија пат“¹³⁶ е задолжено за одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта и со тоа има повеќе работни задачи и обврски, меѓу кои:

- редовно и зимско одржување на магистралните и регионалните патишта,
- проектирање на помали објекти на патиштата,
- асфалтирање на помали делници и крпење на ударни дупки,
- проектирање, изработка и поставување на вертикална и хоризонтална сигнализација,
- заштита на патишта,
- автоматско и рачно броење на сообраќајот,
- катастар на патишта и мостови,
- информативна служба за состојбата на патиштата и друго.

ЈП Македонија пат е поделено на дирекција, која ја координира работата на претпријатието и подружници, кои се одговорни за својот дел од патната мрежа, координирани од дирекцијата.

6.6. Автошколи

Главна задача на автошколите е оспособување на кандидати за возачи согласно пропишаните наставни програми за теоретскиот дел (сообраќајните правила и прописи) и практичниот дел (управувањето со возило). Автошколите работат врз основа на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и Правилникот за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за оспособување на кандидати за возачи. Автошколите ја спроведуваат

¹³⁵ Повеќе информации за историскиот развој, организационата поставеност, функционирањето и дејноста на Јавното претпријатие за државни патишта на неговата официјална интернет страница <http://www.roads.org.mk>

¹³⁶ Повеќе информации за организационата поставеност, функционирањето, дејноста и активностите на Јавното претпријатие „Македонија пат“ на неговата официјална интернет страница <http://www.makedonijapat.com.mk>

предвидената наставна програма организирано, од страна на стручни предавачи, по пат на предавања, презентации и сл. Начинот и постапката за основање и работа на автошколите се пропишани во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата.

6.7. Авто Мото Сојуз на Македонија

Постоењето на Авто Мото Сојузот на Македонија (АМСМ)¹³⁷ е од 1945 година, а неговиот развој го одбележаа низа на структурални и организациони промени, кои се реализираа како резултат на општествените прилики или како одговор на потребата да се биде и да се остане поблиску до корисниците – учесници во сообраќајот на патиштата низ државата.

АМСМ денес е современа организација во која се обединуваат богатото искуство и современите концепти на работење и е во можност на своите клиенти да им обезбеди комплетни и софистицирани решенија и услуги. Благодарение на инсистирањето за постојано технолошко надградување и усовршување, денес АМСМ е има повеќе од 15.000 членови.

Авто Мото Друштвата во Македонија претставуваат конститутивен и носечки дел на АМСМ. Осумнаесет друштва лоцирани во повеќе градови низ Р. Македонија и две во Скопје, извршуваат низа есенцијални активности за континуирано и непречено одвивање на сообраќајот низ државата. Тие активности вклучуваат организиран технички преглед и регистрација на моторни возила врз основа на европски и интернационални пропишани стандарди, издавање меѓународни документи за непречено патување надвор од Македонија, обезбедување помош на пат и други услуги и поволности за своите членови и другите учесници во сообраќајот.

Услугите на АМСМ се: технички преглед и регистрација на патни моторни и приклучни возила, осигурителни услуги, издавање на зелен картон¹³⁸ и меѓународни документи¹³⁹ (меѓународна возачка дозвола и одобрение за управување туѓо моторно возило), патни информации и помош на пат, авто школа, одобрување на возила, проверка на безбедносните карактеристики, еколошките подобрувања, како и на професионалните возачи и имплементирањето на законската регулатива во сферата на професионалното возење и испитни центри за тестирање на теоретското знаење на кандидатите, како дел од постапката за добивање на возачка дозвола.

6.8. Сојуз на здруженија на возачи на Македонија

Историскиот развој на овој сојуз¹⁴⁰ започнува со формирањето на Сојуз на возачи и автомеханичари на Македонија на 31.12.1956 година. По две години биле

¹³⁷ Повеќе информации за историјатот, мисијата, структурата, работата, функциите, услугите, меѓународната соработка, кампањите, акциите и членството на Авто Мото Сојузот на Македонија на неговата официјална интернет страница <http://www.amsm.mk>

¹³⁸ Зелениот картон се издава врз основа на издадена полиса за осигурување од автомобилска одговорност од соодветната компанија и е замена за полисата за осигурување од автомобилска одговорност издадена за матичната земја со важност за сите земји членки наведени во полисата.

¹³⁹ Согласно со потпишаните конвенции и правните регулативи на Република Македонија, за патување со моторно возило надвор од државата потребни се следниве документи:

- Меѓународната возачка дозвола се издава согласно со Меѓународната конвенција за сообраќај на патиштата, усвоена на 8 ноември 1968 година во Виена.

- Одобрение за управување туѓо моторно возило се издава врз основа на овластувањата на АМСМ добиени од страна на FIA – организација која ги обединува сите Авто-Мото и Туринг Клубови, како и Здруженија на светско ниво.

¹⁴⁰ Подетални информации за Сојузот на здруженија на возачи на Македонија во публикацијата Стојковски, Г., 50 години движење... безбедност... традиција, Сојуз на возачи на Македонија, 2006

формирани 6 здруженија на возачи и автомеханичари, кои опфаќале околу 1.200 членови. До 1962 година биле формирани 7 околски и 18 општински здруженија со 56 секции, додека бројот на зачленети возачи достигнал 9.000. Во наредните години сојузот формирал 28 здруженија, со над 15.000 членови. Во 1986 година, во сојузот членувале над 120.000 возачи, опфатени во 350 основни единици на организирање во 29 општински сојузи. На седницата на собранието одржана на 27.02.2002 година, бил донесен нов Статут на Сојузот, кој произлегол од Законот за здруженија на граѓани и фондации од 1998 година, со кој се преименува во Сојуз на возачи на Македонија (СВМ). Во првиот член се наведува дека СВМ е здружение на граѓани-возачи и граѓани, настанато со здружување на здруженијата на возачи на градовите во Република Македонија, заради остварување и усогласување на своите интереси и заради вршење дејности и активности кои се стремат кон збогатување на сообраќајно-техничкото образование, сообраќајната култура, безбедност на сообраќајот, за подобрување на условите за работа и живеење на возачите и граѓаните. Основна дејност на СВМ и на неговите членки е вршењето на технички преглед на моторните и приклучните возила. Здруженијата на возачите од Република Македонија се здружени заради остварување на поширок заеднички интерес, а нивни посебни задачи, покрај другите се:

- организирање служба која ќе се грижи за одржување, сервисирање и баждарење на опремата во станиците за технички преглед,
- подигнување на нивото во сообраќајната култура кај сите учесници во патниот сообраќај, особено кај возачите на моторните возила, кај децата и младината,
- да организира и развива активности за поголема безбедност во сообраќајот,
- да програмира и поттикнува изградба на објекти од јавен интерес, да формира фондови за финансирање на активности за превентивните цели во патниот сообраќај,
- активно да учествува во постапката за донесување прописи од областите во кои ја остварува својата дејност (безбедност на патниот сообраќај, организација на превозот, стандардизација и хомологација на возилата),
- да организира и да врши дејности кои се во интерес на членството и безбедноста во сообраќајот,
- да развива активности на планот на сообраќајната етика кај сите учесници во сообраќајот, посебно кај возачите на полето на дисциплината, солидарноста и позитивните односи во патниот сообраќај, според постојните општествени норми (правни, морални, обичајни),
- во рамките на здруженијата на возачите, а во согласност со Програмата на СВМ да работи на планот на создавање на услови за школување кадри, на здравствената и работната заштита на возачите и на заштитата на таквите права да обезбедува правна и друга помош,
- да остварува меѓународна соработка со организации и тела со исти или слични цели и задачи,
- заради сообраќајно-техничко образование и воспитание на учесниците во сообраќајот, посебно на возачите, да издава стручно-образовна и друга литература поврзана со статутарните цели и задачи и да објавува текстови од овој карактер во списанието што го издава,
- да се грижи за подобрување на работните и животните услови на возачите, автомеханичарите и вработените со слични занимања, да ја следи технологијата за развој на сообраќајот и да организира научно-истражувачка работа во оваа област,

- да организира бесплатни услуги и посредување од областа на угостителството и туризмот, рент-а-кар, продажба и пренос на моторни возила, набавка на резервни делови, возила и други услуги за потребите на членовите,
- да доделува признанија и награди за посебни резултати и активности.

До 2006 година во Сојузот членувале 30 здруженија на возачи од Република Македонија, а денес само 15, поради новите законски решенија, со кои се овозможи здруженијата да можат самостојно да основаат фирми за вршење на технички преглед на возила.

Во согласност со новиот Закон за здруженија и фондации од 2010 година, СВМ е преименуван во Сојуз на здруженија на возачи на Македонија.

6.9. Црвен Крст на Република Македонија

Црвениот крст на Република Македонија е правно лице кое е овластено од Министерството за здравство за оспособување на кандидати за возачи, согласно со наставната програма, во делот на укажување на прва помош на лица повредени во сообраќајни несреќи. За оспособеноста на кандидати за возачи им издава потврда за оспособеност за укажување на прва помош.

6.10. Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата

Нормативно-правната уреденост за функционирањето на Републичкиот и општинските совети за безбедност во сообраќајот на патиштата е извршена во глава X од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата со наслов Совети за безбедност на сообраќајот на патиштата¹⁴¹.

Во членот 412¹⁴² се наведува причината за постоењето и функционирањето на Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата¹⁴³, а во општините и градот Скопје – општински совети за безбедност на сообраќајот на патиштата¹⁴⁴ како посебни општински тела, односно совет за безбедност на сообраќајот на патиштата во градот Скопје. Тие се формирани заради развивање и унапредување на сообраќајното образование и воспитување на учесниците во сообраќајот, остварување на соработка и координација во развивањето на сообраќајно – превентивната работа и самозаштитата, унапредување на општата безбедност на сообраќајот на патиштата како работа од општествен интерес, како и заради иницирање и предлагање на потребни мерки за поголема безбедност на сообраќајот на патиштата.

Задачите¹⁴⁵ на Републичкиот и општинските совети, се особено:

- унапредување на работите сврзани со безбедноста на сообраќајот на патиштата,

¹⁴¹ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ Повеќе информации за Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата и преземените активности за унапредување на безбедноста на патниот сообраќај на неговата официјална интернет страница <http://www.rsbsp.org.mk>

¹⁴⁴ Според официјалната интернет страна на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, вакви општински совети има во следните градови: Берово, Битола, Валандово, Велес, Виница, Гевгелија, Дебар, Делчево, Демир Капија, Демир Хисар, Гостивар, Кавадарци, Кочани, Кратово, Крива Паланка, Крушево, Куманово, Македонски Брод, Охрид, Пехчево, Прилеп, Пробиштип, Радовиш, Ресен, Свети Николе, Струга, Струмица, Тетово, Штип

¹⁴⁵ Чл. 413, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

- унапредување на сообраќајното воспитување и образование на учесниците во сообраќајот и развивање на сообраќајно-образовната работа на предучилишните установи и училиштата,
- остварување на соработка и координација во превентивната работа на државните органи, институциите, правните лица и другите субјекти по прашањата на самозаштита во областа на сообраќајот на патиштата,
- организирање и учество во сообраќајно-воспитни акции и манифестации од областа на сообраќајната превентива,
- поттикнување, развивање и помагање на научно-истражувачка работа во областа на сообраќајот на патиштата,
- набавка и издавање на сообраќајно-воспитни публикации, филмови и слично,
- организирање на научни и стручни собири за работа од областа на безбедноста на патниот сообраќај и
- соработка со средствата за јавно информирање, заради навремено, целосно и објективно информирање на јавноста за мерките за унапредување на сообраќајната превентива и безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Составот¹⁴⁶ на Републичкиот и општинските совети за безбедност на сообраќајот на патиштата се посебно уредени и законски нормирани. Претседателот и членовите на Републичкиот совет ги именува Собранието на Република Македонија, а на општинските совети – советот на општината, односно Советот на градот Скопје, по предлог на Републичкиот совет од редот на заинтересираните државни органи, институции и правни лица, како и истакнати експерти од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Членовите на советите, се именуваат за време од четири години, со право на повторно именување, за еден мандат.

Во однос на организационата поставеност¹⁴⁷ во рамките на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, се констатира дека со Републичкиот совет раководи претседателство на чело со претседател. Советот е составен од вкупно 23 членови, на кои им помага секретар. Во рамките на Советот функционираат 4 комисији:

- Комисија за сообраќајно-техничко воспитување и образование на децата, младината и возрасните учесници во сообраќајот (претседател и 4 членови),
- Комисија за следење и примена на научните достигнувања од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата (претседател и 8 членови),
- Комисија за информирање и маркетинг (претседател и 3 членови), и
- Комисија за финансирање на активностите и распределба на финансиските средства (претседател и 3 членови).

Со работата на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата раководи претседател чиј мандат трае четири години. Претседателот на советот може да биде именуван два пати еднопруго на иста функција. Советот за својата работа донесува деловник, со кој поблиску се определуваат неговите задачи и начинот на работа. Републичкиот совет ги врши своите административно-технички и финансиски работи. Заради извршување на планирани програмски активности Републичкиот совет може да ангажира вработени од соодветни министерства и други државни органи.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Чл. 414, *ibid*.

¹⁴⁷ Организационата шема на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата е претставена и достапна на неговата официјална интернет страница <http://rsbsp.org.mk/mk/organizacija.asp> [пристапено на 25.01.2014]

¹⁴⁸ Чл. 415, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

Републичкиот совет донесува годишна програма за работа, која ја доставува до Собранието на Република Македонија (со оглед на тоа што станува збор за собраниско тело, за своите работни активности е одговорно пред Собранието).

Од анализираниите достапни годишни програми на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата за периодот 2007-2012 година¹⁴⁹, во однос на формата според која се составени може да се констатира следново:

- Програмата за работа за 2007 година содржи Вовед и 7 други делови: Активности за унапредување на сообраќајното образование на децата од предучилишните установи, основните и средните училишта, Активности насочени за унапредување на сообраќајно-техничкото уредување и регулирање на сообраќајот, Учество и поттикнување на научно-истражувачката работа во областа на безбедноста и превенцијата во сообраќајот, организирање на стручни семинари и советувања, посети во земјата и странство заради размена на искуства и друго, Соработка со органите, организациите и институциите, советите на општините и ЗЕЛС кои работат на унапредување на сообраќајната превентива и безбедноста во сообраќајот, Непосредно спроведување и учество во спроведување на сообраќајно-воспитни акции наменети за возрасните учесници во сообраќајот, Печатење на сообраќајно-воспитен и пропаганден материјал и стручна литература за потребите на советот, Содејство и соработка со информативните куќи;

- Програмата за работа за 2008 година содржи Вовед и 3 други делови: Програма за работа на Советот во областа на сообраќајно-техничкото воспитување и образование на децата, младите и возрасните во сообраќајот, Програма за работа на Советот во областа на научните достгнувања, Програма за работа на Советот во областа на информирањето и маркетингот;

- Програмата за работа за 2009 година содржи Вовед и 4 други делови: Програма за работа на Советот во областа на сообраќајно-техничкото воспитување и образование на децата, младите и возрасните во сообраќајот, Програма за работа на Советот во областа на научните достгнувања, Програма за работа на Советот во областа на информирањето и маркетингот, Програма за работа на Советот во областа на финансите;

- Програмата за работа за 2010 година содржи Вовед и табеларен приказ на планираните активности, нивната цел, опис, точката од Националната стратегија на која се однесуваат, период на реализација и очекувани резултати;

- Програмата за работа за 2011 година содржи Вовед и табеларен приказ на планираните активности, нивната цел, опис, точката од Националната стратегија на која се однесуваат, период на реализација и очекувани резултати. На крајот оваа програма содржи и приказ на очекуваните приходи и нивна споредба со претходната година;

- Програмата за работа за 2012 година содржи Вовед и Предлог проекти и активности за реализација на целите на Националната стратегија на Република Македонија со цел подобрување на безбедноста на сообраќајот на патиштата преку табеларен приказ на планираните активности, нивната цел, опис, точката од Националната стратегија на која се однесуваат, период на реализација и очекувани резултати кои треба да ги реализира Републичкиот совет и неговите комисији: Комисија за образование, Комисија за соработка со невладини организации и Комисија за следење на спроведувањето на Националната стратегија. На крајот оваа програма содржи и приказ на очекуваните приходи и нивна споредба со претходната година.

Во основа, сите Годишни програми за работата на Републичкиот совет потенцираат дека во основа се насочени кон унапредување на сите работи поврзани со

¹⁴⁹ Годишните програми на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата за периодот 2007-2012 година се преземени од неговата официјална интернет страница <http://www.rsbps.org.mk/mk/programa.asp> [пристапено на 25.01.2014]

безбедноста на сообраќајот на патиштата, преку унапредување на мерките на сообраќајната превентива и подигање на сообраќајно техничката култура кај сите учесници во сообраќајот. Во тие рамки посебна грижа се води за унапредување на сообраќајното воспитување и образование на децата од предучилишните организации, основните и средните училишта преку изнаоѓање на нови форми и методи на воспитно образовна работа, а особено преку спроведување на традиционалните сообраќајно воспитни акции, проекти и манифестации. За таа цел, предвидено е организирање и учество на стручни семинари и советувања со воспитно образовниот кадар во основните и средните училишта, поттикнување, развивање и помагање на научно истражувачката работа во безбедноста на сообраќајот, заради што треба да се разменуваат искуства во земјата и во странство. Исто така, се води грижа и за организирање на сообраќајно воспитни акции за возрасните учесници во сообраќајот (пешаците, велосипедистите и возачите на моторни возила), заради што е потребно покренување медиумска кампања преку пишаните и електронски медиуми, набавуван и печатен соодветен пропагандно – воспитен материјал, поврзан со алкохолот и сообраќајот, брзината и друго.

Вака широко и сеопфатно планираните активности во Годишните програми на Републичкиот совет се наметнуваат дотолку повеќе што состојбите во безбедноста во сообраќајот години наназад се континуирано неповолни, со тенденција на постојано влошување што особено е изразено во изминатиот период. Човекот и неговото однесување како субјективен фактор што ги детерминира овие состојби и понатаму има водечка улога со релативно ниското ниво на сообраќајно техничката култура и високиот степен на сообраќајна недисциплина.

Во рамките на Годишните програми за работа на Републичкиот совет значајно место заземаат и проблемите поврзани со патиштата и нивната сообраќајно техничка уреденост, техничката исправност на моторните возила и приклучните возила како едни од најзначајните објективни услови за безбедно и нормално одвивање на сообраќајот. Од тие причини, Републичкиот совет по овие прашања покренува разни иницијативи, а и практично и финансиски се наведува дека ќе ги помага да се разрешуваат овие состојби. Соодветна грижа се посветува на адекватно функционирање на Градскиот и општинските совети за безбедност на сообраќајот на патиштата, кои во практиката се основните носители на активноста на теренот.

Годишните програми за работа на Републичкиот совет после 2010 година целосно се темелат на реализација на препораките од Националната стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2009–2014 година. Активностите на Советот се насочени кон подобрување на безбедноста на сообраќајот на патиштата од секој аспект: едукација на децата и возрасните, организирање на стручни советувања и работилници за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата и спроведување на кампањи за подигање на јавната свест. РСБСП за сите активности кои ги спроведува планира редовно информирање на јавноста во насока на подигање на јавната свест и зголемување на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Македонија.

Во Програмата за работа на РСБСП за 2012 година се посочува дека Републичкиот Совет за безбедност на сообраќајот на патиштата со цел реализација на целите на Националната Стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата, во функција на подобрување на безбедноста на патиштата во Република Македонија за 2012 година предлага проекти и активности за 2012 година во рамки на своите надлежности и во рамките на надлежностите на Министерствата и другите државни органи и организации, и тоа:

1. Подобрување на безбедноста на патиштата во Република Македонија 2011–2014 во склад со Европски прифатената методологија Euro RAP (Euro Road Assess-

ment program, Road Safety Assessment), која предвидува обележување, приоритизација и реализација на зафати во патната мрежа на Република Македонија, вклучително и BSM (Black Spot Management).

2. Активности за намалување на бројот на нерегистрирани возила во Република Македонија.

3. Проект за единствен матичен регистар на возила во Република Македонија.

4. Заживување на примената на европскиот извештај за сообраќајна незгода со мала материјална штета.

5. Проект за воведување на европскиот протокол за увид и анализа на сообраќајните незгоди.

6. Проект за полигон за обука на професионални возачи (ИПА фондови, грантови и други извори).

7. Проект за катастар за вертикална и хоризонтална сигнализација.

8. Интензивирање на подготовките за електронски тестови за полагање на кандидатите за возачка дозвола во теоретскиот дел на испитот.

9. Поддршка на телевизиите кои имаат национална концесија (на пример: Македонската Радио Телевизија – МРТ) за емитување на месечна емисија за безбедноста на сообраќајот на патиштата, како и поддршка на проектите за детски емисии по сообраќај и реализација на квиз по сообраќај, преку телевизиски емисии.

Со реализација на овие планирани проекти и активности, Република Македонија покажува подготвеност за преземање на активности кои значат рамноправен статус со земјите од ЕУ во делот на патниот сообраќај и безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Финансиската рамка на РСБСП е утврдена во член 416 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата. Доколку се анализираат Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата од 2007 година¹⁵⁰ и подоцнежните неколку измени и дополнувања, ќе се утврди дека во овој период беа извршени неколку измени на овој член од кој зависи висината на приходите кои му следуваат на Советот.

Па така во законот од 2007 година беше наведено дека годишната програма на Советот ќе се финансира:

- во висина од 1,5% од надоместокот што се наплатува за технички преглед при регистрација на возилата,

- во висина од 1% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила, и тоа од:

а) надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса) и

б) надоместокот за осигурување од одговорност за штети предизвикани од трети лица и

- од Буџетот на Република Македонија.

Во следните измени¹⁵¹ процентите беа двојно зголемени, но беше исклучено буџетското финансирање. Тоа значи дека според тогашниот закон, годишната програма на Советот се финансираше:

- во висина од 3% од надоместокот што се наплатува за технички преглед при регистрација на возилата,

- во висина од 2% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила, и тоа од:

а) надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса) и

¹⁵⁰ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54 од 03.05.2007 година

¹⁵¹ Закон за изменување и дополнување на законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 64 од 22.05.2009 година

б) надоместокот за осигурување од одговорност за штети предизвикани од трети лица.

Со следните измени¹⁵² повторно процентите беа вратени на бројките од претходниот закон, што значи дека финансиските средства на РСБСП со овој закон двојно се намалија.

Со последните измени од 2011 година¹⁵³ беше исклучено финансирањето од надоместокот за осигурување од одговорност за штети предизвикани од трети лица. Па така, моментално за остварување на задачите, Републичкиот совет донесува годишна програма која ќе се финансира:

- во висина од 1,5% од надоместокот што се наплатува за технички преглед при регистрација на возилата,

- во висина од 1% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила и тоа од надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса).

За секоја година, РСБПС донесува Извештај за неговата работа.

Од анализираните достапни годишни извештаи на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата за периодот 2006-2011 година¹⁵⁴, во однос на формата според која се составени може да се констатира следново:

- Извештајот за работата на РСБСП за 2006 година содржи Вовед и 7 делови: Одржани седници на Советот, претседателството на Советот, комисиите и работните групи, Реализирани активности насочени за унапредување на сообраќајно-техничкото воспитување и образование на децата и младите, Активности спроведени на превентивно-воспитен план со возрасните учесници во сообраќајот, Набавка и учество во издавање на стручна литература и репрезентативен материјал, Набавка на технички средства и опрема кои беа во функција за успешна работа на Советот и секторот за сообраќај во МВР, Реализација на проекти од областа на сообраќајното уредување, Соработка со другите субјекти кои што работат на планот на унапредувањето на сообраќајната превентива и безбедноста во сообраќајот и Заклучни согледувања;

- Извештајот за работата на РСБСП за 2007 година содржи Вовед и 4 делови: Одржани седници на Советот, претседателството, комисиите на Советот и работните групи, Реализирани активности насочени за унапредување на сообраќајно-техничкото воспитување и образование на децата, младите и возрасните, Реализирани активности во делот на следење и примената на научните достигнувања од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, Реализирање на активностите во делот на маркетингот и информирањето;

- Извештајот за работата на РСБСП за 2008 година¹⁵⁵ содржи Вовед и 5 делови: Одржани седници на претседателството, комисиите и работните групи, Реализирани активности насочени за унапредување на сообраќајно-техничкото воспитување и образование на децата, младите и возрасните, Реализирани активности во делот на следење

¹⁵² Ibid., Сл. Весник на РМ бр. 161 од 30.12.2009 година

¹⁵³ Ibid., Сл. Весник на РМ бр. 36 од 23.03.2011 година

Со оваа измена средствата со кои располагаше РСБСП во 2011 година, во однос на 2010 година се намалија за 80% со што се доведоа во прашање голем број на активности кои беа планирани со годишната програма. РСБСП укажал дека со неговите намалени кампањи индиректно може да дојде до зголемување на бројот на жртвите во сообраќајните несреќи заради драстичното намалување на средствата и фактот дека голем дел од кампањите се спроведуваат во скратена форма.

¹⁵⁴ Годишните извештаи на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата за периодот 2006-2011 година се преземени од официјалната интернет страница на Советот <http://www.rsbps.org.mk/mk/izvestaj.asp> [пристапено на 25.01.2014]

¹⁵⁵ За 2008 година на официјалната интернет страница на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата постои и прв полугодишен извештај за неговата работа

и примената на научните достигнувања од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, Реализирани активности во делот на маркетингот и информирањето, Буџет на Советот и реализација на буџетот;

- Извештајот за работата на РСБСП за 2009 година содржи Вовед и табеларен приказ на реализираните активности, нивната цел, опис, период на реализација и резултати. На крајот од извештајот е даден преглед на финансиските средства на Советот и реализација на истите;

- Извештајот за работата на РСБСП за 2010 година содржи Вовед и табеларен приказ на реализираните активности, опис, нивната цел, начин на реализација, точка од Националната стратегија на која се однесуваат, датум на реализација и постигната цел. На крајот од извештајот е даден преглед за финансиското работење со приходи и расходи за 2010 година;

- Извештајот за работата на РСБСП за 2011 година содржи Вовед, табеларен приказ на индикатори (показатели) за реализација на обврските на РСБСП произлезени од Акциониот план за спроведување на Националната стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата и табеларен приказ на реализираните активности, опис, нивната цел, начин на реализација, точка од Националната стратегија на која се однесуваат, датум на реализација и постигната цел. На крајот од извештајот е даден преглед за финансиското работење со приходи и расходи за 2011 година.

ДЕЛ II ФЕНОМЕНОЛОШКО-ЕТИОЛОШКИ КАРАКТЕРИСТИКИ НА СООБРАЌАЈНИТЕ НЕСРЕЌИ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Поимно дефинирање на сообраќајните незгоди и сообраќајните несреќи

Сообраќајните несреќи поради негативните последици кои ги создаваат (човечки жртви, повредени лица и материјални штети), отсекогаш во сите социјални средини претставуваат проблем од голем општествен интерес, па поради тоа се проучува нивната појава и појавни форми, а особено се посветува големо внимание на факторите кои ги предизвикуваат. Сообраќајните несреќи се најчестиот и најдобар дескриптор за безбедноста во сообраќајот во рамките на менаџментот и евалуацијата на безбедноста во сообраќајот на патиштата. Во реалноста денес преовладуваат сообраќајните несреќи кои се случиле поради небрежност (невнимание), т.е. возачот не ја предвидикал намерно, ниту ги посакувал или очекувал негативните последици и притоа не ја познавал жртвата, односно настраданите лица. Денес, не постои општа дефиниција за сообраќајните несреќи, која соодветно би одговорила на сите сегменти во кои се разгледуваат. Поимното дефинирање на сообраќајните несреќи е од особено значење, затоа што на тој начин ќе се одреди кои настани ќе се сметаат за сообраќајни несреќи и ќе се евидентираат, како ќе се процесуираат и обработуваат, каква ќе биде одговорноста на учесниците во нив и сл.

Во литературата за безбедност во сообраќајот постојат дилеми, расправи, различни ставови, мислења и дефиниции околу употребата на термините сообраќајни незгоди и сообраќајни несреќи.

Патната сообраќајна несреќа¹⁵⁶ е несреќа која вклучува едно или повеќе возила, без разлика дали се моторизирани или не, која е случена во сообраќај на јавен пат, на места отворени за јавноста или на приватен имот на кој одредени лица имаат право на пристап.

Патната сообраќајна несреќа¹⁵⁷ е судир или инцидент кој вклучува најмалку едно патничко возило во движење, на јавен или на приватен пат на кој јавноста има право на пристап, кој резултира со најмалку едно повредено или загинато лице. Таа опфаќа судири помеѓу патните возила, патните возила и пешаците, патните возила и животните или фиксните објекти или само на едно патно возило самостојно.

Иниќ¹⁵⁸ сообраќајната незгода ја дефинира како настан на пат или друго место отворено за сообраќај во кое учествувало барем едно возило во движење и во кое едно или повеќе лица настрадале (смрт или повреда) или настанала материјална штета. Авторот е на мислење дека поимот „незгода“ е посоодветен израз од поимот „несреќа“ бидејќи има значење на случаен настан и може да се припише на сите причински фактори и одговара на сите последици. Незгодите со мала материјална штета немаат предзнак на „несреќа“.

Шепаровиќ¹⁵⁹ укажува дека за сообраќајната незгода, како негативна општествена појава, постојат различни дефиниции во теоријата и законодавствата, кои се пре-

¹⁵⁶ Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents, Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law, 4.05.1971

¹⁵⁷ Economic Commission for Europe, Intersecretariat Working Group on Transport Statistics, Glossary for transport statistics, 3rd ed., United Nations, New York, 2003

¹⁵⁸ Inić, M., Bezbednost drumskog saobraćaja, Savremena administracija, Beograd, 1987, str. 46

¹⁵⁹ Šeparović, Z., Stradanje u prometu, Sigurnost i odgovornost u saobraćaju, drugo znatno izmijenjeno i prošireno izdanje knjige, Pravni fakultet – Zagreb, Zagreb-Beograd, 1987, str. 23

тежно од квантитативна природа и со различна содржина. Во некои таа се дефинира како тежок облик на штетен настан во сообраќајот, каде содржината се ограничува на сообраќајот во движење или на тешки последици. Во други, тоа е секој штетен настан, па дури и оној без последици (повреди) ако дошло до загрозување на некои добра.

Водинелиќ¹⁶⁰ укажува дека поимите сообраќајна незгода и сообраќајна несреќа треба да се разликуваат. Сообраќајната несреќа ја дефинира како „изненадно настанат општествено опасен настан на патот во кој учествувало најмалку едно возило во движење и во кој едно или повеќе лица се загинати или повредени или е предизвикана материјална штета”. Притоа се укажува на фактот дека поимот несреќа секогаш ги има елементите на трагичност (смрт, повреди и големи материјални штети), а додека поимот незгода ги опфаќа елементите на непријатни, несакани последици или помали материјални штети.

Во енциклопедиска смисла¹⁶¹, поимот незгода (незгоди) се дефинира како „изненадна, несакана, непријатна случка, непријатно доживување”, а додека поимот несреќа (несреќи) се дефинира како „изненадно настанат лош настан, лоша случка, голема и тешка загуба со изразување на чувства на жалење, сожалување поради трагичноста на несакано настаната случка”.

Мургоски¹⁶² прави дистинкција меѓу овие два термини и смета дека посоодветно е поимот сообраќајна незгода да се дефинира како „незгода на пат во која учествувало најмалку едно возило во движење и во која е предизвикано помала материјална штета”, а додека поимот сообраќајна несреќа да се дефинира како „несреќа на пат во која учествувало најмалку едно возило во движење и во која едно или повеќе лица се загинати, или се повредени или е предизвикана голема материјална штета”. Оттука произлегува дека сообраќајната незгода е појава со помалку штетни последици во однос на сообраќајната несреќа, во која може да има и човечки загуби.

Како и да е, било да предизвикале помали или поголеми штетни последици, тие се условени од цела низа на најразлични фактори од објективна и субјективна природа, кои се појавуваат во многу краток временски интервал, на одредено место и во најтесна взаемна поврзаност. Доста често, се потенцира дека сообраќајната несреќа е склоп на разни околности кои настанале на погрешно, критично место во погрешно, критично време. Значи, карактеристично е дека се јавува во процесот на движење при дејство на две спротивставени сили и дека моментот на настанување на несреќата е само еден исечок од единствениот тек на сообраќајот набљудуван во целина, како резултат на меѓусебниот однос на самите учесници и останатите фактори, проследена со нанесување на телесни повреди на учесниците (лесни или тешки), нивно усмртување или предизвикување на (помала или поголема) материјална штета. Во тие критични моменти, дејството на различните сили доведува до модификација и трансформација на предметите и лицата кои се непосредно и посредно изложени. Покрај тоа, личноста на учесникот, а посебно на извршителот, тогаш поседува соодветни обележја и карактеристики, со обзир на неговите психички и физички својства.

Дефинициите за сообраќајни несреќи, најмногу го нагласуваат најчестиот фактор кој ги причинува, а тоа е човечкиот фактор, при што односот на човекот кон средината има критична улога. Една таква дефиниција за сообраќајни несреќи гласи: „во серија на случаи од кои секој е планиран или контролиран, се појавува еден непланиран

¹⁶⁰ Vodinelić, V. i grupa autora, Soobraćajna kriminalistika (metodika obrade saobraćajnih nesreća na putevima, vodi i u vazduhu), Savremena administracija, Beograd, 1986, str. 3 и Водинелиќ, В., Шта је предмет прометна криминалистика, Приручник бр. 2/89, стр. 133

¹⁶¹ Толковен речник на македонскиот јазик, том 3, Скопје, 2007

¹⁶² Повеќе за ова во Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010

случај кој е резултат на некоја неприлагодена акција од страна на поединец (различно условен), кој може, но не мора да резултира во несреќа”. Описно дефинирано во сообраќајните ситуации, несреќите се всушност последица на судир на два објекти на некој простор, во кој некој од нив се движи и кој резултира со штета, повреда или човечки загуби.¹⁶³

Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата го применува терминот сообраќајна незгода. Законската – нормативна дефиниција за сообраќајна незгода гласи: настан на патот во кој учествувале најмалку едно возило во движење и во кој најмалку едно лице е повредено, загинало или од последиците на таа сообраќајна незгода починало во рок од 30 дена или од истата е предизвикана материјална штета.¹⁶⁴ Оваа дефиниција го поврзува настанот со последицата, со цел преку пропишаните должности и правила на однесување на учесниците во дадени ситуации да се избегне зголемувањето на тежината на последицата која веќе настанала. Оттука, може да се извлечат главните законски обележја на сообраќајната незгода во Република Македонија:

- местото на настанот (пат),
- учесниците (најмалку едно возило),
- состојбата на учесниците (во движење) и
- последиците (најмалку едно лице е загинало, повредено или е предизвикана материјална штета).

Државниот завод за статистика на Република Македонија¹⁶⁵, кој врши обработка и дисеминација на податоците преземени од евиденциите на Министерството за внатрешни работи, го употребува терминот сообраќајна несреќа. Дефинициите и методологијата на евидентирање на сообраќајните несреќи ги има унифицирано со оние на OECD¹⁶⁶.

Сообраќајната несреќа се дефинира како секоја сообраќајна несреќа која вклучува најмалку едно возило во движење на јавен или приватен пат за кој во јавноста постои увид, и во која како резултат има најмалку едно повредено или загинало лице. Во податоците за сообраќајни несреќи, вклучени се: судари помеѓу патни возила, меѓу возила и животни или фиксирани пречки. Вклучени се и судари помеѓу патни и железнички возила. Сударите помеѓу повеќе возила се вбројуваат само ако се докаже дека сударите се направени во многу краток интервал. Како сообраќајни несреќи не се сметаат несреќите ако има само материјална штета.

Како фатална несреќа се смета секоја сообраќајна несреќа во која како резултат има загинало лице, а несреќа без трагични последици е секоја повреда поинаква од фаталната несреќа.

¹⁶³ Јотевски, Н., Сообраќајна психологија, Технички факултет, Битола, 2007, преземено од http://www.mojrad.net/pregled_teksta.php?id=5742LScCNBSwgai6LsE5dgnVLScCNBSwgai6LsE5dgnV [пристапено на 25.05.2014]

¹⁶⁴ За сообраќајна незгода не се смета настанот во кој работно возило, работна машина, мотокултиватор, трактор или запрежно возило кое се движи по некатегоризиран пат или при вршење на работи во движење, слетало од некатегоризираниот пат или се превртело, односно удрило во некоја природна препрека, а притоа не учествува друго возило или пешак и кога со тој настан не му е предизвикана штета на друго лице. Според чл. 2, ст. 1, т. 94, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

¹⁶⁵ Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

¹⁶⁶ Истите овие дефиниции ги користи и OECD, при водење на нејзините статистики за сообраќајните несреќи. Наведено според Eurostat, ITF, UNECE, Illustrated Glossary for Transport Statistics, 4th Edition, преземено од http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/illustrated-glossary-for-transport-statistics-4th-edition_9789282102947-en#page3 [пристапено на 23.12.2013]

Несреќа помеѓу патно возило и пешак е секоја сообраќајна несреќа која вклучува едно или повеќе патни возила и еден или повеќе пешаци. Тука се вклучени несреќите независно дали пешаците се вклучени во првата или во последната фаза на несреќата или пешаците се повредени или загинати на или надвор од патот.

Несреќа на поединечно возило е секоја несреќа во која е вклучено едно патно возило. Тука се вклучени несреќи на возила кои се обидуваат да избегнат судар или излегуваат од патот, или несреќи предизвикани од судар со пречки или животни на патот. Не се вклучени судари со пешаци и со паркирани возила.

Несреќи помеѓу повеќе патни возила се сообраќајни несреќи кои вклучуваат две или повеќе патни возила. Постојат повеќе видови несреќи во кои се вклучени две или повеќе возила:

а) Судари со задниот дел – судар со друго возило кое користи иста лента и се движи во ист правец, во бавен или привремен застој. Вклучени се судари со возила кои се движат, а исклучени се судари со паркирани возила.

б) Директен судар – судар со друго возило кое користи иста лента и се движи од спротивната страна или привремено застанува поради сообраќајни услови. Вклучени се судари со возила кои се движат во бавен или привремен застој, а исклучени се сударите со паркирани возила.

в) Судар на раскрсница или во кривина – судар со друго возило кое се движи по бочна страна на раскрсницата заради излегување од или влегување во лента, пат, имот. Исклучени се сударите со возила во застој и кои чекаат да свртат кои би требало да бидат класифицирани под а или б.

г) Други судари, вклучувајќи судари со паркирани возила – судар кога се вози паралелно, при претекнување или кога се менуваат лентите, или судар со возило кое е паркирано или сопрено или е на работ од патот, на обележани паркинг места, пешачка патека или паркиралишта. Вклучени се сите судари кои не се покриени во а, б, в.

Несреќи предизвикани од возачи кои се под влијание на алкохол или дрога се сообраќајни несреќи во кои најмалку еден возач е под влијание на алкохол, дрога и има ослабени возачки способности, според националните регулативи.

2. Криминологија на сообраќајот

Криминологијата¹⁶⁷ на сообраќајот е специјална гранка на криминологијата која го истражува криминалитетот и другите општествено негативни појави во сообраќајот, како посебни општествени појави со негативен карактер, специфични во појавните облици, општествено штетни и разорни за општествените односи¹⁶⁸. Таа поаѓа од општествените односи во сообраќајот и ги изучува негативните појави како индивидуални и општествени појави, како индивидуални и воопшто општествени проблеми. Криминологијата во прв ред се занимава со истражување на етиолошките сознанија за индивидуалните (субјективните) и општествените (објективните) причини за појавите во сообраќајот, изградувајќи истовремено и типологија на субјекти – предизвикувачи на негативните појави во сообраќајот. Исто така, се занимава со криминолошка и социјална прогноза на негативните и штетни однесувања, ги изучува типологијата и морфологијата на негативните појави и на тој начин дава неопходни елементи за објаснување, превенција и репресија на негативните општествени појави во сообраќајот. Притоа,

¹⁶⁷ Зборот криминологија потекнува од латинскиот збор *crimen* = злостор и грчкиот збор *logos* = знаење, учење, наука, кој значи знаење или наука за злосторствата.

¹⁶⁸ Šeparović, Z., *Stradanje u prometu, Sigurnost i odgovornost u saobraćaju, drugo znatno izmijenjeno i prošireno izdanje knjige*, Pravni fakultet – Zagreb, Zagreb-Beograd, 1987, str. 193-195

криминологијата ги користи резултатите од научните истражувања во другите природни и општествени дисциплини.

Криминологијата на сообраќајот кај нас, во иднина треба да биде развивана и усовршувана, за да може да биде од корист при разбирањето и справувањето со сообраќајната делинквенција. До денес, покрај одреден број на објавени научни и стручни трудови во оваа област, барем кај нас, не можеме да кажеме дека постои, поради што се јавува неопходноста за поголеми научно-стручни напори во таа насока, со цел создавање на оптимални услови за поголема заштита и безбедност на учесниците во сообраќајот на патиштата.

Криминолошките истражувања и анализи настојуваат да ја прикажат појавата во нејзините манифестни облици (феноменолошки аспекти – обем, динамика, појавни облици, структура и структурални промени, временска и просторна распространетост, итн.), да ги откријат и спознаат нејзините причини (етиолошки аспекти – фактори, услови и поводи кои ја детерминираат) и мерките (превентивно-репресивни) спрема лицата кои со своето непрописно, неодговорно и неправилно однесување предизвикале сообраќајни несреќи и незгоди, а заради превентивно дејствување во нивното сузбивање и спречување.

3. Феноменолошки карактеристики на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Феноменологијата на сообраќајните несреќи се занимава со изучување на прашањата за појавните облици, обемот, структурата и динамиката на сообраќајните несреќи. Таа овозможува детектирање на сообраќајните проблеми и отстранување на изворите на опасност, заради исполнување на главната цел, зголемување на безбедноста во сообраќајот. Во овој дел кој се однесува на феноменолошките карактеристики на сообраќајните несреќи на патиштата во Република Македонија ќе биде направена анализа на некои феноменолошки карактеристики преку презентирање и опис на одредени статистички податоци (од Државниот завод за статистика на Република Македонија и Министерството за внатрешни работи на Република Македонија), настојувајќи да се детектираат актуелните состојби и проблеми, со цел предлагање на соодветни превентивно-репресивни мерки во функција на унапредување и подобрување на безбедноста во патниот сообраќај.

Сообраќајните несреќи се појави од масовни размери и поради тоа се доста погодни за статистичко истражување, со цел да се презентира состојбата и промената на податоците во истражуваниот период и да се предвиди нивниот тренд и движење во иднина. Тоа значи дека статистичкиот метод ќе биде искористен преку прибирање на статистички податоци за сообраќајни несреќи групирани во повеќе различни категории и изработка на статистички табели како збир на нумерички податоци за проучување на сообраќајните несреќи, статистичка обработка и анализа на податоците, утврдување на состојбите и врз основа на тоа, прогнозирање и извлекување на соодветни заклучоци за карактеристиките на предметот на научното истражување.

Феноменологијата на сообраќајните несреќи наједноставно би можела да се дефинира како наука за манифестациите на сообраќајните несреќи низ опишување и изучување на обемот, распространетоста, структурата и динамиката на појавните (надворешните) облици. Покрај нив, исто така, се изучуваат и последиците, начинот на извршување на несреќите, однесувањето и типологијата на делинквентите кои ја пре-

дизвикале несреќата.¹⁶⁹ Всушност, феноменологијата на сообраќајните несреќи ги изучува сообраќајните несреќи како појави (феномен), без подлабоко изучување на причините, сложените меѓусебни односи кои довеле до нив.¹⁷⁰ Значи, феноменологијата ги разгледува само надворешните видливи обележја и карактеристики на несреќите, а не и причините, односите, факторите, условите и поводите кои придонеле за создавање на несреќата. Според ова, феноменологијата е конкретна научна дисциплина, со чија помош може да се идентификуваат одредени проблеми, пропусти и недостатоци во сообраќајот кои се штетни за неговата безбедност. Притоа, овозможува нивно сфаќање и решавање, со цел да се елиминираат изворите на опасност на патот и да се преземат конкретни мерки на конкретни места, во насока на постигнување безбедна средина за сите учесници во сообраќајот на патиштата.

Истражувањето на феноменолошките карактеристики на сообраќајните несреќи во Република Македонија, овозможува дескрипција на ваквите појави преку нивниот обем, динамика, појавни облици, структура и структурални промени, просторна и временска распространетост итн. Феноменолошките карактеристики, освен идентификација како појава и нивно движење низ годините во нашата држава ќе овозможат да се продере што подлабоко во појавите, односно да се согледаат одредени релации и состојби кои одат во правец на објаснување на нивната етиологија (причини за настанување).

3.1. Временски преглед (трендови) на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Временскиот преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија се разгледува преку податоците од Државниот завод за статистика¹⁷¹ кои се прикажани преку:

- Годишен преглед,
- Месечен преглед,
- Дневен преглед и
- Часовен преглед.

Кај секој од овие прегледи, користејќи го методот на прогноза, може да се предвиди движењето на временската серија во иднина, со одреден степен на доверба, под услов во иднина да нема промена на постојните фактори на влијание.

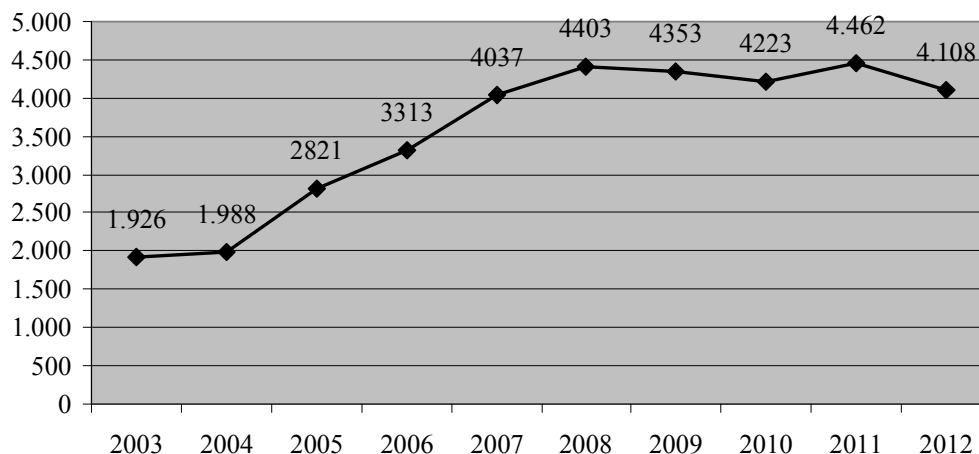
¹⁶⁹ За феноменологијата на сообраќајните несреќи повеќе кај Арнаудовски, Љ., Криминологија, Скопје, 2007, стр. 310 и Inić, M., Bezbednost drumskog saobraćaja, Savremena administracija, Beograd, 1987, str. 113-115

¹⁷⁰ Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 167

¹⁷¹ Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

3.1.1. Годишен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

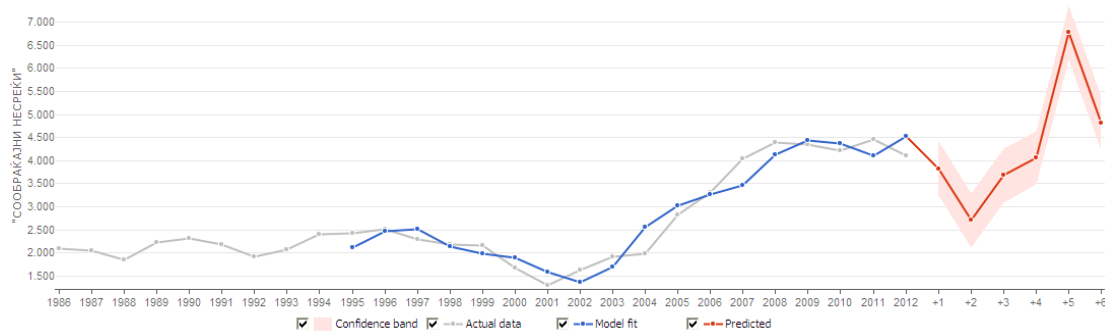
Графикон 1. Временски распоред на сообраќајните несреќи по години во Република Македонија во периодот 2003-2012 година



На графиконот 1 даден е временскиот преглед на сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Во текот на анализираниот десетгодишен период, случени се вкупно 35.634 сообраќајни несреќи. Притоа, забележлив е постојан пораст на бројот на сообраќајните несреќи, при што после 2007 година нивниот број постојано е над 4.000. Распонот се движи од 1.926 (во 2003 година) до 4.462 (во 2011 година) сообраќајни несреќи, а просекот во текот на анализираниот период е 3.563. Тоа значи дека просечно, секој ден се случувале по околу 10 сообраќајни несреќи. Доколку се пресмета апсолутниот број на сообраќајни несреќи¹⁷² во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, се констатира дека неговиот просек изнесува 0,26 сообраќајни несреќи на еден километар пат, или поедноставно кажано се случувале по 26 сообраќајни несреќи на секои сто километри пат, при што неговите вредности после 2007 година постојано се движат над овој просек. Во однос на бројот на регистрираните патни моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, се констатира дека просечно се случувале по 11 сообраќајни несреќи на 1.000 возила, а вредностите на овој показател после 2006 година постојано се движат над овој просек.

¹⁷² Апсолутниот број на сообраќајни несреќи или индекс на разместеност е број на сообраќајни несреќи на единица должина на патот (1 километар) и се пресметува како однос на вистинскиот број на сообраќајни несреќи во набљудуваниот период (годишно, полугодишно, квартално, месечно) и вкупната должина на патната мрежа во државата, регион, општина и сл. Индексот на разместеност може да биде пресметан и во однос на бројот на загинати или повредени лица, материјалната штета и сл. на должина пат. Златковски, С., Јошевски, З., *Анализа на сообраќајни незгоди*, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 26 и 28

Графикон 2. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2013-2018 година



Графиконот 2 ја прикажува прогнозата на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија во наредните 6 години (2013-2018 година). Како што може да се забележи, за постигнување на повисоко ниво на точност во прогнозата, во софтверот се внесени податоците за сообраќајните несреќи во Република Македонија дури од 1986 година. При процесирањето на податоците, за изградба на сопствен модел, софтверот ги зема во предвид податоците за сообраќајните несреќи после 1995 година и притоа најдобра можна прогноза без грешки дава за следните 6 години, кога се очекува просечно да се случуваат по 4.308 сообраќајни несреќи, што е значително повисока вредност од просекот на сообраќајните несреќи во последните 10 анализирани години (2003-2012 година), кога изнесуваше 3.563 сообраќајни несреќи. Конкретно, по години, прогнозата би изгледала вака: 2013 година – 3.823, 2014 година – 2.703, 2015 година – 3.684, 2017 година – 6.770 и 2018 година 4.802 сообраќајни несреќи.

3.1.2. Месечен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Табела 2.1. Временски распоред на сообраќајните несреќи¹⁷³ по месеци во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

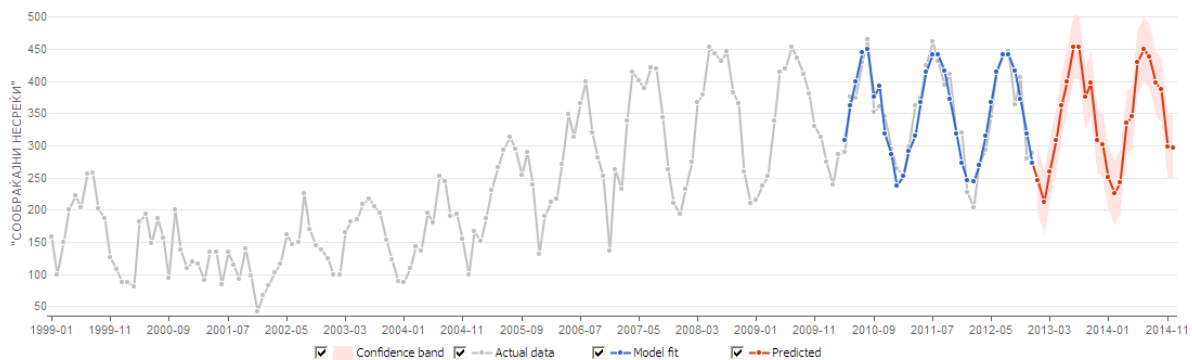
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
		СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ	СЕ
Јануари	СЕ	100	88	166	190	263	233	215	274	265	228	202	2,022	5,81
Февруари	СЕ	99	109	151	213	233	274	237	240	255	204	202	2,015	5,79
Март	СЕ	165	143	187	217	339	367	253	287	298	272	253	2,528	7,27
Април	СЕ	182	136	231	272	414	379	338	289	362	293	290	2,896	8,33
Мај	СЕ	186	196	267	349	401	454	414	376	374	346	336	3,363	9,67
Јуни	СЕ	209	181	293	314	389	444	420	374	424	415	346	3,463	9,96
Јули	СЕ	217	252	314	366	421	432	454	430	461	442	379	3,789	10,90
Август	СЕ	206	245	295	400	420	446	437	465	432	447	379	3,793	10,91
Септември	СЕ	196	191	255	321	343	383	412	353	394	364	321	3,212	9,24
Октомври	СЕ	154	193	290	282	263	366	381	361	411	406	311	3,107	8,93
Ноември	СЕ	123	155	240	252	211	260	330	345	318	279	251	2,513	7,23
Декември	СЕ	89	99	132	137	193	210	313	295	320	288	208	2,076	5,97
ВКУПНО	СЕ	1,926	1,988	2,821	3,313	3,890	4,248	4,204	4,089	4,314	3,984	290	34,777	
												3,478		
	%	5,54	5,72	8,11	9,53	11,2	12,2	12,1	11,8	12,4	11,46	8,34		

¹⁷³ Не се опфатени сообраќајните несреќи со материјална штета.

Табелата 2.1 го прикажува временскиот распоред на сообраќајните несреќи по месеци во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Како што може да се констатира од податоците, најмногу сообраќајни несреќи се случуваат во текот на месеците: мај, јуни, јули, август, септември и октомври (крајот на пролетта, летниот период и почетокот на есента), кога и сообраќајот е поинтензивен, па затоа се случиле над 3.000 сообраќајни несреќи во секој месец, за разлика од месеците: ноември, декември, јануари, февруари, март и април (крај на есента, зимскиот период и почетокот на пролетта), кога сообраќајот е намален, отежнат, а и возачите возат со помали брзини и повнимателно, па затоа се случиле помалку од 3.000 сообраќајни несреќи во секој месец. Ваквата состојба е малку парадоксна, нелогична и навидум не ни изгледа така, затоа што во зимските месеци има поволни климатски услови за настанување на сообраќајни несреќи (врнежи, голомразица, снег, магла и сл.), но сепак, сообраќајните несреќи се случуваат во помал број за разлика од летните месеци. Главната причина е феноменот на лажната сигурност кај возачите во текот на летниот период, наспроти поголемата совесност за ризиците кои ги носи зимскиот период со себе, разликите во фреквенцијата, интензитетот и брзината на управување со моторните возила во сообраќајот, итн.

Значајната разлика помеѓу податоците по месеци се потврдува и со пресметката на χ^2 тестот на согласување за дистрибуцијата на податоците за сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година по месеци, со кој се тестира значајноста на разликите меѓу измерените или забележаните (емпириските) податоци и оние што ги очекуваме за временската серија по месеци (според моделот очекуваната вредност е 2.898,1). Добиената вредност на χ^2 е 1.649,542, за 11 степени на слобода и ниво на значајност од 0,000, при што граничната вредност во таблицата (теоретската вредност) е 31,264 (за ниво на значајност 0,001). Тоа значи дека податоците за сообраќајните несреќи по месеци во реалноста значајно отстапуваат од нивната очекувана теоретска распределба.

Графикон 3. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за 2013 и 2014 година по месеци



На графиконот 3 е дадена прогнозата на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија во наредните 2 години (2013 и 2014 година) по месеци. Тука, се внесени податоците за сообраќајните несреќи во Република Македонија по месеци уште од 1999 година. За изградба на сопствениот модел на предвидување, софтверот ги зел во предвид последните 3 години и најдобра можна прогноза со голема точност дава само за следните 2 години (2013 и 2014 година). Притоа, не се очекуваат значајни промени и варијации во прогнозираните години, во однос на последни-

те 5 набљудувани години, што значи дека во иднина, сезонскиот распоред на сообраќајните несреќи нема да биде променет.

3.1.3. Дневен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Табела 2.2. Временски распоред на сообраќајните несреќи¹⁷⁴ по денови во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

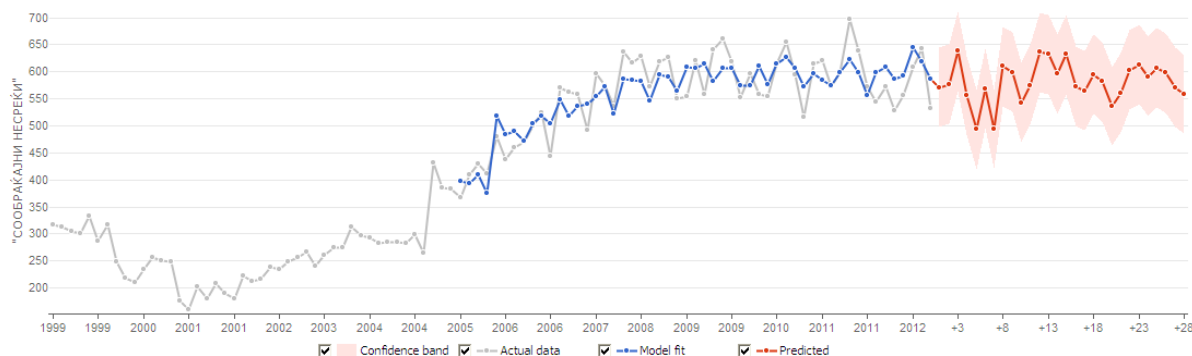
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													С€	%
Понеделник		266	292	432	480	570	637	554	596	614	544	499	4.985	14,33
Вторник		241	282	385	437	562	616	620	558	620	572	489	4.893	14,07
Среда		260	284	384	459	559	628	558	555	572	529	479	4.788	13,77
Четврток		275	285	368	470	492	572	640	615	599	557	487	4.873	14,01
Петок		275	282	410	500	597	619	661	654	697	608	530	5.303	15,25
Сабота		313	299	430	524	574	626	619	595	639	642	526	5.261	15,13
Недела		296	264	412	443	536	550	552	516	573	532	467	4.674	13,44
ВКУПНО	С€	1.926	1.988	2.821	3.313	3.890	4.248	4.204	4.089	4.314	3.984	497	34.777	
												3.478		
	%	5,54	5,72	8,11	9,53	11,19	12,21	12,09	11,76	12,40	11,46	14,29		
												10,00		

Во однос на временскиот распоред на сообраќајните несреќи по денови во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, кој е прикажан на табелата 2.2 не може да се констатираат извесни зголемувања или намалувања, ниту пак да се извлечат соодветни заклучоци, освен тоа дека сообраќајните несреќи скоро подеднакво се распоредени во текот на сите денови од седмицата. Извесно зголемување се забележува во петок и сабота (над 5.000 сообраќајни несреќи дневно), а извесно намалување се забележува во недела, кога е намален интензитетот на сообраќајот, луѓето одмараат и многу работни активности се во мирување.

Потврда за значајноста на овие разлики доаѓа и со пресметката на χ^2 тестот на согласување за дистрибуцијата на податоците за сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година по денови во неделата, со кој се тестира значајноста на разликите меѓу измерените или забележаните (емпириските) податоци и оние што ги очекуваме за временската серија по денови (според моделот очекуваната вредност е 4.968,1). Добиената вредност на χ^2 е 66,795, за 6 степени на слобода и ниво на значајност од 0,000, при што граничната вредност во таблицата (теоретската вредност) е 22,458 (за ниво на значајност 0,001). Тоа значи дека податоците за сообраќајните несреќи по часови во реалноста значајно отстапуваат од нивната очекувана теоретска распределба.

¹⁷⁴ Не се опфатени сообраќајните несреќи со материјална штета.

Графикон 4. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2013-2016 година по денови



Прогнозата на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2013-2016 година по денови во седмицата е прикажана на графиконот 4. И тука, за постигнување на повисоко ниво на точност, се внесени податоци за сообраќајните несреќи во Република Македонија по денови во седмицата од 1999 година. Софтверот ги зел како значајни за анализа податоците после 2005 година, и најдобра можна прогноза, без извесни грешки и отстапки дава за следните 4 години. Меѓутоа, оттука, не може да се извлечат сигурни заклучоци во однос на идниот распоред на сообраќајните несреќи по денови, затоа што и прогнозата не прикажува некаква посебна шема, туку распрсканост на податоците во сите денови од седмицата. Доколку се анализираат просечните вредности на прогнозираните сообраќајни несреќи за следните 4 години по денови, ќе се констатира дека мало зголемување се очекува во понеделник и вторник, за разлика од останатите денови во седмицата кога се очекуваат скоро под еднаков број на сообраќајни несреќи. Оваа прогноза е сосема поразлична од фактичката состојба за распоредот на сообраќајните несреќи во последните 10 анализирани години (2003-2012 година), каде извесно зголемување се забележуваше во петок и сабота.

3.1.4. Часовен преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Табела 2.3. Временски распоред на сообраќајните несреќи¹⁷⁵ по часови во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

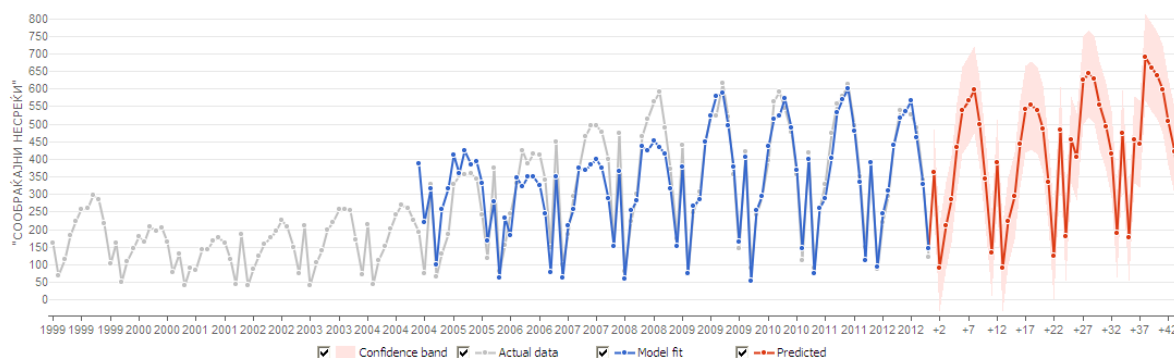
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
		СЕ	%											
00 – 04	СЕ	211	215	330	375	449	473	441	422	417	388	372	3.721	10,70
04 – 06	СЕ	40	44	66	82	101	81	71	91	90	87	75	753	2,17
06 – 08	СЕ	105	111	131	155	186	222	247	243	259	220	188	1.879	5,40
08 – 10	СЕ	140	152	187	244	296	301	307	293	329	295	254	2.544	7,32
10 – 12	СЕ	198	201	330	332	372	465	451	397	474	440	366	3.660	10,52
12 – 14	СЕ	219	241	353	423	465	515	525	564	558	539	440	4.402	12,66
14 – 16	СЕ	258	270	356	386	495	565	523	590	578	540	456	4.561	13,11
16 – 18	СЕ	257	261	361	415	496	592	615	545	613	526	468	4.681	13,46
18 – 20	СЕ	253	226	345	411	476	489	520	477	497	489	418	4.183	12,03
20 – 22	СЕ	172	193	243	341	401	371	358	356	351	340	313	3.126	8,99
22 – 24	СЕ	73	74	119	149	153	174	146	111	148	120	127	1.267	3,64
ВКУПНО	СЕ	1.926	1.988	2.821	3.313	3.890	4.248	4.204	4.089	4.314	3.984	316	34.777	
												3.478		
	%	5,54	5,72	8,11	9,53	11,19	12,21	12,09	11,76	12,40	11,46	9,09		
												10,00		

¹⁷⁵ Не се опфатени сообраќајните несреќи со материјална штета.

Табелата 2.3 го прикажува временскиот распоред на сообраќајните несреќи по часови во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Разбирливо, најголемиот дел од сообраќајните несреќи се случуваат во текот на денот, кога сообраќајот е поинтензивен, па возачите брзајќи да ги извршат секојдневните обврски, прават доста грешки, предизвикуваат опасности со кои ја загрозуваат безбедноста и всушност се случуваат сообраќајни несреќи. Интересен е податокот дека 10,7 % од сообраќајните несреќи се случиле во периодот од 00-04 часот.

Овие разлики на податоците се значајни, што се потврдува со пресметката на χ^2 тестот на согласување за дистрибуцијата на податоците за сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година по часови во текот на денот, со кој се тестира значајноста на разликите меѓу измерените или забележаните (емпириските) податоци и оние што ги очекуваме за временската серија по часови (според моделот очекуваната вредност е 3.161,5). Добиената вредност на χ^2 е 5.955,537, за 10 степени на слобода и ниво на значајност од 0,000, при што граничната вредност во таблицата (теоретската вредност) е 29,588 (за ниво на значајност 0,001). Тоа значи дека проценката на бројот на сообраќајните несреќи се разликува според часовите во текот на денот, т.е. се констатира дека постои врска меѓу бројот на сообраќајните несреќи по часови.

Графикон 5. Прогноза на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2013-2016 година по часови

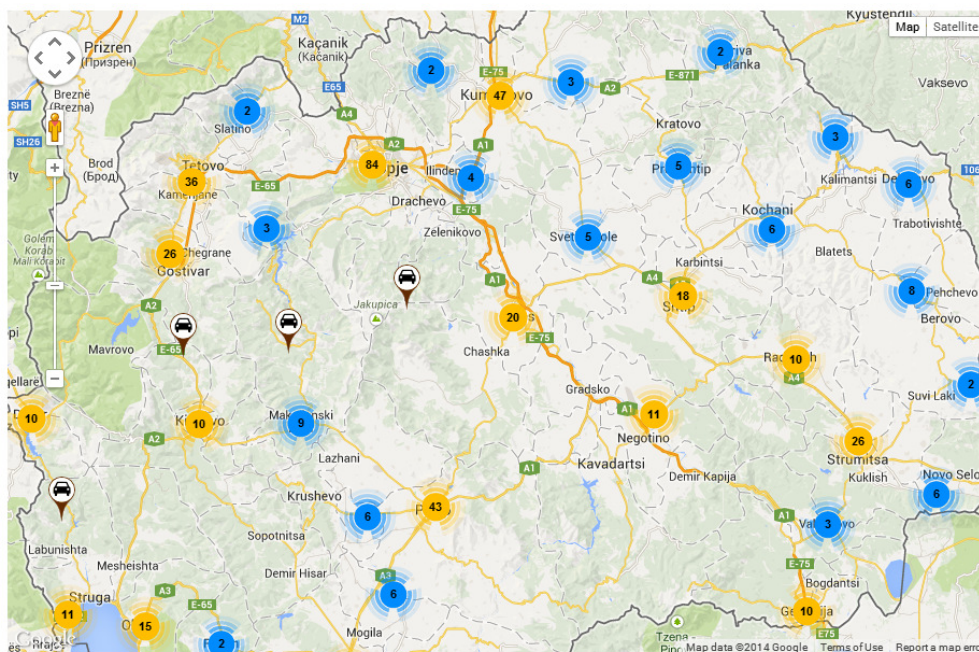


Графиконот 5 ја прикажува прогнозата на временскиот распоред на сообраќајните несреќи во Република Македонија во наредните 4 години (2013-2016 година) по часови. Заради постигнување на повисоко ниво на точност, се внесени податоци за сообраќајните несреќи во Република Македонија по часови од 1999 година, а софтверот ги зел како значајни за анализа податоците после 2005 година, при што најдобра можна прогноза, без поголеми грешки и отстапувања дава за следните 4 години. Оттука, се констатира дека не се очекуваат значајни промени и варијации во прогнозираните години, во однос на последните 5 набљудувани години, што значи дека во иднина, часовниот распоред на сообраќајните несреќи нема да биде променет. Па така, и следните 4 години се очекува најголем број од сообраќајните несреќи да се случуваат во текот на денот, особено од 10-20 часот, но и во периодот од 00-04 часот кога ќе се случуваат 9 % од сообраќајните несреќи (како што и досега во овој период се случуваа 10,7 % од сообраќајните несреќи).

3.2. Територијален преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Првата интерактивна електронска мапа на криминалот, вклучително и на сообраќајните несреќи, т.е. сообраќајните деликти во Република Македонија е изработена во 2012 година¹⁷⁶. Користа од овој проект е во олеснетото мапирање на податоците кои МВР ги пласира во текстуален формат. Наместо корисникот да чита куп информации, на мапата може да се прегледаат сите податоци што се релевантни за него. На мапата податоците се прикажани преку „карта со знаци“ со опис од инцидентите и преку „топлинска карта“ во која се означени зоните на криминал. Во позадина системот чита податоци¹⁷⁷ за настаните од дневните е-билтени¹⁷⁸ објавувани на официјалната интернет страница на МВР, а потоа ги прикажува овие настани на географска карта, на која може да се видат сите настани или тие да се филтрираат по разни основи, како на пример: градот во кој се случиле, видот на настанот, датумот на случување, а и по тоа во кој ден од неделата се случиле. Може да се направат и подмножества со комбинации од овие параметри.

Слика 2. Мапа на Република Македонија за распоредот на сообраќајните несреќи



¹⁷⁶ <http://www.crimemap.finki.ukim.mk> Дамјан Темелковски го направил овој систем како дел од неговиот дипломски труд на ФИНКИ, заедно со м-р Милош Јовановиќ и под менторство на проф. Димитар Трајанов. За овој систем објавен е и научен труд на конференцијата СИП во 2012 година, во соработка со проф. Игор Мишковски.

¹⁷⁷ Првиот дел од системот го анализира секој настан и го запишува во структурирана форма во база на податоци. Секој настан се анализира збор по збор сè до првото совпаѓање со некој клучен збор, при што системот може да донесе погрешен заклучок ако во текстот се појавува некој друг град пред градот на случување на настанот и слично. Исто така, поради лошиот начин на објавување на дневните е-билтени, настаните од некои денови може да се пропуштат. Локацијата на настанот на картата не е секогаш точната локација на случувањето, туку најчесто улицата која е објавена за настанот од страна на МВР. Приватноста на граѓаните е загарантирана со тоа што настаните не се прикажани на точната локација на случување, туку на средина на улицата или на средина на селото.

¹⁷⁸ Билтените од МВР на МВР се објавуваат секојдневно и во нив се прикажуваат дел од случените настани за претходниот ден почнувајќи од 21.06.2011 година, па сè до денес, така што, овој систем не е целосно комплетна карта на криминалот, но прикажува статистички вредни информации.

На сликa 2 е прикажана мапата на Република Македонија со распоредот на сообраќајните несреќи, генерирана од интерактивната електронска карта на криминалот, филтрирана само за сообраќајните настани. Иако оваа мапа има свои недостатоци, особено тоа што не е целосно точна и прецизна, сепак, доколку се врши постојано внесување на податоците во неа во иднина, може да понуди приближна слика за сообраќајно-безбедносната состојба во државата, преку временскиот и територијалниот распоред на сообраќајните несреќи.

Од друга страна, територијалниот (просторниот) преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија, според официјално достапните податоци, може да се согледа:

- според локацијата на случување,
- по сектори за внатрешни работи и
- во главниот град.

3.2.1. Преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија според локацијата на случување

Табела 2.4. Преглед на сообраќајните несреќи според локацијата на случување во Република Македонија во периодот 2010-2012 година¹⁷⁹

		2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
						СЕ	%
според местото	автопатишта	387	430	411	409	1.228	9,60
	во населба (без автопатишта)	3.035	3.210	2.992	3.079	9.237	72,20
	вон населба (без автопатишта)	801	822	705	776	2.328	18,20
според условите на патот	дневни	2.450	2.587	2.372	2470	7.409	57,91
	самрак (или непознато)	319	317	315	317	951	7,43
	ноќни	1.454	1.558	1.421	1478	4.433	34,65
според коловозот	сув коловоз	3.382	3.828	3.360	3523	10.570	82,62
	друг (влажен, лизгав и др.)	841	634	748	741	2.223	17,38
ВКУПНО	СЕ	4.223	4.462	4.108	4.264	12.793	
	%	33,01	34,88	32,11	33,33		100

Министерството за внатрешни работи на Република Македонија води статистика за патните сообраќајни несреќи, но и последиците од нив¹⁸⁰ (загинати и повредени лица) според локацијата (автопат, во населба и вон населба), според коловозот (сув или влажен, лизгав и др.) и според условите на патот (дневни, самрак, ноќни). Ваквите статистички податоци се објавени во публикациите на Државниот завод за статистика кои се однесуваат на транспортот во државата. Според методологијата на регистрирање на сообраќајните несреќи, како сообраќајна несреќа која се случила во населено место се смета несреќа која се случила во област каде што влезот и излезот се обележани со соодветни сообраќајни знаци, сообраќајна несреќа која се случила вон населено место е несреќа која се случила во која било област, освен во област каде што влезот и излезот се обележани со соодветни сообраќајни знаци (тука се вклучени: автопатишта, доколку не се поинаку определени), а регистрирањето на сообраќајната несреќа во однос на видливоста (дневна, ноќна светлина и непознато – кога дневната светлина е многу слаба или кога нема информација за светлост) е според извештајот на полицијата или дру-

¹⁷⁹ Овие податоци се достапни само за периодот 2010-2012 година, затоа што Државниот завод за статистика започнал да ги бележи овие податоци од 2010 година, па за претходните години не се достапни.

¹⁸⁰ Податоците за последиците од сообраќајните несреќи на патиштата во Република Македонија се прикажани во Дел IV од докторскиот труд

ги одговорни лица. Табелата 2.4 го прикажува прегледот на сообраќајните несреќи според локацијата на случување во Република Македонија во периодот 2010-2012 година. Најголем број од нив (72,20 %) се случиле во населба (без автопатишта), значи во урбани делови, а остатокот се случиле вон населба (без автопатишта), значи на регионални или локални патишта (18,20 %) и на автопатишта (9,60 %). Најголемиот број од сообраќајните несреќи (82,62 %) се случиле на сув коловоз, а остатокот (17,38 %) на друг вид коловоз (влажен, лизгав и др.). Повеќе од половината (57,91 %) се случиле денски, голем број (34,65 %) се случиле ноќе, а мал процент (7,43 %), но сепак реално голем број од нив се случиле за време на самрак.

3.2.2. Преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија по сектори за внатрешни работи

Табела 3.5. Преглед на сообраќајните несреќи по сектори за внатрешни работи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година¹⁸¹

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
СВР Скопје		528	795	993	1.194	1.525	1.951	2.026	1.936	2.082	1.756	1.429	14.786	40,91
СВР Битола		345	318	278	346	439	405	376	380	413	426	373	3.726	10,31
СВР Тетово		71	253	300	422	564	449	415	370	372	379	360	3.595	9,95
СВР Куманово		244	304	344	374	327	422	334	375	362	331	342	3.417	9,45
СВР Штип		266	238	247	260	329	318	353	350	320	323	300	3.004	8,31
СВР Охрид		69	191	229	240	341	339	327	308	314	330	269	2.688	7,44
СВР Струмица		216	182	218	220	251	257	294	263	302	269	247	2.472	6,84
СВР Велес		187	206	212	257	261	262	232	244	298	297	246	2.456	6,80
ВКУПНО	СЕ	1.926	4.487	2.821	3.313	4.037	4.403	4.357	4.226	4.463	4.111	452	36.144	
												3.614		
	%	5,33	6,88	7,80	9,17	11,17	12,18	12,05	11,69	12,35	11,37	12,51		

На табелата 2.5 е прикажан преглед на сообраќајните несреќи со потешки последици по сектори за внатрешни работи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Податоците во табелата се распоредени по опаѓачки редослед според бројот на случени сообраќајни несреќи. Најмногу сообраќајни несреќи се случиле на подрачјето на СВР Скопје (40,08 % од вкупно случените сообраќајни несреќи во Република Македонија), а најмалку на подрачјето на СВР Велес (6,89 %). Значи, само во главниот град се случиле повеќе од 1/3 од вкупните сообраќајни несреќи во Република Македонија, состојба која е повеќе од загрижувачка. Од друга страна, разбирлива е ваквата состојба имајќи ги во предвид различните фактори од кои се детерминирани сообраќајните несреќи. Па така, карактеристично е што податоците од оваа табела не може да се сметаат како целосно репрезентативни и да се споредуваат, затоа што има значајни разлики помеѓу секторите и тоа во повеќе аспекти, како: бројност на населението, големина, структура и старост на возниот парк, големина на територијата, структура на учесниците во сообраќајот, развиеност на патната инфраструктура и патната сигнализација, ефикасноста во спроведувањето на контрола и надзор од страна на сообраќајните полициски службеници итн.

¹⁸¹ Податоците се преземени од официјалната интернет страница на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија <http://www.mvr.gov.mk>

3.2.3. Преглед на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во град Скопје

Во однос на прегледот на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во главниот град треба да се напомене дека на територијата на град Скопје се случуваат најмногу сообраќајни несреќи во однос на останатите градови од државата, факт што е констатиран и во едно истражување на еден дневен весник од Република Македонија¹⁸². Тоа истражување открило нетипични (неповолни) податоци, и тоа, годишно во Скопје се случуваат над 2.000 судири на моторни возила или секој месец по 160 судири. Тоа се бројки од сообраќајните несреќи што се евидентирани со забележителни материјални штети, повреди или смртни случаи.

На сликата 3 се прикажани црните точки во Скопје и бројот на случени сообраќајни несреќи во 2010 година, определени според наведеното истражување.

Слика 3. Распоред на сообраќајните несреќи по булевари и улици во Скопје во 2010 година



3.3. Темна бројка кај сообраќајните несреќи во Република Македонија

Во случаите кога се работи за сообраќајна несреќа во која е предизвикана мала материјална штета, тогаш учесниците – возачи се должни веднаш да ги отстранат возилата од коловозот, да овозможат непречено одвивање на сообраќајот и да го пополнат и потпишат Европскиот извештај за сообраќајна незгода. Во овие случаи, полицијата не се известува и не се врши увид на местото на настанот, што укажува на фактот дека полицијата не ги регистрира овие сообраќајни несреќи во својата евиденција. Тоа значи дека полицијата ги евидентира само несреќите за кои е известена, односно кај кои било излезено на местото на настанот и бил извршен увид. Притоа, треба да се има во предвид дека полицијата ги евидентира сообраќајните несреќи веднаш после настанот,

¹⁸² Во ова истражување преку нумеричка споредба на бројот на жртвите се констатира дека возачите за Македонија, а особено за Скопје се поопасни од терористите, затоа што во рамките на истражуваниот период во сообраќајните несреќи, просечно, во Скопје на самото место гинеле меѓу 55 и 60 луѓе годишно. Тоа е речиси еднакво на бројот на загинати полицајци и војници во војната од 2001 година, и тоа на територијата на цела Македонија. Наведено според: Скопјаните се најлоши и најопасни возачи за себе, а особено за тие околу себе, Манијаци се движат низ Скопје!, дневен весник Вечер, 30.05.2011 година, бр. 14702, преземено од

<http://www.vecer.com.mk/default.asp?ItemID=B05F6A43A0A380468DD39ECAE31EC98D>
[пристапено на 30.11.2013]

односно пред стручно да се анализираат и да се сфатат сите факти и околности за нивното настанување, а од друга страна полицијата не е стручна за прецизно утврдување на причините, околностите, ниту последиците од несреќите (видот и степенот на повредите, големината на материјалната штета и сл.). Но, и покрај овие ограничувања, сепак, полициските евиденции се единствени, најсеопфатни и најпрецизни.

Министерството за внатрешни работи на Република Македонија ги собира, регистрира, евидентира и обработува податоците за сообраќајните несреќи преку записникот за сообраќајната незгода составен од страна на увидната екипа и преку Прашалникот за сообраќајни незгоди. Оттука тоа значи дека кај нас во однос на евиденцијата и статистичката обработка, не постои некаков интегриран информациски систем за автоматска обработка на податоците за сообраќајните несреќи¹⁸³, туку тие се внесуваат во посебна книга на настани, од каде потоа се издвојуваат и се изработуваат излезни временски извештаи кои се презентираат во „Преглед на безбедносната состојба во патниот сообраќај во Република Македонија“, кој е редовна годишна публикација на МВР. Неговата цел е надлежните органи и организации да се запознаат со безбедносната состојба во патниот сообраќај, со можност за негово соодветно користење за практични и научни цели при истражувања. Прегледот содржи основни податоци за бројот и структурата на регистрираните моторни возила, за возачите на моторните возила, за сообраќајните незгоди, причините за нивно настанување и последиците, како и податоци за превентивно-репресивните мерки на МВР, кои биле преземени при контрола и регулирање на патниот сообраќај. Недостатоците на овој начин на евидентирање на податоците за сообраќајните несреќи се тоа што е сложен процес на циркулација на податоците од изворот па сè до целта, трошење на материјални, временски и човечки ресурси, неможност за добивање на информации во реално време и според потребите на корисниците и сложено ажурирање на податоците.

Здравствените установи, исто така, располагаат со одредени податоци за сообраќајните несреќи од аспект на податоци за загинатите лица или лицата кои биле повредени во сообраќајните несреќи и биле примени на лекување. И овие евиденции имаат определени ограничувања, како што се: податоците најмногу се однесуваат на аспекти за лекувањето и оздравувањето на повредените, не постои единствена база на податоци од сите здравствени установи, не се воведени стандарди за евидентирање за да се задоволат барањата на безбедноста во сообраќајот итн.

За секоја сообраќајна несреќа кај која се оштетените упатиле барање за искористување на правото на надомест на штета, осигурителните компании евидентираат податоци кои се значајни за исплата на штетата. За безбедноста во сообраќајот, посебно се значајни податоците кои служат за проценка на основот за исплата и висина на штетата. Меѓутоа, иако овие показатели се утврдуваат од страна на стручни и професионални лица врз основа на востановени стандарди, и тука постојат одредени ограничувања во смисла на тоа што осигурителните компании ги евидентираат сообраќајните несреќи и последиците од нив за свои потреби и нивните евиденции не се унифицирани, ниту стандардизирани, при што не постои единствена база на податоци и сл.

Судовите стручно и сеопфатно ги евидентираат и документираат сообраќајните несреќи, затоа што за секоја сообраќајна несреќа со настрадани лица се води судска – кривична постапка. Овие евиденции се најквалитетни од сите останати, но сепак и тие

¹⁸³ Повеќе кај Павлески, Д., Интегриран систем за автоматска обработка и анализа на сообраќајни незгоди и опасни места, Стручно советување: Опасни места на патиштата во Република Македонија, Скопје, 2010 и Непознат автор, Моделирање одржив информациски систем за анализа на сообраќајните незгоди, магистерски труд, преземено од <http://documents.pageflip-flap.com/ws2GuqGm1ZpYiOWIE#.U0XVz6iSxgg=&p=0&z=0> [пристапено на 10.12.2013]

имаат определени ограничувања затоа што не постои едноставен начин за пристап и користење на овие бази, кои не се автоматизирани и стандардизирани и сл.

Сите претходно наведени органи, евидентираат сообраќајни несреќи за кои биле известени дека се случени. Всушност, од нив го добиваме светлиот појас на сообраќајните несреќи, т.е. познати, пријавени и обработени сообраќајни несреќи. Од друга страна, постојат и непријавени сообраќајни несреќи од различни причини, кои влегуваат во т.н. темен појас или темна (скриена, латентна) бројка на сообраќајните несреќи. Тука најчесто станува збор за сообраќајни несреќи во кои учествувало само едно возило. Збирот на светлиот и темниот појас на сообраќајните несреќи го претставува реалниот (стварниот, вистинскиот) број на сообраќајни несреќи.

Секогаш постои и значајна темна бројка на сообраќајните несреќи и темна бројка на нивните последици¹⁸⁴ (кои се случиле, но од разни причини не се евидентирани). Иако оваа темна бројка е присутна во сите земји, таа битно се разликува од држава до држава. Значителен дел несреќи не се пријавува во полиција, ниту се пријавуваат сите повреди. Според истражувањата на OECD најмалку се пријавуваат несреќите во кои не учествувало ни едно моторно возило, во кои жртва било дете, во кои настанале лесни телесни повреди или само материјална штета, кои се случиле на локални патишта. Со најголема уверливост се евидентираат смртните случаи. Уверливоста, сеопфатноста и лесната пристапност на податоците за бројот на загинали во несреќите се основната причина зошто бројот на загинали лица дава непропорционално големо значење во анализата на безбедноста во сообраќајот.

Темната бројка посебно зависи од организираноста на заштитниот систем на безбедноста во сообраќајот и спремноста на државата и другите субјекти адекватно да реагираат во врска со сообраќајната несреќа. Доколку субјектите на безбедноста во сообраќајот не реагираат или реагираат неефикасно, тогаш учесниците во несреќата нема да бидат заинтересирани да се евидентира несреќата, ниту нејзините последици. Посебно е опасна ситуацијата во која најзначајните субјекти (учесниците во несреќата, полицијата и другите државни органи) се заинтересирани да не се евидентира несреќата, ниту нејзините последици. Иако во темната бројка на сообраќајните несреќи доминираат лесните повреди, во неразвиените земји, постојат и несреќи со најтешки последици кои не се евидентираат. Државата би требало систематски да го намалува бројот на сообраќајни несреќи кои не се евидентираат, а посебно од оваа темна бројка да ги елиминира несреќите со најтешки последици. Ова е многу важна претпоставка за успешно следење и оценување на состојбите, но и за квалитетно управување со безбедноста во патниот сообраќај.

2. Етиолошки карактеристики на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Етиологијата ги набљудува сообраќајните несреќи како синцир на настани и се обидува да одговори на прашањето кој настан во синцирот и колку придонесол за настанување на сообраќајната несреќа. Сообраќајната несреќа може да се дефинира како „настан во серијата на настани кој обично произведува смрт, повреда или имотна штета“. Серијата на настани може да биде поделена во две категории¹⁸⁵:

1. Серија на настани пред местото на несреќата. Настаните кои водат до позиција од која возачот можел да перцепира опасност може да се поделат на настани пред патувањето и во текот на патувањето (до точката на можна перцепција на опасност).

¹⁸⁴ Повеќе кај Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja*, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 79-80

¹⁸⁵ *Ibid.*, str. 168-169

1.1. Настани пред патувањето. Генерално тоа се настани кои се јавуваат пред и ја вклучуваат ситуацијата која постоела пред да започне патувањето. Овие настани се однесуваат на учесниците во несреќатаа, а посебно на возачот: способноста на возачот, обуката на возачот, искуството на возачот, психомоторните карактеристики на возачот, интелигенцијата, навиките, здравствената состојба, староста, болеста, повредите, инвалидитетот, заморот, работата, хоби, стил на живот, настани кои предизвикуваат емоционална вознемиреност, стрес, депресија или преокупација, ненаспаност, консумација на алкохол или дрога, обврски, задоцнување, брзање итн. Меѓутоа, некои настани пред патувањето се однесуваат на возилото: техничката неисправност, извалкани ветробрански стакла, слаб притисок во тркалата, опременост на возилото, квалитет на фаровите, оптовареност и сл.

1.2. Настани во текот на патувањето се настани или ситуации кои се јавуваат од почетокот на патувањето, па сè до точката на можна перцепција, вклучувајќи ги факторите кои се во врска со возачот (застанување поради одмор, јадење или пиеење, физиолошки потреби, замор, поспаност, болест, дејство на алкохол, дрога или лекови, одвртување на вниманието на други содржини, интеракција со другите учесници во сообраќајот итн.), возилото (ослабен притисок во тркалата, кварови во текот на возењето, замаглени прозори, неисправни бришачи, неподесени огледала итн.), патот (влажен или заледен коловоз, ударни дупки, нечистотии, одрон на патот итн.) или околината (сончево време, температурна околина, заслепување на возачот, изненаден град, магла или снег, намалена прегледност или видливост итн.).

2. Серијата на настани на местото на несреќата ги вклучува сите настани кои се случиле после позицијата во која возачот можел да перцепира опасност, и тоа: настани од перцепцијата на опасноста до несреќата – првиот контакт (сопирање, свртување, вклучување на покажувач на правец, вклучување на стоп светла и сл.), настани во текот на несреќата (контакт, превртување, повреди, испаѓање на патник од возилото, движење после судирот, па сè до крајната позиција и стабилизација на ситуацијата) и после несреќата (заминување од местото на несреќата, укажување на помош, известување, доаѓање на спасувачки екипи, лечење, увид, обезбедување на местото на несреќата, нормализација на сообраќајот на патот, лечење, судење итн.)

Секоја сообраќајна единица (возило или пешаци) вмешани во несреќата има своја серија на настани. Сите серии на настани мора да бидат истражени посебно. Само така може да се согледаат сите околности на настанување на несреќата и да се сфати законитоста која довела до поедини типови на несреќи. Многу е важно во текот на целиот процес постојано да се открива и следи заедничката врска. Оваа заедничка врска се пронаоѓа во облик на доминантен тип на сообраќајна несреќа, заеднички настан во серијата, хипотеза, причина за сообраќајните несреќи и мерки.

2.1. Теории за сообраќајните несреќи

Еволуцијата на теориите на сообраќајните несреќи, фактографски започнала од 1919 година, кога почетните истражувања на оваа тема, настанувањето на несреќите во патниот сообраќај ги третираше како индустриски несреќи. До денес се развиени бројни теории за сообраќајните несреќи¹⁸⁶. Тие се резултат на настојувањето настанувањето на сообраќајните несреќи да се објаснат како објективни настани, по некоја законитост. Целта на повеќето теории е да откријат законитости на настанување на сообраќајните несреќи, односно законитости на учеството на поедини категории на учесници во

¹⁸⁶ Теориите се наведени и објаснети според Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 75-77, 174-176

сообраќајот (посебно возачите) во сообраќајните несреќи. Меѓутоа, од многуте различни теории посебно место заземаат:

- теорија на случај,
- теорија на зараза,
- теорија на склоност и
- spell теорија.

Во продолжение овие теории ќе бидат опишани и анализирани. Но, би требало да се има на ум дека ова е само упростен приказ на четирите теории или четири пристапи на толкување на појавите на сообраќајните несреќи. Денес се развиени или се развиваат бројни теории за сообраќајните несреќи, но најголемиот број од нив водат потекло од наведените четири теории.

2.1.1. Теорија на случај

Првата научна теорија која се обидела да даде законитост во бројот на несреќи кои ќе ги имаат поедини возачи се засновала на статистика, односно на Пуасоновата (Poisson) распределба на веројатноста¹⁸⁷. Пуасоновата распределба на веројатноста се однесува на ретки настани. Според оваа теорија, сообраќајните несреќи се јавуваат по проста случајност. Таа тргнува од претпоставката дека сите возачи имаат еднаква шанса да имаат еднаков број на несреќи, односно дека им се исти шансите да учествуваат во несреќи. Со оглед на тоа дека сообраќајните несреќи се ретки (од аспект на поединците за кои се одредува веројатноста да имаат n – несреќи), бројот на несреќи има Пуасонова распределба на веројатноста. Значи, веројатноста некој возач, во набљудуваниот период (при одредена километража и интензитет на возење) да учествува (или да предизвика) n – несреќи има Пуасонова распределба и се одредува по образецот:

$$P[N = n] = \frac{\lambda^n}{n!} e^{-\lambda}, \dots \text{за } n = 0, 1, 2, 3, \dots$$

Притоа:

N – назив на случајната променлива – број на сообраќајни несреќи кои ги има набљудуваниот возач во набљудуваниот период,

n – конкретна вредност на случајната променлива (може да има вредност: 0, 1, 2, 3, ...) и

λ – интензитет на сообраќајните несреќи (среден број на несреќи за сите возачи во набљудуваниот период)

e – основа на природниот логаритам.

Оваа математичка теорија се потпира на достигнувањата во математиката и теоријата на веројатност. Колку и да има значење во историска смисла, нејзините домети биле мали. Имено, со оваа теорија не можеле да се објаснат некои појави, а посебно фактите дека одредена група на возачи има значајно поголем дел на несреќи отколку

¹⁸⁷ Со помош на овој модел можат да се определат веројатностите на бројот на јавувањата на некој настан во единица време и простор. За да можат да се определат таквите веројатности, неопходни се и определени услови:

- бројот на јавувањата на настаните е независен од една до друга единица на време или простор,
- веројатноста на јавување на некој настан е пропорционална со должината на одредената единица време и простор,
- веројатноста на истовременото јавување на два или повеќе настани во сосема мала единица на време или простор е занемарувачки мала.

Повеќе за Пуасоновата дистрибуција кај Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Аналитички постапки, книга III, Скопје, 2013, стр. 156-161

друга.¹⁸⁸ Од друга страна, постои група на возачи која во целиот свој работен век нема ниту една несреќа. Ова е редовно во претпријатијата за превоз, но слични појави може да се воочат и во вкупната популација на возачи. Овој факт ја оспорил првата претпоставка на теоријата на случај – дека сите возачи имаат иста шанса да учествуваат во несреќа. Затоа теоријата на случај не нашла значајно упориште и оправдување во практиката и брзо е заменета.

2.1.2. Теорија на зараза

За да ги протолкуваат битните разлики во бројот на несреќи помеѓу возачите, научниците ја унапредиле теоријата на случај, така што ја вовеле теоријата на зараза. Според оваа теорија, само првата несреќа е случајна и сите имаат еднаква шанса да учествуваат во првата несреќа. После првата несреќа се менува односот на поединците спрема сообраќајот. Некои возачи стануваат повнимателни и тешко може да имаат друга несреќа (им се намалува шансата да имаат втора несреќа), а некои (почесто) стануваат оптоварени со првата несреќа и во слични ситуации неадекватно реагираат, па им расте нивната шанса да имаат наредна несреќа. Оваа категорија на возачи, после првата несреќа, се заразува со сообраќајните несреќи. Затоа и оваа теорија се нарекува теорија на зараза.

Првите резултати од примената на теоријата на зараза биле охрабрувачки, затоа што оваа теорија протолкувала битни разлики помеѓу учеството на поедини групи на возачи во сообраќајните несреќи. Меѓутоа, понатаму се покажало дека и оваа теорија не може да протолкува некои важни појави. Од друга страна, оваа теорија подразбирала дека на почетокот сите возачи се исти – имаат исти шанси да учествуваат во несреќи. Дури кога некој возач ќе учествува во несреќа оваа теорија го истакнува и посебно го проучува. Ова не било прифатливо за практиката.

2.1.3. Теорија на склоност

Практичните барања во врска со теоријата на сообраќајните несреќи се движеле од барањата за објаснување на поедини појави до воочување на законитоста на настанувањето на сообраќајните несреќи. Посебно се барало теоријата да понуди одговор за безбедноста на поедини лица – возачи пред нивното учество во несреќите. Теоријата на склоност е прва научна теорија која понудила можност да ја оцени безбедноста на поедини возачи пред да учествуваат во несреќата. Оваа теорија тргнува од претпоставките дека различни луѓе различно се склони кон инциденти, во зависност од нивните психофизички карактеристики. Од друга страна, се претпоставило дека лицето кое е склоно на еден вид на инциденти – склоно е и на останатите инциденти, па и на сообраќајните несреќи. Во таа смисла, оваа теорија тврди дека лицата кои се склони на различни инциденти – склони се и на сообраќајни несреќи. Врз основа на оваа аналогија, оваа склоност може да се мери и соопшти пред првата сообраќајна несреќа.

Теоријата на склоност протолкувала значајни практични проблеми и прв пат понудила можност да ја мери склоноста на поедини лица кон сообраќајни несреќи, а врз основа на нивниот психофизички склоп и други инциденти кои ги имале во своето искуство. На пример, врз основа на анализата на психофизичките особини на личноста или врз основа на анализата на досегашните искуства (независно од сообраќајот), можно е да се одредат склоностите на возачите на сообраќајни несреќи и да се издвојат екстремно склоните, средно склоните и оние кои не се склони на инциденти, па ни на

¹⁸⁸ Имено, во едно претпријатие за превоз, на мала група возачи (20-30 %) отпаѓа најголемиот број на сообраќајни несреќи (дури и преку 80 %).

сообраќајни несреќи. Во склад со оваа теорија елиминирани се многу професионални возачи од сообраќајот како небезбедни (многу склони на сообраќајни несреќи), иако дотогаш немале предизвикано сообраќајни несреќи.

Сепак, оваа теорија бележела и бројни промашувања во толкувањето на поедини појави. На пример, се случувало возачот кој е прогласен за екстремно склон на несреќи на подолг период (после поминати поголем број километри) немал ни една несреќа и обратно. Затоа се пристапило кон усовршување и корегирање на оваа теорија.

Тука може да се зборува и за една подтеорија на теоријата на склоност, а тоа е теоријата на лузни. Според оваа теорија, лузните се добар показател на склоност на личноста кон инциденти. Кога стручњакот ја анализира секоја лузна (несреќа) тој може да ја дефинира склоноста кон нови несреќи како својство на личноста. Врз основа на тоа е можно и да се даде став за склоноста кон несреќи.

2.1.4. Spell теорија

Spell теоријата тргнува од претпоставките дека личностите кои се склони на еден инцидент – склони се и на останатите, па се склони и на сообраќајни несреќи. Меѓутоа, оваа теорија, покрај психофизичките особини на личноста, во предвид ги зема и објективните околности во кои лицето се наоѓа. Оваа теорија тргнува од тоа дека одредено лице може да биде многу склоно на инциденти (и сообраќајни несреќи) во едни, а многу безбедно во други околности. На пример, едно лице е многу склоно на инциденти ноќе, друго лице рано наутро, а трето во самрак, по дожд итн. Во овие објективни околности лицето е склоно и на сообраќајни несреќи. Значи, оваа теорија, ги спојува и уважува субјективните карактеристики на личноста и објективните карактеристики на ситуацијата во која лицето вози (учествува во сообраќајот).

Оваа теорија помогнала да се објаснат практичните примери во кои некои возачи почесто учествувале во несреќи и обратно. Од друга страна, им помогнала на возачите во попрецизно дефинирање на нивните склоности кон несреќите во конкретни услови, наместо претходното генерално отфрлање како лоши возачи (во сите услови).

2.2. Фактори од кои зависат сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Современиот возен парк е последица на општествениот прогрес на модерниот човек. Недоволната сообраќајна култура, несовршеноста на сообраќајните површини и еден дел од возилата, како и присуството на премногу напредните возила, создаваат погодни услови за безброј конфликтни ситуации на патиштата. Психолозите многу често укажуваат дека сообраќајните несреќи се случуваат затоа што луѓето од денешнината возат возила од утрешнината по патишта од минатото. Меѓутоа, ниту една сообраќајна несреќа не е случајна, затоа што ѝ претходат одредени негативности, грешки, пропусти, невнимание. Честите изјави на луѓето од типот: „така ми било пишано“, „таква ми била судбината“, „виша сила“ и сл. немаат никаква реална основа за верување.¹⁸⁹

Факторите за сообраќајните несреќи се многубројни и различни и сочинуваат збир на разни околности кои меѓусебе се причински-последично поврзани. Сообраќајните несреќи најчесто се одраз на недисциплина на возачите на моторните возила: брзо возење, непрописно прстигнување, возење под влијание на алкохол и без положен возачки испит, неотстапување на право на првенство на минување, неприлагодување на

¹⁸⁹ Златковски, С., Јошевски, З., *Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел*, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 1

возењето на условите на патот и др. Останатите причини се: ниско ниво на сообраќајна и техничка култура на добар дел на учесниците во сообраќајот, техничка неисправност на моторните возила, недоволна и неефикасна внатрешна контрола во транспортните организации кои вршат јавен превоз или превоз за сопствени потреби, несоодветната патна мрежа, проектирана и градена за далеку помало оптоварување и фреквенција на сообраќајот од постојното, недоволната работа на инспекциските служби за сообраќајот и патиштата, недоволно техничко регулирање на сообраќајот во голем број населени места, недоволна работа на некои организации за одржување на патиштата, недоволна контрола и регулирање на сообраќајот од страна на припадниците на сообраќајната полиција и др. Безбедноста во сообраќајот зависи и од повеќе фактори поврзани директно со патот, како што се: состојба на коловозот, ширина на коловозот, бројот на сообраќајни ленти, ширина на банкните, обем, интензитет и нерамномерност на сообраќајот, структура на возилата во сообраќајниот тек на патот, начин на регулирање на сообраќајот, ниво на опременост на патот, осветлување и прегледност на патот, климатски влијанија, сообраќајната култура и навики на жителите кои живеат во околните места покрај патот, оддалеченост на населбите од патот, структура на објектите во зоната на патот, геометриски карактеристики на патот (надолжен и напречен наклон, радиус на хоризонтални и вертикални кривини, наклон на патот во кривина, проширување на патот во кривина и др.).

Оттука, се согледува дека современиот патен сообраќај е многу динамична и сложена појава при која доаѓа до многу конфликти ситуации. За да се зголеми безбедноста во сообраќајот, потребно е да се преземат повеќе мерки и активности чија цел е отстранување, односно намалување на опасностите. Во структурата на патниот сообраќаен систем може да се забележи механички состав, кој се состои од врската “возило – пат”, и биомеханички состав, кој се состои од врската “човек – возило – пат”. Анализирајќи ги можните причини, патниот сообраќај може да се поедностави набљудувајќи ги трите основни подсостави: човек – возило и пат. Факторите човек, возило и пат не ги опфаќаат сите поединечни елементи кои може да влијаат врз безбедносната состојба на патниот сообраќаен систем, како што се на пример, правилата на движење во патниот сообраќај, управувањето и контролата на патниот сообраќај и сл., поради што е потребно издвојување и на четврт фактор насловен како сообраќај на патот. Факторите човек, возило, пат и сообраќај на патот се појавуваат секогаш во составот на сообраќајниот систем ако постои движење на возила и пешаци на сообраќајниците. Тие фактори подлежат на одредени правилности, но не ги опфаќаат другите елементи кои се појавуваат неочекувано и несистематски, а влијаат на состојбата на составот. Тука, главно се мисли на атмосферските прилики и други елементи, како што се одрони од камења, земја и други препреки на патот, масло, кал, подмрзнатост на коловозот и слично. Поради тоа се појавува потребата за воведување на уште еден фактор во кој би биле содржани сите тие елементи. Тој фактор може да се нарече инцидентен, со што би се потенцирало неговото несистематско и неочекувано појавување. На тој начин опасноста од настанување на сообраќајни несреќи настанува како последица на функцијата (односно дисфункцијата) на наведените пет фактори:

- човек,
- возило,
- пат,
- сообраќај на патот,
- инцидентен фактор.

Во поглед на главните фактори за сообраќајните несреќи, денес во светот постојат различни мислења за тоа во колкав процент учествуваат поединечни фактори во настанувањето на патните сообраќајни несреќи. Најраширено (од најголем број на ав-

тори) е мислењето дека човековото неправилно однесување предизвикува околу 85 % од вкупниот број на сообраќајни несреќи, а додека лошата состојба на патиштата, неисправноста на возилата и други фактори се застапени со околу 15 %.¹⁹⁰ Меѓутоа, патот и возилото практично неможат и не треба да се третираат како чисто објективен фактор, т.е. причинител за настанување на сообраќајна несреќа, затоа што скоро зад секоја грешка или пропуст во изградбата, реконструкцијата или одржувањето на патиштата, како и во поглед на исправноста на моторните возила, се наоѓа одреден субјект (човек поединец), кој со тоа индиректно придонел за настанување на штетна последица. Па така, учеството на патот како причина за настанување на сообраќајните несреќи доста често се смета за незначително, па врз основа на тоа би можело да се заклучи дека патот и не е така значаен фактор за безбедност во сообраќајот. Меѓутоа, согледувањата кои се вршени во времето кога поинтензивно се вршеше снимање на одделни „опасни делници“, „опасни места“ или „црни точки“ на патиштата во Република Македонија, бројот на сообраќајните несреќи на тие делници после тоа значително се намалуваа за 20-30%.¹⁹¹ Впрочем, други аргументи и факти и не се потребни, кога е евидентно дека на одредени делници или места на патиштата во одреден временски период, зачестено се случуваат сообраќајни несреќи. Тоа доволно упатува на заклучок дека тука не се во прашање само недисциплинираните однесувања на возачите, туку и одредени „сили“ односно „помагачи“ кои делуваат и врз неприлагодените однесувања кои не се екстремни, често пати да резултираат со сообраќајна несреќа. Слична е состојбата и кога е во прашање исправноста на моторно возило.

William Haddon¹⁹² се обидел да ги систематизира различните влијанија кои придонесуваат за настанок на сообраќајните несреќи и нивната тежина (величина на последиците) во матрица која по него е наречена Хедонова матрица.¹⁹³

Основната Хедонова матрица систематизира три фактори на безбедноста во сообраќајот (човек, возило, опкружување) пред, за време и после сообраќајната несреќа. Иако основната поставка на Хедоновата матрица е добра, многу брзо се покажало попрактично, од факторите на опкружувањето да се издвои патот како посебен фактор. Така настанала проширената Хедонова матрица.

¹⁹⁰ Според Rotim, F., *Elementi sigurnosti cestovnog prometa*, Svezak I, Ekspertize prometnih nezgoda, Zagreb, 1989, str. 2-5

¹⁹¹ Практични совети и предупредувања за возачите, Субјективниот фактор – виновник за зголемениот број на сообраќајни незгоди во Република Македонија, 23.01.2010, преземено од <http://www.mvr.gov.mk/ShowAnnouncements.aspx?ItemID=8202&mid=700&tabId=72&tabindex=0> [пристапено на 10.06.2014]

¹⁹² William Haddon Jr. (24.05.1926–4.03.1985) е лидер во истражувањето на несреќите на патиштата и нивно спречување и бил претседател на Осигурителниот институт за патна безбедност од 1969 година. Д-р Хедон, кој бил лекар, во септември 1966 година од страна на претседателот Џонсон бил назначен како администратор на новоформираната Национална агенција за сообраќајна безбедност и на Националната агенција за патна безбедност, со цел да помогне да се намали големиот број на смртни случаи и повреди од сообраќајните несреќи. Двете агенции биле консолидирани во 1967 година во Национално биро за патна безбедност, а во 1970 година, тоа премина во Национална администрација за безбедност на сообраќајот на патиштата. Како директор на агенцијата, д-р Хедон бил одговорен за поставување на првите целокупни Сојузни безбедносни стандарди за моторни возила. Од 1972 година, тој исто така бил претседател на Институтот за податоци за патните загуби. Д-р Хедон бил еден од првите промотори на воздушното перниче како уред за намалување на повредите и тој останал негов шампион во текот на долгата дебата околу неговата ефективност. Наведено според Waggoner, H., W., William Haddon Jr., 58, dies; Authority on highway safety, *The New York Times*, 05.03.1985, преземено од <http://www.nytimes.com/1985/03/05/us/william-haddon-jr-58-dies-authority-on-highway-safety.html> [пристапено на 14.02.2014]

¹⁹³ Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja*, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 103-104

Проширената Хедонова матрица го издвојува патот како посебен фактор и ги систематизира влијанијата на четирите фактори на безбедноста во сообраќајот (човек, возило, пат, опкружување) пред, за време и после сообраќајната незгода

Воспоставените дефиниции за активната и пасивната безбедност во сообраќајот, условуваат да се корегира Хедоновата матрица и да се анализира влијанието на сите фактори на активната и пасивната безбедност во сообраќајот.

Корегираната Хедонова матрица ги систематизира влијанијата на четирите фактори на безбедноста во сообраќајот (човек, возило, пат, опкружување) на активната и пасивната безбедност во сообраќајот.

Некои автори¹⁹⁴ уште подалеку ја прошируваат оваа матрица, и тоа со законски и други норми, затоа што општеството, т.е. државата ги ограничува сите учесници во патниот сообраќај во рамките на нормативно-правната регулатива, а заради важната улога на сообраќајот, одговорноста и контролата кои мора да бидат почитувани и реализирани во целост, со цел спречување на сите негативни штетни ефекти кои би можеле да настанат притоа.

Други автори сметаат дека факторот опкружување треба да се соедини со факторот пат, затоа што е доста широк и непрецизен. Четирите главни фактори не ги опфаќаат сите влијателни елементи, како што се: правилата за учество во сообраќајот и управувањето и контролата на сообраќајот. Затоа, некои автори предлагаат овие елементи да бидат класифицирани во посебен фактор, т.н. фактор на сообраќајот на патот¹⁹⁵. Постојат и автори кои се залагаат за уште еден фактор, т.н. фактор на изненадување или инцидентен фактор, кој би ги опфатил сите неочекувани и несистематски влијанија, како што се: атмосферски (климатски) влијанија, камења на патот, масло и нафта на патот, кал на патот, диви животни на патот и сл.¹⁹⁶

Во таа насока за истакнување е еден интересен радикален експеримент¹⁹⁷ кој бил дизајниран за побезбедни улици во германскиот град Бомте (Bohmte), близу Хановер, каде намерно биле отстранети сите сообраќајни знаци и семафори од страна на општинските власти. Тие сакале да ја тестираат теоријата дека 13.000 возачи кои секојдневно управуваат со своите моторни возила низ градот, ќе водат дополнителна грижа и ќе покажат поголема грижа едни спрема други ако не им биде кажано што треба да прават. Па така, биле изгасени сите семафори и симнати сите сообраќајни знаци, вклучително и тие кои ги насочувале возачите каде да одат или да запрат. Само две правила останале да важат – возачите да не смеат да возат побрзо од 30 милји на час (тоа е германското ограничување за возење низ град) и секој мора да се придржува кон десно, без оглед дали е автомобил, мотор или мајка која турка количка со бебе. Притоа, во првиот месец додека траел експериментот, властите утврдиле дека немало судири, удари или повреди на пешаци, за разлика од претходно, кога секоја седмица имало по најмалку една сериозна сообраќајна несреќа со определени последици. Тие одлучиле овој модел кој се базирал на идејата за „заеднички простор“ од холандскиот експерт Ханс

¹⁹⁴ Стојменов, П., Проектирањето на патот како основен предуслов за безбедноста на патниот транспорт, стр. 24-30, во Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата на РМ, Зборник на трудови од стручното советување Безбедност на патниот сообраќај од аспект на планирање, проектирање и граѓа на патиштата, Скопје, 2008

¹⁹⁵ Иако се предлага ова да биде посебен фактор, сепак, тој е поврзан со факторот човек, затоа што човекот е тој кој треба да ги има во предвид и да ги познава правилата и прописите за учество во сообраќајот на патиштата во земјата во која се наоѓа.

¹⁹⁶ Повеќе за овие дополнителни фактори кај Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 5

¹⁹⁷ Hall, A., Accident-free zone: The German town which scrapped all traffic lights and road signs, 23.06.2008, преземено од <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1028740/Accident-free-zone-The-German-town-scrapped-traffic-lights-road-signs.html> [пристапено на 20.04.2014]

Мондерман, да продолжи на неопределено време. Градоначалникот, Клаус Гоедејохан истакнал дека учтивоста се исплаќа и тие го докажале тоа. Една неочекувана придобивка од проектот била тоа што градот заштедил 5.000 фунти за еден месец од замената и поправката на оштетените знаци од разни надворешни влијанија. ЕУ субвенционира слични вакви програми во седум градови низ Европа.

Криминолошките (феноменолошките и етиолошките) истражувања на сообраќајната делинквенција, како и резултатите од криминалистичките обработки на местото на настанот и форензичките истраги и експертизи, поради мултифакторското влијание во конкретната сообраќајна несреќа, укажуваат на сложената интеракција и потребата од посебна компетенција при разјаснувањето на нивниот каузалитет. Всушност, утврдувањето на корените, непосредните детерминантни фактори, причинскиот комплекс, структурата, причинскиот однос, законитоста на делувањето на бројните чинители кои придонесуваат за настанување на сообраќајните незгоди како индивидуални и масовни појави, нивната природа и нивниот етиолошки однос е многу сложена работа. Поради бројните мултифакторски влијанија при настанувањето на сообраќајната несреќа, за правилно истражување, разјаснување и презентирање на објективната вистина (а со тоа и утврдување на (не)одговорноста пред стварно и месно надлежните судски органи) би можело единствено да се дојде само низ примена на мултидисциплинарен пристап од разни научни дисциплини (од областа на природните, општествените и техничките науки) и примена современите технички достигнувања. До валидни одговори можеме да дојдеме само врз основа на резултати од разни научни дисциплини, а пред сè, социологија, психологија, физиологија, право, техника, економија, медицина, физика и други.¹⁹⁸

Како илустрација за безбедносните фактори и карактеристиките на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија може да послужат достапните извештаи на Американското биро за дипломатска безбедност – OSAC¹⁹⁹ за периодот 2005-2013 година, кои ќе бидат анализирани, а се земени во предвид како независни прегледи за сообраќајно-безбедносната состојба во Република Македонија.

- Извештајот²⁰⁰ на САД за криминалитетот и безбедноста во Република Македонија од 2005 година

Стапката на смртност од сообраќајни несреќи по глава на жител е околу 10 пати поголема отколку во САД. Македонскиот патен систем е неразвиен, со неколку делови автопат со ограничен пристап. Некои патишта се лошо поправени и преполни со дупки. Камена и лизгање на земјиштето може да се сретне на патиштата во планинските области. Добитокот и запрежните коли се присутна опасност на патиштата низ целата земја, особено за време на земјоделската сезона. Условите за патување се влошуваат во текот на зимата, бидејќи патиштата стануваат заледени и дупките се зголемуваат.

¹⁹⁸ Повеќе кај Мургоски, Б., Бабаноски, К., Полициско-превентивни активности за намалување на сообраќајната делинквенција во Република Македонија (Police-preventive activities for reducing road traffic delinquency in the Republic of Macedonia), Zbornik radova, Меѓународни научни skup, Dani Arčibalda Rajsa, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd, 1-2.03.2012, str. 211-227

¹⁹⁹ OSAC – The U.S. State Department’s Overseas Security Advisory Council – Советодавно тело при Американскиот државен департман за прекуокеанска безбедност – е воспоставено за да ја промовира безбедносната соработка помеѓу интересите на американскиот приватен сектор низ светот и Американскиот државен департман. Повеќе за ова тело на неговата официјална интернет страница <https://www.osac.gov>

²⁰⁰ Наведено според Macedonia 2005 OSAC Crime and Safety Report, 01.03.2005, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=1304> [пристапено на 20.01.2014]

- Извештаите²⁰¹ на САД за криминалитетот и безбедноста во Република Македонија од 2006²⁰², 2007²⁰³, 2008²⁰⁴ и 2009 година²⁰⁵

Стапката на смртност поврзана со моторни возила во Македонија е една од највисоките во светот²⁰⁶. Ова во голема мера се должи на прекумерната брзина на возачите, недостаток на возачки навик, недоволна употреба на безбедносни ремени и слаби способности на итната медицинска помош. Возачите треба да возат дефанзивно и да вежбаат ситуациона свесност кога се зад воланот.

- Извештајот²⁰⁷ на САД за криминалитетот и безбедноста во Република Македонија од 2010 година

Распространетото несвесно возење придонесува за една од највисоките светски фатални стапки по глава на жител од сообраќајните несреќи. Патиштата во Македонија се недоволно развиени и се меѓу најсиромашните по квалитет во Европа. Потребна е голема претпазливост при возење во текот на ноќта, поради опасната природа на патиштата – неисполнети дупки, остри капки по рабовите и сиромашно или непостоечко осветлување. Возачите, исто така, треба да бидат свесни дека пешаците често се облекуваат во темна облека и се движат заедно, па дури и по улиците, што делумно се должи на недостатокот на тротоари по должината на многу прометните патишта надвор од градските центри. Повеќето тротоари се преполни со непрописно паркирани возила, така што повеќето граѓани едноставно се движат на улица. Возачите често не се успешни во преземањето на соодветни мерки за безбедност или во почитувањето на дури и најосновните сообраќајно-безбедносни прописи (на пример, не застанување на црвено светло, возење на пешачки патеки, возење во спротивна насока или наназад на главен пат). Пешаците при користење на регуларни пешачки премини имаат првенство на движење и често дури и не гледаат или не ги земаат во предвид возилата кои се приближуваат, па возачите мора да бидат будни и да бидат во потрага по пешаци кои често протрчуваат без да внимаваат на сообраќајот кој се приближува.

- Извештајот²⁰⁸ на САД за криминалитетот и безбедноста во Република Македонија од 2011 година

За безбедно возење во Македонија потребни се одлични дефанзивни возачки вештини, затоа што многу возачи рутински ги игнорираат ограничувањата на брзината и другите сообраќајни прописи, како што се запирањето на црвено светло и на СТОП знаците. Возачите се опасни затоа што би можеле непрописно да свртат лево од далечната десна лента или да возат во спротивната лента од сообраќајот. Комбинацијата од пребрзо возење, небезбедни возачки практики, слабо одржуваните возила, мешавината

²⁰¹ Сообраќајно-безбедносната состојба во Република Македонија во сите овие четири извештаи е опишана идентично, без никакви промени и дополнувања – факт што говори дека во овој период воопшто не бил забележан извесен напредок во унапредувањето на состојбата со безбедноста во патниот сообраќај.

²⁰² Наведено според Macedonia 2006 OSAC Crime and Safety Report, 03.01.2006, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=2598> [пристапено на 20.01.2014]

²⁰³ Наведено според Macedonia 2007 OSAC Crime and Safety Report, 02.10.2007, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=5880> [пристапено на 20.01.2014]

²⁰⁴ Наведено според Macedonia 2008 OSAC Crime and Safety Report, 13.06.2008, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=6890> [пристапено на 20.01.2014]

²⁰⁵ Наведено според Macedonia 2009 OSAC Crime and Safety Report, 17.08.2009, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=8412> [пристапено на 20.01.2014]

²⁰⁶ Всушност, се работи за сообраќајниот ризик, за кој подетално ќе биде дискутирано во Делот VI Сообраќајно-безбедносната состојба во патниот сообраќај во Република Македонија

²⁰⁷ Наведено според Macedonia 2010 OSAC Crime and Safety Report, 29.03.2010, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=9167> [пристапено на 20.01.2014]

²⁰⁸ Наведено според Macedonia 2011 OSAC Crime and Safety Report, 08.03.2011, преземено од <https://www.osac.gov/pages/ContentReportDetails.aspx?cid=10581> [пристапено на 20.01.2014]

од нови и стари возила на патиштата и лошото осветлување, се посочени како главни причини кои придонесуваат за небезбедните услови за возење. Пешаците особено би требало да практикуваат голема претпазливост при преминувањето на улиците, дури и кога користат пешачки премини, бидејќи возачите ретко ја намалуваат брзината или застануваат за пешаците.

- Извештајот²⁰⁹ на САД за криминалитетот и безбедноста во Република Македонија од 2012 година

Во овој извештај се наведени истите безбедносни аспекти како и во извештајот од претходната година, со тоа што овој извештај е надграден со сообраќајно-безбедносни упатства во однос на патиштата. Па така, повеќето главни патишта се во добра состојба, но средно урбаните и руралните патишта варираат во голема мера во нивната состојба (слабо одржувани) и осветлување. Запрежни коли, добиток, мртви животни, камења или други објекти понекогаш може да се најдат на патиштата. Некои возила се стари и немаат стандардни предни или задни светла. Планински патишта може да бидат тесни, лошо обележани, без заштитни огради, и опасни во лошо време. Патните служби за итни случаи се ограничени.

- Извештајот²¹⁰ на САД за криминалитетот и безбедноста во Република Македонија од 2013 година

Големите брзини, непредвидливите возачи и пешаци, слабото одржување на возилата, нерамните површини на коловозите, нивната различна ширина и лошото осветлување, придонесуваат за несигурни услови на возење. Пешаците треба да вежбаат екстремна претпазливост при преминување на улица. Повеќето главни патишта се во добра состојба, но средно урбаните и руралните патишта варираат во голема мера во нивната состојба и осветлување. Запрежни коли, добиток, камења или други објекти понекогаш може да се најдат на патиштата. Многу возила се доста стари во однос на западните стандарди. Планински патишта може да бидат тесни, лошо обележани, без заштитни огради, и опасни во лошо време. Патните служби за итни случаи се ограничени.

Овие извештаи укажуваат на тоа дека на нашите патишта се одвива современ сообраќај во несовремени услови. Евидентен е расчекорот помеѓу развојот на сообраќајот во Република Македонија и компонентите кои треба да го следат (сообраќајниот морал и култура, состојбата и одржувањето на патната мрежа и инфраструктура, исправноста на моторните возила, едукацијата на учесниците во сообраќајот и др.), при што многу брзо се продуцираат делинквентни однесувања на неговите учесници, од кои поголемиот број можат да резултираат и со загрозување на животот и телото на учесниците, имотот и други вредности.

²⁰⁹ Наведено според Macedonia 2012 OSAC Crime and Safety Report, 31.03.2012, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=12283> [пристапено на 20.01.2014]

²¹⁰ Наведено според Macedonia 2013 OSAC Crime and Safety Report, 18.08.2013, преземено од <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=14382> [пристапено на 20.01.2014]

Табела 2.6. Преглед на сообраќајните несреќи според грешките на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година²¹¹

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
												СЕ	%
возачи	1.736	1.813	2.541	3.035	3.738	4.112	4.030	4.012	4.195	3.865	3.308	33.077	92,82
пешаци	169	146	255	238	237	254	273	175	227	200	217	2.174	6,10
патници	6	5	1	1	5	7	9	4	11	15	6	64	0,18
возила	7	16	15	21	29	13	18	9	3	1	13	132	0,37
патишта	2	3	3	7	7	6	10	11	6	19	7	74	0,21
други причини	6	5	6	11	21	11	13	12	20	8	11	113	0,32
ВКУПНО	СЕ	1.926	1.988	2.821	3.313	4.037	4.403	4.353	4.223	4.462	4.108	3.563	35.634
	%	5,40	5,58	7,92	9,30	11,33	12,36	12,22	11,85	12,52	11,53	10,00	100

Табела 2.6 дава преглед на сообраќајните несреќи според грешките на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Па така, најголемиот дел од грешките, дури 92,82 % потекнуваат од возачите, 6,1 % од пешаците, 0,18 % од патниците, 0,37 % од возилата, 0,21 % од патиштата, а 0,32 % се од други причини. Всушност, во 99,1 % од случаите, главната причина е човечкиот фактор, што ја потврдува тезата дека човекот е главниот виновник за сообраќајните несреќи. Според овие податоци, во анализираниот период се дава претстава како да се случени 35.634 сообраќајни несреќи, но тоа е само привидно, затоа што во оваа табела се анализирани сообраќајните несреќи според грешките на учесниците, па во некои случаи една иста сообраќајна несреќа може да се случила поради грешка на два или повеќе различни категории на учесници (возачи, пешаци итн), а не само на еден учесник. Токму затоа и вкупната бројка во оваа табела е поголема од вкупната бројка во претходните табели.

Државниот завод за статистика на Република Македонија²¹², врз основа на податоците од Министерството за внатрешни работи на Република Македонија, ги води своите статистички евиденции за сообраќајните несреќи, а притоа како главни причини за нив ги издвојува следниве:

- меѓусебни судари на возила во движење
- удар во запрено возило
- удар на возило во објект на патот
- превртување на возила на патот
- слетување на возила од патот
- соборување или газење на пешаци
- газење на невпрегнат добиток
- испаѓање на лица од возила во движење
- други видови на незгоди.

²¹¹ Не се опфатени несреќите со материјална штета. Според Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

²¹² Ibid.

Табела 2.7. Преглед на причините за сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година²¹³

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	ВКУПНО	
											СЕ	%
Брзо возење	714	704	990	1.124	1.431	1.461	1.238	1.219	1.260	863	11.004	40,19
непочитување на правила на првенство на минување	267	273	419	578	653	757	746	745	738	602	5.778	21,10
управување под дејство на алкохол	123	129	143	102	140	133	155	132	160	138	1.355	4,95
недржење страна и правец на движење	162	199	231	295	342	423	467	492	551	649	3.811	13,92
непрописно движење и свртување	193	171	297	380	468	539	580	511	432	435	4.006	14,63
непрописно престигнување	102	135	158	175	219	231	206	201	*	*	1.427	5,21
ВКУПНО	СЕ	1.561	1.611	2.238	2.654	3.253	3.544	3.392	3.300	3.141	2.687	27.381
	%	5,70	5,88	8,17	9,69	11,88	12,94	12,39	12,05	11,47	9,81	100

* - податоците недостигаат

На табелата 2.7 дадени се причините за сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Главна и убедливо најчеста причина за сообраќајните несреќи, според податоците за анализираниот десетгодишен временски период (кои се нецелосни за 2011 и 2012 година) е брзото возење на патиштата (40,19 %), потоа следи непочитувањето на правилата на првенство на минување (21,1 %), непрописното движење и свртување (14,63 %), недржењето страна и правец на движење (13,92 %), непрописното престигнување (5,21 %) и управувањето под дејство на алкохол (4,95 %). Според Министерството за внатрешни работи на Република Македонија, во овој период се случиле вкупно 27.381 сообраќајна несреќа, што значи, во просек, секоја година се случувале по 2.738 сообраќајни несреќи. Рангот се движи од 1.561 во 2003 година, како минимум случени сообраќајни несреќи, па сè до 3.392 во 2009 година, како максимум случени сообраќајни несреќи.

Табела 2.8. Преглед на настрадани лица според видот на сообраќајната несреќа во Република Македонија во периодот 2003-2012 година²¹⁴

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
												СЕ	%
меѓусебни судари на возила во движење	1.386	1.602	2.192	2.872	3.645	4.325	4.213	3.860	4.219	3.560	3.187	31.874	57,67
удар во запрено возило	106	119	156	170	211	147	159	199	157	204	163	1.628	2,95
удар на возило во објект на патот	141	162	218	242	327	278	276	312	382	314	265	2.652	4,80
превртување на возила на патот	103	104	145	159	169	190	176	188	253	219	171	1.706	3,09
слетување на возила од патот	444	471	650	653	840	805	1.015	853	893	931	756	7.555	13,67
соборување или газење на пешаци	685	617	949	963	1.089	1.132	1.033	1.113	1.090	1.047	972	9.718	17,58
газење на невпрегнат добиток	3	7	9	17	25	9	19	12	31	6	14	138	0,25

²¹³ Податоците се преземени од официјалната интернет страница на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија <http://www.mvr.gov.mk>

²¹⁴ Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

испаѓање на лица од возила во движење	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	0	0
ВКУПНО	СЕ	2.868	3.082	4.319	5.076	6.306	6.886	6.891	6.537	7.025	6.281	5.527	55.271	
	%	5,19	5,58	7,81	9,18	11,41	12,46	12,47	11,83	12,71	11,36	10,00		100

Соодносот на настраданите лица²¹⁵ според видот на сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година е прикажан во табелата 2.8. Повеќе од половината настрадани лица во сообраќајните несреќи во истражуваниот период (57,67 %) биле резултат на меѓусебните судари на возилата во движење, а помалку при соборување или газење на пешаци (17,58 %) и слетување на возила од патот (13,67 %). Значи, според презентираниите статистички податоци во табелава може да се утврди дека најголемата причина за настраданите лица е меѓусебниот судир на возилата во движење. Меѓутоа, притоа не би можеле да се дадат подетални појаснувања во однос на оваа причина, поради недостатокот на достапни податоци за местото каде што се случиле несреќите (како на пример: автопат, населено место, раскрсници, мостови, тунели и сл.). Како и да е, во иднина треба да се води сметка за намалување на сите причини поради кои настануваат сообраќајните несреќи, а особено да се контролира брзината на движење на учесниците во сообраќајот и почитувањето на сообраќајните правила и прописи, како важни фактори за директните судири на возилата. Втора причина по редослед е соборувањето на пешаците, што го потврдува фактот дека оваа категорија на учесници во сообраќајот е особено ранлива, па потребна е дополнителна заштита преку низа на мерки и активности. Притоа, не мора да значи дека возачите се виновни со нивното непочитување на сообраќајните правила, туку, исто така вина сносат и самите пешаци, во случаите кога преминуваат улица, а не обрнуваат внимание на сообраќајот на патот, при ноќно движење надвор од населено место необележани и сл. Слетувањето на возила од патот е причина поради која настануваат голем број на сообраќајни несреќи (трета причина по редослед), што особено зависи од техничката исправност на возилата, брзината на управување, условите на патот, возачките способности, почитувањето на сообраќајните правила и прописи и сл. Карактеристично за оваа табела е тоа што некои од наведените причини, како што се удар во запрено возило, во објект на патот, превртување и слетување, соборување или газење на пешаци или добиток, може да ги сместиме во една група и да ги наречеме со едно заедничко име – незгоди со едно возило (single vehicle accidents). Сите тие заедно се одговорни за нешто повеќе од 40 % настрадани лица во сообраќајните несреќи. Во рамките на истражуваниот десетгодишен период настрадале вкупно 55.271 лице, што во просек би било по 5.527 лица годишно. Најмалку лица настрадале во 2003 година и тоа 2.868, па после оваа година оваа бројка е во постојан пораст, а највисока вредност достигнува во 2011 година и тоа 7.025 настрадани лица.

Факторите за сообраќајните несреќи се многубројни и од разновидна природа, кои сочинуваат збир на разни околности причински-последично поврзани. Сообраќајните несреќи најчесто се одраз на недисциплина, несовесност и неодговорност на возачите на моторните возила. Преку подетално истражување²¹⁶ и анализа на направените

²¹⁵ Во категоријата настрадани лица влегуваат сите полесно и потешко повредени лица и загинати лица во рок од 30 дена како резултат на сообраќајните несреќи. Повеќе детални податоци и анализа на последиците од сообраќајните несреќи е дадена во Главата VIII Последици од сообраќајните несреќи во Република Македонија. Оваа табела намерно е поставена тука, затоа што преку неа може да се констатираат причините поради кои страдаат лицата во сообраќајот на патиштата во Република Македонија.

²¹⁶ Повеќе за ова во Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003, официјалната интернет страница на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија <http://www.mvr.gov.mk> и статистичките публикации од Државниот завод за статистика на Република Македонија

грешки од страна на учесниците во сообраќајот на патиштата од кои настанале сообраќајните несреќи со одредени последици (загинати, тешко или лесно повредени лица и материјална штета), во однос на неодговорните, непрописни, неправилни однесувања, може да се сумираат следниве резултати, класифицирани во повеќе групи:

- пребрзо возење (преголема т.е. неприлагодена брзина со оглед на условите и состојбата на патиштата, пречекорување на дозволената или ограничената брзина, преголема брзина на пешачки премин, попречување на сообраќајот со мала брзина)

- првенство на минување (неотстапување на првенство на возила кои се движат по пат со првенство на минување, неотстапување на првенство на премин од десна страна, непочитување на црвен сигнал на крстосница; непочитување на знаци за забрана и ознаки СТОП, непочитување на знак на полициски службеник, неотстапување првенство на возила со право на првенство на преминување)

- грешки на пешаци, јавачи и терачи на стока (премин на улица надвор од пешачки премин, задржување или играње на коловоз, движење по должина на улицата надвор од тротоар, премин преку крстосница на пешачки премин кој е регулиран со светлосни сообраќајни знаци за пешаци, ненадеен премин пред или зад запрежно возило, влијание на алкохол – пијанство, непрописно движење по должина на коловоз на отворен пат, телесни и физички недостатоци на пешаци, неправилно и невнимателно терање на стока)

- страна и правец на движење (возење на непрописна страна по коловоз, промена на правец – губење на контрола на возилото, возење по забранет правец – едностраночна улица, возење по пат – улица со забранет сообраќај)

- скршнување, свртување и возење наназад (невнимателно трнување од местото, неправилно скршнување на лево и десно, неправилно или невнимателно возење наназад, неправилно полукружно свртување, скршнување без давање на сигнал или давање на грешен сигнал, неправилно престројување)

- возење под дејство на алкохол или наркотични дроги, психотропни супстанции или прекурсори

- прстигнување и обиколување (прстигнување кога од спротивна страна има возило, прстигнување на возило кое почнало прстигнување, неправилно прстигнување од десна страна, непрописно и невнимателно заобиколување на возило, неправилно прстигнување на раскрсница, прстигнување на непрегледен дел од патот, наголемување на брзина кога возило прстигнува, прстигнување на возила пред пешачки премин

- карактеристики на возачот (психофизичка состојба на возачот, (не)искуство на возачот)

- техничка неисправност на возилото (недостаток или неисправност на задните светла за обележување, неисправност на уредите за кочење, недостаток или неисправност на светлата за осветлување, прскање на гума од предните тркала, недостаток или неисправност на бришачи на ветробранското стакло, недостаток или неисправност на предните светла, недостаток или неисправност на светлата за димензиите на возилото)

- запирање и паркирање (незапирање на возило пред пешачки премин регулиран со светлосни сообраќајни знаци или со знаци на овластено службено лице, запирање и паркирање на неосветлено возило ноќе, ненадејно и невнимателно отворање на врата при запирање на возило, незапирање на возило пред премин на патот преку железничка пруга, запирање и паркирање на забрането место, паркирање на возило без поставување на посебен знак за обележување, оставање на возило без преземање на претходни мерки на претпазливост на пат со надолжен наклон)

- растојание помеѓу возилата (неодржување на растојание кога учесникот со своето возило се движи зад друго возило)

- разминување (непрописни и неправилни разминувања, несоборување на долгите светла за осветлување на патот при ноќно разминување)
- состојби на патот (лизгав коловоз, паѓање на материјал на коловоз, одронување на патот, неправилно попречен нагиб на коловозот, недостаток на сообраќајни знаци и ознаки на патот)
- товар на возилото (неправилно сместен или недоволно обезбеден товар)
- останати фактори (влијание на сончевата светлина, домашни животни или дивеч на патот).

Во Прашалникот за сообраќајни незгоди од МВР, причините за сообраќајните несреќи се групирани во однос на трите главни фактори (човек, возило и пат) и останати фактори, со повеќе подгрупи во нивните рамки:

I. Фактор човек

1. Грешки на возачот

а) брзина

(пречекорување на дозволената или ограничената брзина, преголема брзина на пешачки премин, преголема брзина со оглед на сообраќајните услови (состојба на патот, возилата, возачките, временските прилики, јачината на сообраќајот и сл.), пречење на сообраќајот со движење со мала брзина)

б) претекнување и заобиколување

(претекнување на тесен и стеснет коловоз, претекнување на непрегледни делови на пат (кривина, превој и сл.), претекнување кога од спротивен правец наидува друго возило, претекнување на возило кое почнало претекнување, недовршено претекнување (нагло скршнување пред претекнуваното возило), неправилно или невнимателно заобиколување на возило или некој објект на коловозот, непрописно претекнување од десна страна, наголемување на брзината за време додека друго возило врши претекнување, неправилно претекнување на раскрсници, претекнување на возило кое стои пред обележан пешачки премин, други неправилни и невнимателни претекнувања)

в) разминување

(неодржување доволно растојание од друго возило, несоборување светла за осветлување на пат во разминување ноќе (заслепеност), други непрописни и неправилни разминувања)

г) движење, скршнување, свртување и возење наназад

(невнимателно движење (тргнување од место), неправилно скршнување на лево, неправилно скршнување на десно, скршнување без давање или со доцна или грешно давање сигнал, неправилно престојување, неправилно полукружно свртување, полукружно свртување на забрането место, други неправилни свртувања и скршнувања, неправилно или невнимателно возење наназад)

д) првенство на премин

(неотстапување првенство на премин од десната страна на раскрсници на патишта од иста важност, неотстапување првенство на возила кои се движат по пат со право на првенство, неотстапување првенство на премин на возила со право на првенство (полицеја, брза помош и сл.), непочитување на знаците за забрана и ознаката „СТОП“, непочитување црвен сигнал на раскрсница), непочитување знак на сообраќаец, останати неотстапувања на првенство на премин)

ѓ) страна и правец на движење

(возење на непрописна страна на коловозот, промена на правец поради губење контрола над возилото, возење по забранет правец на пат по една насока – улица, возење на пат – улица каде што е забранет сообраќај)

е) запирање и паркирање

(запирање и паркирање на место каде што е забрането, запирање и паркирање на неосветлено возило ноќе при намалена видливост, запирање на возило без поставување на сигурносен знак, запирање на возило без претходно давање на прописен знак, ненадејно и невнимателно отворање врата на запрено возило, оставање возило без претходно потребни мерки на претпазливост (сопирање, заклучување и сл.))

ж) психофизичка состојба на возачот

(влијание на алкохол – пијанство, умор, невнимателност – расеаност, моментална неспособност (несвестица, болесна состојба и сл.), инвалидност или вроден телесен недостаток, дроги и употреба на други медикаменти)

з) искуство на возачот

(недоволно искуство на возење, непознавање на сообраќајните прописи)

с) останати грешки на возачот

(возење на недоволна оддалеченост (растојание) зад друго возило, неправилна употреба на светла, нагло кочење (ненадејно запирање), непрописно или невнимателно влечење (шлепување) на друго возило, напоредно возење на возила на две тркала (велосипедисти и мотоциклисти), напоредно возење на велосипедисти (пуштање на управувачот и држење за друго возило), непрописно возење на друго лице на велосипед, управување со категорија на возило за која возачот не е оспособен, управување со возило кое било технички неиспитано пред возењето, останато)

2. Грешки на пешаци, јавачи и терачи на стока

(преминување преку раскрсница на пешачки премин спротивно на светлосен сообраќаен знак или знак на сообраќаец, преминување на улица надвор од пешачки премин, ненадејно преминување на коловоз пред или зад запрено возило, движење по должината на улицата надвор од тротоар, неправилно движење по должината на коловозот на отворен пат, задржување или играње на коловоз, влијание на алкохол – пијанство, телесни и физички недостатоци (глупост, слепило, старост, изнемоштеност, болест и др.), непретпазливо и невнимателно јавање стока, непретпазливо и невнимателно терање стока, останати грешки на пешак, јавач и терач на стока)

3. Грешки на патници

(ускокнување и искокнување од возило во движење, возење на надворешните делови на возилото, неправилна положба на влечно возило, неправилна положба на приклучно возило, останати грешки на патниците)

II. Фактор возило

1. Техничка состојба на возилото

(неисправност на уредите за кочење, неисправност на уредите за управување, прскање гума на предните тркала, прскање гума на задните тркала, истрошеност на профилот на гумите, откачување на приклучно возило од влечно, не постоење огледало – ретровизор, недостаток или неисправност на бришачи – ветробрани, недостаток или неисправност на покажувачите на правци на скршнување, недостаток или неисправност на светлата за осветлување пат, недостаток или неисправност на предните светла за обележување на возилото, недостаток или неисправност на задните светла за обележување на возилото, недостаток или неисправност на стоп светлата (за означување кочење), недостаток или неисправност на светлата за означување на товар што ги преминува димензиите на возилото, недостаток или неисправност на останатите светла на возилото, недостатоци на уредите што предизвикале пожар на возилото во текот на движењето, останати дефекти на возилото)

2. Товар на возилото

(оптовареност на возилото над дозволената носивост, неправилно сместен или недоволно обезбеден товар, необележување на товар чии димензии се поголеми од дозволе-

ните, необележување или непрописно обележување на возила со кои се превезуваат опасни материји (експлозии, запалива течност и сл.), останато)

III. Фактор пат

1. Состојба на патот

(лизгав коловоз, оштетен мост, надвозник, подвозник, паѓање на материјал на коловозот, одронување на патот, остра кривина (со мал радиус), неправилен и попречен нагиб на коловозот, недоволна прегледност на кривината, неуредна или непрегледна раскрсница, неозначени или необезбедени работи на патот, останато)

2. Опрема на патот

(недостаток на сообраќајни знаци и ознаки, неправилно поставени сообраќајни знаци и ознаки, останато)

IV. Останати фактори

(влијание на сончевата светлина (непосредно и посредно), временски неприлики, домашни животни или дивеч на патот, останато (неодредени фактори)).

ДЕЛ III
ОДГОВОРНОСТ НА УЧЕСНИЦИТЕ
ЗА БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ
ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Морална одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај

1.1. Сообраќаен морал

Паралелно со развитокот на реалните случувања и потенцијалите на сообраќајот, како и со негативните настани кои се случуваат, со однесувањето на учесниците во сообраќајот и со последиците од сообраќајната мобилност, се развиваат и моралот, етиката и културата во сообраќајот како посебни форми на човековото живеење и делување во општеството.

Инаку, основното, најјупростено определување на моралот е како збир на општествени норми кои субјектот како сопствена, безусловна, самоцелна обврска, заснована врз доброто како самостојна вербална вредност, во нормална ситуација, ги чувствува моментно, со целото свое битие, а не ги увидува само со разумот, кој често врши притисок на неговите природни склоности и ја остварува неговата човештина, а за чиј прекршок тој чувствува гризење на совеста, додека општеството врз него применува надворешни санкции, со истовремено барање дека тој чувствува гризење на совеста.²¹⁷

Внатрешната обврзност на моралот го одразува чувството на морална обврска кај неговиот носител и тоа така што тој самиот на себеси си издава „морална заповед“ која во сообразност со преземената обврска треба и да ја изврши. Тој став е мошне сложен, исткаен е од фини, осетливи внатрешни разидувања и повторни наоди. Суштинскиот субјект и ако сака да постапи по таа обврска, не мора такво нешто и да направи. Неговото одредување е желба за соодветно однесување, а не морање. Неусогласување од овој вид – сакање (желба) постои и кога моралот кој е изграден како општествена творба во сè и е всаден во човекот. Во тоа веројатно треба да се бара и поривот на исклучителната сила и вредност на моралната норма како регулатор на човечкото постапување и однесување. Целиот овој склоп го сочинуваат повеќе меѓусебно поврзани и значајно условени елементи²¹⁸:

- безусловност – самоцелност, што значи дека моралната норма обврзува самата по себе веќе како таква: таа никако не е средство со кое се остварува нешто друго што би било надвор од моралот;
- вредност – морална вредност. Обврзувачката сила на моралот потекнува оттаму што со него се создаваат одредени вредности и тоа изворно. Станува збор за моралната вредност, така што и моралот самиот по себе е соодветна вредност која не се изведува од други вредности. Таа е поголема доколку е поцелосен изминатиот процес во кој и низ кој се создава и развива до најцелосното можно усогласување со целите на кои им служи и со кои конечно се определува;
- највисока, врховна морална вредност е доброто – норма или збир на норми се стреми кон остварува на добро во најширокото значење на тој збор, наспроти

²¹⁷ Лукиќ, Р., Социологија морала, Београд, 1974, стр. 120

²¹⁸ Арнаудовски, Љ., Василијевиќ, В., Веригиќ, Д., Гајдов, Б., Димчевски, Љ., Јанчевски, Ѓ., Јовев, Ј., Камбовски, В., Кимов, Ѓ., Кнежиќ, Б., Крцкоски, М., Радовановиќ, Д., Смилевски, Ц., Смуѓревски, Д., Софијанова, Д., Чачева, В., Шурбановски, Н., Превенцијата во сообраќајот на патиштата во СР Македонија (Организација и остварувањето во системот на општествена самозаштита), Институт за социолошки и политичко-правни истражувања – Скопје, Институт за криминолошка и социолошка истражувања – Београд, Скопје, 1986, стр. 336-338

кој како спротивност се јавува неповолна вредност во вид на некое зло, мошне разнородно по начинот на јавување и по содржините. Моралното добро како вредност која кулминира во моралот му се спротивставува на злото и е насочено кон отстранување и посебно кон спречување на искушението кое злото со себе неминовно го донесува, што е, по правило, блиско до стремежите на повеќето субјекти на моралот. Затоа што, во благосостојбата за сите се сместени сите интереси, од поединечните, преку групните, до општите;

- посебното морално чувство ја определува тенката врска меѓу разумското увидување на обврзноста на моралната норма од страна на моралниот субјект и нејзиното спонтано чувство, емотивното врзување за неа. Тој момент е исклучително значаен, можеби донекаде и прекршен. Со настанувањето на моралната ситуација, решавачко за моралниот субјект е дали ќе примени морална норма и така да овозможи доброто да надвлее над злото. Ако вредносниот систем дојде до својот вистински ред и е способен да се искаже во секој поглед, за субјектот нема да има недоумица: тој чувствува обврзаост на морална норма, значи без услов е и се применува, но начините на кои ќе ги изврши своите морални обврски ги одредува мошне промислено, целисходно, што е решавачко и за успешноста на самиот морал;
- чувството за морална обврска се врзува за моментот, а тој момент е настанување на моралната ситуација. Ако моралната норма е доведена докрај во нејзиното настанување и прифаќање, моралниот субјект во моментот кога ќе се затекне во моралната ситуација ќе го отфрли секое размислување за неа и за примената – не примената на нормата, за нејзината обврзност – необврзност. Тоа е евентуално спорење со самиот себе за кое во тие ситуации нема место. Моментот на јавувањето на моралната ситуација и чувството на обврзност на нормата е единствен, тука нема временски разлики и граници. Единствено што субјектот може да прави и по правило го прави е смислено да ја примени нормата, со цел ефектот од тоа да биде што поповолен. Целиот механизам, што се однесува до дејствувањето, е спонтан до таа мера што во него се јавува и нагонското;
- притисокот врз човечката природа се врзува за околноста дека е неморална обврска, самостојна, затоа што се чувствува како заповед која човекот самиот на себеси си ја издал, чувствувајќи спрема неа не често и отпор;
- човечноста – морална обврска е следена со човековото чувство дека тој е посебно суштество и токму затоа и мора да го почитува моралот;
- санкцијата во вид на гризење на совеста е посебна внатрешна санкција, се доживува како чувство на непријатност, неудобност и страв од последици кои можат да настапат, а секогаш се неодредени, непредвидливи.

Прашањето за моралот во сообраќајот²¹⁹ е едно од најсложените и комплексните прашања. Тоа е мошне испреплетено и комплицирано, директно поврзано и зависно од моралните квалитети на секој учесник во сообраќајот и од напорите и вложувањата на општеството во создавањето материјални услови за непречено одвивање на сообраќајот. Проблемот е дотолку посложен и потежок што секогаш треба да се води борба против самиот себе, борба против сфаќања што честопати не се совпаѓаат со сфаќањата на општествената заедница, сфаќања кои не можат да се вклопат во широкиот етичко-интересен спектар на општеството. Поради тоа, за да се согледа приближно значењето на ова комплексно прашање, потребна е анализа што ќе ги опфати барем основните негови делови во врска со улогата на човекот и моралот во современиот патен сообраќај:

²¹⁹ Матевски, М., Моралот во патниот сообраќај, III издание, Просветно дело, Скопје, 1984, стр. 11-14

1. Човекот како општествено битие, со своето целисходно, совесно и свесно дејствување, може, исто онака како што ја менувал и ја менува природата, како и односите во општеството, да ги менува и односите во патниот сообраќај. Значи, човекот како учесник во сообраќајот може да дејствува креативно и деструктивно, но при развиена морална свест тој секогаш, а особено кога се наоѓа крај воланот, ќе се бори да не дојде до израз деструктивноста, која е сама за себе цел, туку ќе инсистира и настојува да дојде до израз неговата креативна практика, односно позитивниот хуман однос. Со тоа, тој ќе придонесе, во сообраќајот да се воспитуваат такви луѓе – учесници што ќе бидат корисни и ќе овозможуваат безбедно учество и на другите учесници во сообраќајот, со што пак се постигнува и крајната цел на сообраќајното воспитување во заедницата како целина.

2. Човекот како учесник во патниот сообраќај навистина има извесни правни ограничувања во однос на поведението, како и во однос на слободата воопшто, што е условено и од техничко-технолошкиот развој на сообраќајот, кој со себе носи и низа опасности, но човекот во сообраќајот при таква состојба, благодарейќи токму на напредокот на патната моторизација, ги зголемува своите создавања, своите технички искуства, а наедно со тоа ја зголемува и својата контрола на силата на автомобилот и се ослободува во голема мера од стравот на латентните опасности од автомобилот.

3. Човекот како учесник во сообраќајот во никој случај не треба да заборави дека е член на општествената заедница, па според тоа и своето поведение дека треба да го сообрази според правниот ред што го установила заедницата за односот на учесниците во сообраќајот воопшто, притоа водејќи сметка за моралот, правичноста и хуманоста, за она што го прави човекот човек. Тој мора да ги почитува и правилно да се однесува кон нормите што го регулираат сообраќајот без оглед во какво својство и од кои позиции и општествени функции учествува во сообраќајот.

4. Човекот како рационално битие со своето размислување мора и како учесник во сообраќајот да се бори успешно и да ги совладува сите проблеми и тешкотии на кои ќе наиде во сообраќајот и при сето тоа да донесува најцелисходни одлуки за своите постапки. Тој мора разумно да се контролира и да го насочува своето дејствување според сообраќајните правила и прописи.

5. Човекот во денешни услови се цени и по тоа, колку како учесник во сообраќајот е подготвен и готов да ја примени општочовечката солидарност во практиката како едно од основните етички начела, со кои се бара да му се помогне на друг човек, учесник во сообраќајот, особено кога се наоѓа во тешки ситуации и незгоди на патот²²⁰. Значи, неопходно е почитувањето на општествените норми и установениот правен ред според кој треба да се одвива сообраќајот и да се остваруваат начелата на солидарноста, еден за сите – сите за еден.

6. Појавата на силециство на патиштата, како и други масовни негативни појави, кршењето и непочитувањето на сообраќајните прописи и правила, од што доаѓа до тешки последици, навистина претставува апатија спрема јавните проблеми, бирократски безобзирности и рамнодушности спрема денешниот човек и потребите што ги бара современиот патен сообраќај. Кога се истакнува ова, треба да се имаат предвид извесни факти што говорат дека сè уште во сообраќајот не владее внатрешна кохезија и солидарност меѓу учесниците во сообраќајот. Поради тоа, нужно е да се води постојана грижа за надживување на противречностите и индивидуалниот егоизам кај човекот како учесник во сообраќајот, а посебно кај возачите. Човекот со морално поведение и како сестрано развиена личност, воспитаник и член на општествената заедница, треба да

²²⁰ Сепак, кога се истакнува ова, треба да се имаат во предвид извесни негативни појави во патниот сообраќај. Имено, постојат луѓе учесници во сообраќајот, а посебно возачи, кои сè уште имаат лоши егоистички особини, што пак говори за нивната ниска морална свест.

се залага за создавањето богатство на добри, позитивни меѓусебни односи на учесниците во сообраќајот.

7. Човекот во сообраќајот мора до крај да ја покаже својата хуманост. Истакнувајќи го ова, а имајќи ги во предвид секојдневните настани во сообраќајот, се констатира дека хуманистичката мисла навистина се судира со проблемите што се јавуваат низ патиштата. Главното прашање е како да се надмине противречноста и да се освои моќта на автомобилот, но притоа човекот да не изгуби ништо од својата непосредност и природност во егзистенцијалноста на сообраќајот. Само со хумано овладување на автомобилот може да се смета на оптимална безбедност во сообраќајот.

Оттука, произлегува дека сообраќајниот морал содржи прописи, општи и посебни правила, норми и наредби, како регулативи со кои правно е регулирана обврската на учесниците во сообраќајот, како да дејствуваат и да се однесуваат спрема сообраќајните норми и како да постапуваат еден спрема друг во сообраќајот.²²¹

Сообраќајниот морал е условен од економската структура на општеството, од степенот на моторизацијата, од интересот на општеството и на учесниците во сообраќајот за поголема безбедност, од традицијата, обичаите и навиките во општеството. Основните начела врз кои се темели се: дефанзивно возење, свесна дисциплина, точност и уредност на возачот, како и сите начела врз кои се заснова општиот морал кај човекот (хуманост, солидарност), а и принципите на сообраќајно-техничката култура.²²²

Денес, без сомнение постојат разлики во сфаќањето на улогата и начинот на формирањето, односно создавањето на сообраќајниот морал. Сите тие разлики во крајна линија можат да се сведат на две основни ориентации и тенденции²²³:

- тенденција за јакнење на улогата на сообраќајните органи како главни и основни фактори и гаранција за создавање навика и морално-етички односи во сообраќајот; и
- тенденција кон самодисциплина и голема објективност на учесниците во сообраќајот, што може да се постигне само ако секој учесник во сообраќајот свесно се бори за неговото правилно и објективно поведење на патот, во сообраќајот, не запоставувајќи ги притоа улогата и постојаното дејство на општествените сили во обезбедувањето на материјални услови и создавањето и развивањето на сообраќајниот морал.

При повлекувањето на чувствителната гранична линија помеѓу криминалното и некриминалното во сферата на патниот сообраќај од аспект на моралот, од особено значење се некои основни начела (принципи)²²⁴. Според начелото на недоверба, секој учесник во патниот сообраќај мора да смета на неправилното и непромислено поведење на другите учесници и да се владее според таквото очекување. Спротивно на тоа е начелото на доверба: секој учесник во патниот сообраќај може и смее во основа да се потпре врз верувањето дека другите учесници се придржуваат кон своите должности и обврски при своето учество во сообраќајот. Некаква средина помеѓу нив е начелото на

²²¹ Матевски, М., Моралот во патниот сообраќај, III издание, Просветно дело, Скопје, 1984, стр. 95

²²² Јосифовски, Д., Сообраќајна психологија, Авто-мото сојуз на Македонија, Скопје, 2006, стр. 129

²²³ Матевски, М., Моралот во патниот сообраќај, III издание, Просветно дело, Скопје, 1984, стр. 14

²²⁴ За основните начела, т.е. регулативните принципи кои се однесуваат на етиката за безбедноста во патниот сообраќај и за утврдување на граничната линија меѓу криминалното и некриминалното однесување повеќе кај Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студентски збор, Скопје, 1994, стр. 89-93 и Арнаудовски, Љ., Василијевиќ, В., Веригиќ, Д., Гајдов, Б., Димчевски, Љ., Јанчевски, Ѓ., Јовев, Ј., Камбовски, В., Кимов, Ѓ., Кнежиќ, Б., Крцкоски, М., Радовановиќ, Д., Смилевски, Ц., Смуѓревски, Д., Софијанова, Д., Чачева, В., Шурбановски, Н., Превенцијата во сообраќајот на патиштата во СР Македонија (Организација и остварувањето во системот на општествена самозаштита), Институт за социолошки и политичко-правни истражувања – Скопје, Институт за криминолошка и социолошка истражувања – Београд, Скопје, 1986, стр. 340-342

ограничена доверба, според кое учесникот во патниот сообраќај има право да верува дека другите учесници ќе се придржуваат кон сообраќајните правила и прописи, но во исто време мора да биде спремен веднаш да го напушти таквото убедување кога од околностите на случајот произлегува дека ситуацијата е поинаква од таа што определува полна доверба. Во однос на начелото на дефанзивно²²⁵ однесување, учесниците во патниот сообраќај треба секогаш и точно да ги исполнуваат обврските што произлегуваат од сообраќајните правила и прописи, дури и тогаш кога сметаат дека отстапувањето од нив би било безопасно, и должни се да ги избегнуваат опасните ситуации создадени од непрописното поведение на другите учесници. Начелото на солидарност се засновува врз заемна поврзаност на однесувањето на различните учесници во патниот сообраќај, сообразно со заедништвото на интересите за меѓусебна помош и заштита. Според начелото на оптимална сигурност, поведението на сите учесници во патниот сообраќај треба да се одвива со преземање безбедносни мерки што значат остварување на што е можно пооптимална сигурност и заштита во оваа сфера. Во нашата судска практика не е консеквентно спроведено ниедно од овие начела, што влијаат врз високиот или понискиот степен на должно внимание. Главно, се поаѓа од начелото на прописно поведение: релевантни се поведенијата што претставуваат повреда на некој од бројните прописи во оваа област. Материјалниот критериум за разграничување помеѓу казнивото и неказнивото, наспроти тој формален критериум, се бара во мерилата на допуштениот ризик. Во определувањето на границите на дозволения ризик во различни потесни сфери на загрозување, судската практика поаѓа од моменталната состојба на техничките и други стандарди, стандардите на должно внимание и социјалните ставови за потребата од подигање на долготното внимание на повисок степен.

1.2. Сообраќајна етика

Етиката се занимава со прашањата на правата, обврските, должностите и одговорностите. Таа исто така вклучува теории и дискусии за тоа дали намерата за реализирање на некаква активност или нејзините последици се најважните аспекти при судењето дали таа активност била исправна или погрешна. Сите овие концепти и прашања може да се применат и во областа на безбедноста во сообраќајот на патиштата²²⁶.

Самиот почеток на патниот сообраќај²²⁷ се изедначува со длабокиот судир на доброто, корисното и злото, страдалничкото. Првата жртва²²⁸ покажува дека во тој судир преовладуваат правото и законот на посилниот, оти незнаењето на едниот не наидува на разбирање на знаењето кај другиот, дека себичноста, изразена и во брзањето кон сè посигурните и поголеми позиции на повластените, во извесен поглед на елитниот слој, пред сè, на оние кои се обидуваат да завладеат со моќта на современите моќни

²²⁵ Зборот дефанзивен (-на, -но, -ни) потекнува од латинскиот збор *defandere* = да се браниш, заштитуваш или да ги отстраниш опасностите што ја загрозуваат твојата безбедност. Во сообраќајот таквото однесување е за сопствена безбедност и безбедност на другите.

²²⁶ За филозофските и политичките аспекти на етиката кај сообраќајно-безбедносните политики, повеќе кај Elvebakk, V., *Ethics and road safety policy*, Institute of transport economics, Oslo, 2005

²²⁷ Арнаудовски, Љ., Василијевиќ, В., Веригиќ, Д., Гајдов, Б., Димчевски, Љ., Јанчевски, Ѓ., Јовев, Ј., Камбовски, В., Кимов, Ѓ., Кнежиќ, Б., Крцкоски, М., Радовановиќ, Д., Смилевски, Ц., Смугревски, Д., Софијанова, Д., Чачева, В., Шурбановски, Н., Превенцијата во сообраќајот на патиштата во СР Македонија (Организација и остварувањето во системот на општествена самозаштита), Институт за социолошки и политичко-правни истражувања – Скопје, Институт за криминолошка и социолошка истраживања – Београд, Скопје, 1986, стр. 331-332

²²⁸ За прва жртва во современиот патен сообраќај се смета пешакот прегазен на париските улици некаде во втората половина на XIX век, иако прашањата на уредување на сообраќајот и на страдањата во него, на некој начин можат да се следат од стариот Рим, па низ подоцнежните периоди до збиднувањата во XIX век. Makra, A., *Ugrožavanje sigurnosti cestarnog saobraćaja*, Zagreb, 1967, str. 17-18

машини, какви што се сè посовршените моторни возила, наменети за поединечна удобност и уживање или за превоз на од ден на ден сè поопасните предмети и стоки, ги потиснува разумот и солидарноста, а жртвувањата не донесуваат речиси никакви поуки. Неизбежниот ризик кој ги придружува сообраќајните дејности има свои долни и горни граници, меѓу кои е сместено мошне пространо поле за многубројни докажувања на човековата добра волја, промисленост и смисла што, кога сака, заборава на себичноста и се прилагодува кон она што од него го бара секојдневието на успешно социјализираните односи. Суштествена претпоставка за тоа е секако изграденоста на сообраќајната етика, заедно со другите фактори.

Етиката на сообраќајот²²⁹ ги престојува сознанијата за суштината, силата, позитивните и негативните страни на сообраќајот во морален вредносен систем и кодекс, кој ќе овозможи хумано, правилно, внимателно, вистински корисно, законито и бенеvolentно учество во сообраќајот и во неговото користење. Основната норма на етиката на сообраќајот гласи: Мисли на себе и на другите!

Особен проблем кај нас (а и насекаде во светот), а кој специјално ја истакнува етиката на сообраќајот, се грдите последици за младите, кои страдаат од негрижливите возачи и од невнимателноста во сообраќајот, на кои им се одзема шанса да го проживеат животот. Исто така, мошне е опасно евентуалното несвесно прифаќање од страна на младите на лошите навики на постарите во сообраќајот, особено на нивните родители и блиски, што младите го гледаат и може да го имитираат кога самите ќе станат учесници во сообраќајот.

Острата, неотстапна етика во сообраќајот е нов императив за сите луѓе. Доколку сакаме да ги уживаме благодетите на современиот сообраќај, тој мора да функционира со јасна и стабилна етичка свест на секого за својата одговорност во сообраќајот, со придружување кон упатствата, правилата, прописите и нормите во сообраќајот и со постојано водење сметка за себе и за другите, како основна етичка позиција на секоја изградена личност. Постојано мора да се предупредува на негативните морални постапки во сообраќајот и самите луѓе да се самоконтролираат за да спречат од нивното однесување во сообраќајот да страдаат тие самите, другите луѓе и посебно, децата. Кога сите гледаат како се постапува лошо и се прави зло, и тие помислуваат дека и тие можат тоа да го прават, па така се влијае врз изградбата на лоша етика во сообраќајот, општа несвесност и неодговорност и сл. Особено е погубно ако децата не научат што е правилно во сообраќајот. Кога тие гледаат како возат нивните родители, а тие можеби грешат и не постапуваат правилно, децата се научуваат дека така е добро и се подготвуваат тие да возат исто така. Последиците ќе бидат крајно негативни за нив, тие први ќе настрадаат во сообраќајот, зашто од небрежното и лошото возење први страдаат самите оние кои не постапуваат добро.

Централно прашање за сите заинтересирани во однос на етичките аспекти на безбедноста во патниот сообраќај²³⁰ е кој е одговорен за сообраќајните несреќи, а со тоа и за страдањето на луѓето во патниот сообраќај. Безбедноста е под влијание на дејствија (сторувања) и пропуштања на одделни возачи, како и од одлуките донесени од страна на политичарите и имплементирани од страна на државните службеници. По-

²²⁹ За местото на етиката во сообраќајот повеќе кај Темков, К., Култура и етика во сообраќајот, преземено од <http://rsbsp.org.mk/doc12/kultura-temkov.pdf> [пристапено на 01.03.2014], Zeitler, U., Traffic separation, safety and ethics, CeSaM, Aarhus University, преземено од <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers96/sikker/zeit/zeit.pdf> [пристапено на 25.10.2011] и Wee, B., Transport and Ethics, Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2011

²³⁰ За етичките аспекти на спасувањето човечки животи во патниот сообраќај повеќе кај Nihlén Fahlqvist, J., Saving lives in road traffic—ethical aspects, Z Gesundh Wiss., 2009, 17(6): 385–394, преземено од <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2967260/> [пристапено на 10.05.2014]

крај тоа, изборите и приоритетите направени од страна на инженери, дизајнери и менаџери во автомобилската индустрија имаат јасни последици за нивото на безбедноста во системот, а со тоа и за бројот на мртви и повредени луѓе.

Одговорноста е особено дебатирани концепт кој може да се толкува на различни начини. Притоа, корисно да се направат некои разлики. Прво, правната одговорност треба да биде издвоена од моралната одговорност. Правната одговорност е фактичка и утврдени во законските документи, додека прашањето за моралната одговорност е многу покомплексна материја. Нормативните идеи на моралната одговорност ги формираат основите на законските обврски и одговорности, кои понекогаш влијаат на тоа како ние ја гледаме моралната одговорност.

За да се направи појасно што се мисли кога се тврди, на пример, дека индивидуалните учесници во сообраќајот на патиштата се одговорни за нивото на безбедноста во системот или за исходот на одредена несреќа, корисно е да се разграничат причинската одговорност, вината и понатамошната одговорност. Првите две се илустрираат со следниот пример: кога се тврди дека лицето X е одговорно за настанот E, тоа што се кажува е всушност дека лицето X го предизвикало настанот E и дека тоа ја сноси вината. Ниту едно од овие тврдења е комплетно фактичко, туку тие се под влијание на социјални и политички размислувања и конвенции. Згора на тоа, тие зависат од нашите очекувања и социјални улоги. Третиот елемент на одговорноста применет на сложените општествени области, понатамошната одговорност ја поддржува целта да се подобри или влијае врз нешто со припишување на одговорност на некого.

За да се илустрираат овие три компоненти, може да се земе пример со една сообраќајна несреќа. На двајца учесници во сообраќајот, X и Y, би можела да се припише причинска одговорност, што значи дека нивните активности каузалистички придонеле за несреќата. Дали X или Y се виновни за своите постапки, зависи од околностите и социјалните конвенции за обвинувањето. На пример, ако е утврдено дека X бил под дејство на алкохол во времето на несреќата, другите најверојатно ќе го обвинуваат, особено ако некој загинал или бил сериозно повреден како последица од несреќата, затоа што возењето под влијание на алкохол често се смета за сериозен прекршок од морална гледна точка. Властите, со цел намалување на бројот на загинати и повредени луѓе би можело да бараат понатамошна одговорност од националната патна служба или сообраќајната полиција. Понатамошната одговорност, исто така, може да биде доделена и на производителите на автомобили кои, на пример, би требало да воведат алкохолни сензори во сите автомобили за да се намали бројот на несреќи предизвикани од возењето под дејство на алкохол.

Така, кога се прашува кој е одговорен за настанот, всушност, се поставуваат три различни прашања:

- Кој го предизвика?
- Кој е виновен за тоа?
- Кој и што треба да направи после настанот?

Ова може да се изгледа многу едноставно, но, често, кога се користи концептот на одговорност е далеку од јасно што се подразбира притоа и овие три компоненти се измешани. Очигледно, понекогаш еден и ист поединец или институција се одговорни во сите три нивоа. Меѓутоа, во други случаи различни актери се одговорни на различни начини. Тоа значи дека трите компоненти појаснуваат што се подразбира под припишување на одговорноста во сложени случаи каде се вклучени и технолошки и човечки фактори и каде што според интуицијата се заклучува дека поединецот, како и општествените актери се одговорни на различни начини.

Начинот на кој автомобилската индустрија ги промовира новите автомобили е нешто што може да се дискутира во однос на етиката и одговорноста²³¹. Дали е време да се бара автомобилската индустрија да презема одговорност за промовирање на безбедноста, не само за возачот и патниците во автомобилот, туку и за оние надвор од автомобилот? Може да се тврди дека ова е уште поважно во државите каде што сообраќајно-безбедносната состојба е лоша.

Целта на сообраќајно-безбедносната политика е очигледно да се спасат животи, но зошто сакаме да се спасат животи? Дали поради тоа што е морален императив дека луѓето треба да бидат спасени за нивно добро или тоа е затоа што општествените трошоци за загинатите и повредените луѓе треба да се намалат?

Поради постојната тензија во безбедноста во сообраќајот помеѓу безбедноста и личната слобода и поради тоа што државните органи имаат интерес во спасувањето на животите на луѓето, мерките кои некои би ги опишале како патерналистички не се невообичаени.

Сепак, патернализмот е висок вредносен концепт, кој често се користи како идеолошко оружје за да се покаже дека одредена мерка го зголемува просторот на државата за сметка на поединецот. Оттука, не е лесно да се излезе со неутрална дефиниција и уште потешко е да се одлучи дали некоја мерка или закон треба да се опишат како патерналистички или не. Исто така, според некои дефиниции, не е јасно дали нешто е патерналистички, бидејќи секогаш може да се тврди дека законите и мерките во патниот сообраќај се оправдани преку поттикот на државата да се намалат трошоците. На пример, Loeken ја користи анализата на Gerald Dworkin по однос на тврдењето „X делува патерналистички кон Y со реализирање (изоставување) на Z“ во која се вклучени три услови, и тоа:

1. Z (или неговото пропуштање) се меша со слободата или автономијата на Y;
2. X го прави тоа без согласност на Y;
3. X го прави тоа само затоа што Z ќе ја подобри благосостојбата на Y (каде е вклучена превенцијата од намалување на неговата благосостојба) или на некој начин се промовираат интереси, вредности или доброто на Y.

Така, според оваа дефиниција, одредена мерка е патерналистичка само ако таа се воведува за да се подобри благосостојбата на поединецот или групата од поединци. Мерката која е воведена првенствено да ги намали општествено-економските трошоци за спасување на човечки животи и рехабилитација не е патерналистичка. Сепак, концептот на патернализам често се користи во јавните дебати за да се опише и да се откаже вториот вид мерки. Често, во реални случаи, не е сосема јасно дали потенцијално патерналистички мерки се воведени чисто поради верба во вредноста на животот и бидејќи луѓето ќе бидат помалку повредени или поради општествените трошоци поврзани со неспроведување на новата политика. Се смета дека индивидуалната слобода и одговорност се ограничуваат кога на луѓето не им се дозволува да одлучат за себе си дали да прифатат одреден ризик.

Ако доказите од разни истражувања сугерираат дека сигурносните појаси²³² и заштитните шлемови за велосипедистите и мотоциклистите спасуваат животи и го намалуваат ризикот од сериозни повреди, постојат неколку начини луѓето да се натераат да ги носат. Прво, властите би можеле да претпостават дека луѓето се рационални и

²³¹ За етичките дилеми при рекламирањето и промовирањето на нови видови возила, повеќе кај Loeken, P., Traffic accidents and ethics, First Conference on the Ethics of Traffic and Transportation, KTH, Stockholm 29-30 November 2005, преземено од http://www.sikkertrafikk.no/e_ethics.htm [пристапено на 25.10.2011]

²³² За прашањата и дилемите околу употребата на сигурносните појаси повеќе кај Dragač, R., Argumenti za i protiv upotrebe sigurnosnih pojaseva, Neki aspekti metodike u obuci upravljanja automobilom, Saobraćajni fakultet, Beograd, 1984

просветлени и да имаат доверба во нив дека ќе носат шлемови без владина интервенција. Второ, информативните кампањи може да се корисни за да се убедат луѓето дека користењето на заштитни шлемови е за нивно добро. Трето, владата може да иницира законодавство за да се принудат луѓето да ги користат. Во овој случај на луѓето не им се верува дека можат да разберат што е најдобро за нив, но се претпоставува дека на владата ѝ е дозволено да одлучува дека тие мора да носат сигурносни појаси и заштитни шлемови. Избирањето на една или неколку од овие мерки, повеќе или помалку патерналистички, несомнено вклучува етички размислувања за улогата на поединецот во однос на улогата на јавните власти.

Сообраќајот станува сè поопасен, колку и да растат предупредувањата, превентивните мерки, кампањите и контролите. Во намалувањето на неговата опасност најмногу може да помогне вистинската етичка намера на човекот да внимава на правилата и прописите, неговото свесно и одговорно однесување, самодисциплина и искрена желба да не направи штета врз себеси и другите.

Однесувањето во сообраќајот, сообраќајната етика и култура се работи што почнуваат да се учат уште од најрана, предучилишна возраст. Основното решение е во постојана едукација на сите учесници во сообраќајот на патиштата и почитување на сообраќајните правила и прописи без отстапувања.

1.3. Сообраќајна култура

Сообраќајната култура е специфичен вид на култура која треба да ја поседуваат сите учесници во сообраќајот. Тоа е мошне важен елемент на безбедноста во сообраќајот и не претставува само познавање на сообраќајните правила и прописи и умевање да се управува со возило, туку, и начин на движење и однесување во сообраќајот, кој ќе биде сообразен со општите интереси на учесниците во него и со интересите на неговата безбедност. Меѓутоа, како што констатира и МВР²³³, постојниот воспитно-образовен систем очигледно дека тоа не го постигнува.

Поимот сообраќајна култура²³⁴ претставува множество на сознанија, правила и норми на однесување во сообраќајот, врз чија основа поединецот го вреднува своето или туѓото однесување во сообраќајот како правилно или неправилно, општествено оправдано или неоправдано. Сообраќајната култура се состои од пишани и напишани правила кои имаат единствена цел, а тоа е почитување на сите учесници во сообраќајот, а особено кон незаштитените и слабо заштитените лица, како што се: пешаците, децата, постарите и инвалидизираниите лица и лицата со пречки во развојот. Сообраќајните правила и прописи ги создаваат луѓето. Променливи се и зависни од развојот на сообраќајот. Тие се основа за обликување на однесувањето на учесниците во сообраќајот, но и за безбедноста во сообраќајот. Освен тоа, помагаат возачите да совладаат одделни ситуации во одвивањето на сообраќајот. Учесниците во сообраќајот се должни да постапуваат во согласност со прописите за правилата на сообраќајот, со сообраќајните знаци поставени на патот и со знаците и наредбите што ги даваат униформираниите полициски службеници. Почитувањето на сообраќајните правила и прописи директно влијае на нивото на сообраќајната култура на учесниците во сообраќајот. Тоа произлегува и од основната дефиниција на сообраќајната култура во која се вели дека во неа се

²³³ Практични совети и предупредувања за возачите, Субјективниот фактор – виновник за зголемениот број на сообраќајни незгоди во Република Македонија, 23.01.2010, преземено од <http://www.mvr.gov.mk/ShowAnnouncements.aspx?ItemID=8202&mid=700&tabId=72&tabindex=0> [пристапено на 10.06.2014]

²³⁴ Повеќе кај Темков, К., Основи на сообраќајната безбедност и сообраќајната култура, 1 дел, преземено од <http://www.rsbsp.org.mk/doc12/osnovi-temkov.pdf> [пристапено на 01.03.2014]

содржани правила и норми на однесување во сообраќајот. Пишаните правила и прописи се дефинираат со закони и со подзаконски акти. Основен акт што ги уредува пишаните правила е Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и подзаконските акти кои произлегуваат од него. Па така, во него се потенцира и укажува дека државните органи, органите на општините и градот Скопје, правните лица, физичките лица и другите учесници во сообраќајот ги развиваат хуманите и етичките односи во сообраќајот, ја поттикнуваат солидарноста на учесниците во сообраќајот, со што придонесуваат за заштита на животот и здравјето на луѓето, особено на децата, старите и изнемоштени лица, лицата со посебни потреби и водат грижа за заштита на животната средина.²³⁵ Неписаните правила се универзални за сите можни сообраќајни ситуации (на пр. давање помош на возач кој застанал на пат поради дефект, давање помош на лица при премин на улица и сл.).

Нивото на сообраќајната култура што го поседува поединецот најмногу зависи од домашното воспитување и воспитувањето и образованието стекнато во текот на школувањето, пред сè, во основното и во средното училиште. Иако не постои посебен наставен предмет во образовниот систем на Република Македонија што ќе ја обработува сообраќајна култура, сепак, преку одредени содржини на други наставни предмети и воннаставни активности се допира проблематиката. Но, никогаш доволно! На тоа ни укажуваат секојдневни неправилни и некултурни однесувања во сообраќајот, не само кај младите туку и кај возрасните. Унапредување на сообраќајната култура треба да биде континуиран процес кај сите сегашни и идни учесници во сообраќајот.

Културата на сообраќајот²³⁶ се однесува на личното и колективното чувствување на неговата смисла и корисност, на барањето за сообразно подготвување и за овозможување на негово непречено развивање и одвивање, на знаењата за сообраќајот и за сообраќајните средства и аспекти на користењето, на приспособеноста за користењето на современите брзини и на односот кон резултатите и последиците од сообраќајот итн. Станува збор за цела гама погледи, определби, решенија, кои се важни за животот и движењето на човекот, во неговата заедница и во целото човештво.

Современиот патен сообраќај бара познавање и демонстрирање на соодветна сообраќајна култура од страна на сите учесници во сообраќајот. Како посебен вид, тука се издвојува и сообраќајно-техничката култура²³⁷, како општо познавање на проблемите при управувањето на возилото под различни услови на патот во зависност од климатските и атмосферските услови, сопирниот пат на возилото при сопирање, влечната сила на возилото, влијанието на природата од инерцијата при совладувањето на кривини, работата на моторот, како и преносните уреди кога возилото се движи на угорница или надолу. Во сообраќајно-техничката култура на возачот додека управува со возилото, секогаш треба да биде присутен принципот на дефанзивно возење, под кое се подразбира почитување на сите непредвидени ситуации во секое време, како и прописите со кои е регулиран сообраќајот на патиштата.

2. Материјална одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај

Патниот сообраќај претставува ризик за сите учесници кои се вклучени во него. Со учеството и употребата на моторните возила во патниот сообраќај, може да се нанесе материјална и нематеријална штета, со што тие претставуваат потенцијална реална

²³⁵ Чл. 3-а, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

²³⁶ Повеќе кај Темков, К., Култура и етика во сообраќајот, преземено од <http://www.rsbp.org.mk/doc12/kultura-temkov.pdf> [пристапено на 01.03.2014]

²³⁷ Јосифовски, Д., Сообраќајна психологија, Авто-мото сојуз на Македонија, Скопје, 2006, стр. 129

опасност за секој учесник во сообраќајот на патиштата. Секој возач по своја вина може да нанесе штета врз неговото возило и врз другите учесници во сообраќајот, при што сноси материјална одговорност, а воедно и обврски кои произлегуваат од неа. Со цел, економски да се заштитат себеси и другите учесници во сообраќајот, сопствениците на моторните возила мора да склучат задолжително и со закон пропишано осигурување од автомобилска одговорност, а покрај тоа постои и можност за доброволно, т.н. каско осигурување.

Според Законот за супервизија на осигурувањето, една од класите на осигурување во чии рамки може да се вршат работите на осигурување е осигурувањето на моторни возила (каска)²³⁸, кое ги покрива штетите за моторни возила со сопствен погон (освен шински) и влечни патни возила, како и осигурување од одговорност од употреба на моторни возила.²³⁹

Законот за задолжително осигурување во сообраќајот²⁴⁰ ги дефинира следниве поими, кои се значајни за материјалната одговорност на учесниците во патниот сообраќај:

- одговорно друштво за осигурување претставува друштво за осигурување со кое сопственикот на превозното средство со чија употреба е причинета незгодата склучил договор за задолжително осигурување;
- корисник на осигурување е лице кое има право на надомест од задолжителното осигурување во сообраќајот;
- оштетено лице е лице кое претрпело штета од употреба на превозно средство.

2.1. Доброволно, т.н. каско осигурување

Осигурувањето на моторни возила (каска) претставува осигурување од штета на сопственото моторно возило. Притоа, може да се осигураат сите видови на копнени моторни, патнички, товарни, специјални, приклучни и работни возила и нивната дополнителна опрема и составни делови. За разлика од осигурувањето од автомобилска одговорност, каско осигурувањето не е задолжително – што значи дека осигуреникот може доброволно да ја склучи полисата со намера моторното возило да го заштити од најразлични оштетувања. Значи, авто-каска е доброволно осигурување на моторното возило со цел надомест на материјални штети на возилото, независно од причината и виновникот за нивно настанување.

Осигурителните компании во Република Македонија, каско осигурувањето го нудат во неколку облици и комбинации, преку разновидни понуди и продукти на осигурување, и тоа како:

- потполно каско осигурување;
- делумно каско осигурување и
- дополнително осигурување на возачот и патниците од незгода.

Со потполно каско осигурување се надоместуваат штети на моторните возила предизвикани од следните ризици:

- сообраќајна незгода: превртување, судар, удар, лизгање, урнување и слично;

²³⁸ Чл. 5, став 1, точка 3, Закон за супервизија на осигурувањето, Сл. Весник на РМ бр. 27/02, 79/07, 88/08, 67/10, 44/11, 30/12, 188/13 и Одлуки на УСРМ бр. 100/02, 203/03, 154/07, 218/08, 121/11, 122/11, 130/11, 129/11, 202/11

²³⁹ Чл. 5, став 1, точка 10, *ibid.*

²⁴⁰ Чл. 2, Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, Сл. Весник на РМ бр. 88/05, 71/06, 81/08, 47/11, 135/11 и Одлука на УСРМ бр. 4/07

- удар од предмет, освен кај работните машини доколку за нив не е платена премија за осигурување од кршење;
- пожар;
- ненадејно надворешно термичко или хемиско дејство;
- удар од гром;
- експлозија, освен експлозија од нуклеарна енергија;
- луња (под луња се смета ветер со брзина од 17,2 m/s, односно 62 km/h, јачина од 8 степени по Бофоровата скала или повеќе);
- град;
- снежна лавина;

Со осигурувањето се опфатени и штети предизвикани од дејство на:

- воздушен притисок од снежни лавини;
- паѓање на воздушни летала;
- манифестации и демонстрации;
- кражба, противправно одземање на возило и разбојништво во сите земји во Европа (само доколку е платена дополнителна премија)
- злонамерни постапки на трети лица;
- оштетување на тапацирот во осигуреното возило предизвикано при давање помош на лица кои се повредени во сообраќајна несреќа или на друг начин;
- намерно предизвикување штета на осигурениот предмет со цел да се спречи поголема штета на тој или друг предмет или лица;
- поплава, порој и високи води.

Со дополнително осигурување од незгода се покриваат штетите предизвикани на возачот и сопатниците во случај на: загуба на живот, инвалидитет, трошоци за лекување и дневен надомест за боледување.

Со осигурување од опасноста да дојде до кршење можат да бидат опфатени влечни возила и работни превозни средства, работни уреди на товарните возила, автобуси, приколки, работни возила и радиостаници вградени во превозните средства.

2.2. Задолжително осигурување од авто-одговорност

Со законот за задолжително осигурување во сообраќајот се уредува задолжителното осигурување²⁴¹ на:

- а) патници во јавен превоз од последици на несреќен случај незгода;
- б) сопственици, односно корисници на моторни и приклучни возила.

Сопствениците на превозни средства се должни пред да го пуштат превозното средство во сообраќај да склучат договор за задолжително осигурување со друштво за осигурување кое има дозвола за вршење на работи на задолжително осигурување. Регистрација на превозно средство, продолжување на регистрација, издавање на пробни таблички, како и издавање на налепница, може да се изврши откако на органот надлежен за регистрација ќе му биде поднесен доказ за склучен договор за задолжително осигурување најмалку за периодот на важност на регистрацијата. Со договорот за задолжително осигурување е опфатена и одговорноста на сите лица кои со согласност на сопственикот управуваат со превозното средство.²⁴²

Автомобилска одговорност или осигурување од одговорност од употреба на моторни возила подразбира осигурување на законската одговорност на носителот на осигурувањето за причинување на штети на трети лица со употреба на сопственото возило

²⁴¹ Чл. 1, *ibid.*

²⁴² Чл. 3, *ibid.*

при сообраќајни несреќи. Овој вид на осигурување, кое е задолжително со закон и се прави еднаш годишно при регистрацијата на возилото, ги обезбедува сите материјални и нематеријални штети во сообраќајните несреќи.

Сопственикот, односно корисникот на моторно и приклучно возило е должен да склучи договор за осигурување од одговорност за штети што со употреба на моторното возило ќе им ја причини на трети лица поради смрт, телесна повреда, нарушување на здравјето, уништување или оштетување на предмети, освен од одговорност за штети за предметите што ги примил на превоз.²⁴³

Со осигурувањето од автомобилска одговорност, всушност е покриена граѓанско-правната одговорност за штети причинети кон трети лица, при употреба на моторно возило. Тоа практично значи дека штетата што ќе ја предизвика возачот (осигурен од автоодговорност во моментот на настанување на штетата) кон трето лице, нема да биде на негов товар, туку на осигурителната компанија од која е издадена неговата полиса.

Со овој вид осигурување не е осигурано ниту возилото, ниту сопственикот на возилото, кој е всушност осигуреник или носител на осигурувањето.

Возачите – учесници во сообраќајна незгода во која е предизвикана мала материјална штета, се должни веднаш да ги отстранат возилата од коловозот, да овозможат непречено одвивање на сообраќајот и да го пополнат и потпишат Европскиот извештај за сообраќајна незгода. Европскиот извештај за сообраќајна незгода не се пополнува и потпишува во случај на сообраќајна незгода во која има повредени или загинати лица и односно настанала голема материјална штета. Европскиот извештај за сообраќајна незгода го прави достапен за учесниците во сообраќајот Националното биро за осигурување на Република Македонија²⁴⁴. Друштвото за осигурување при склучување на договор за задолжително осигурување (полиса) е должно на сопственикот на возило да му издаде европски извештај за сообраќајна незгода согласно со моделот на извештај издаден од Европскиот комитет за осигурување.²⁴⁵

Со склучување на договор од автоодговорност со некоја компанија за осигурување, наместо осигуреникот, компанијата ќе ја плати настанатата штета кон трети лица (оштетено или уништено моторно возило, смрт, телесна повреда, нарушена здравствена состојба итн.) ако до сообраќајната несреќа дојде по негова вина, со што практично, осигуреникот е заштитен од сите потенцијални ненамерни грешки.

²⁴³ Чл. 14, *ibid*.

²⁴⁴ Националното биро за осигурување беше основано во Скопје со Договор склучен во 1993 година, од страна на друштвата за осигурување во Република Македонија, АД за осигурување и реосигурување „Македонија“ (сегашно „Осигурување Македонија а.д.Скопје – Виена Иншуренс Груп“) и АД за осигурување „ВАРДАР“ (сегашно „ТРИГЛАВ“). Националното биро за осигурување беше примено во Советот на Бироата со седиште во Лондон во мај 1994 година со што стана полноправна членка на Советот на Бироата и се стекна со право да издава македонски меѓународно признати зелени карти. Така, Националното биро за осигурување стана составен дел на единствениот европски Систем за зелена карта. Националното биро за осигурување е непрофитна организација. Според Законот за задолжително осигурување на Република Македонија, Националното биро за осигурување ги врши работите предвидени со меѓународните спогодби за осигурување на сопствениците и корисниците на моторни возила од одговорност во сообраќајот, и на тој начин ги претставува друштвата за осигурување од Република Македонија во меѓународните организации и институции за осигурување. Во Националното биро за осигурување членуваат единаесет осигурителни друштва и тие се овластени од страна на Бирото да издаваат зелени карти. Органи на Управување на Националното биро за осигурување се Директор на Бирото, Управен одбор и Собрание на Бирото. Повеќе информации за Националното биро за осигурување на неговата официјална интернет страница <http://www.nibm.com.mk>

²⁴⁵ Чл. 225, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

2.3. Надомест на штета

Право на надомест на штета имаат сите лица кои се наоѓаат во возилото кое ја причинило сообраќајната несреќа, како и сите лица кои се наоѓаат во другото возило кое учествувало во сообраќајната несреќа.

Во однос на правото за поднесување на барање за надомест на штета²⁴⁶ оштетеното лице има право да поднесе барање за надомест на штета директно до одговорното друштво за осигурување. Оштетеното лице може да поднесе тужба за надомест на штета до надлежен суд само доколку претходно поднело барање за надомест на штета до одговорното друштво за осигурување. Друштвото за осигурување не може спрема оштетеното лице да истакне приговор што врз основа на законот или договорот за осигурување би можело да го истакне спрема осигуреното лице поради непридржувањето кон законот, условите на осигурување или кон договорот за осигурување.

Право на надомест на штета по основ на осигурување од автомобилска одговорност има секое лице освен²⁴⁷:

1) лицето кое управувало со моторното возило со чија употреба е предизвикана несреќата;

2) сопственикот, сосопственикот, договорувачот на осигурувањето и секој друг корисник на возилото кој во моментот на настанување на несреќата не управувал со моторното возило со чија употреба е предизвикана несреќата, но само за износот на штета поради уништување или оштетување на предмети;

3) лицето кое на нелегален начин присвоило моторно возило, како и соучесникот во нелегално присвојување на моторно возило, со чија употреба е предизвикана незгодата, без разлика дали истото управувало со моторното возило во моментот на настанување на несреќата и

4) лицата кои штетата ја претрпеле како резултат на:

- употреба на моторно возило во спортски приредби за кои е добиена официјална согласност и на кои е потребно да се постигне максимална брзина и

- употреба на моторното возило во терористички акт или воени операции дефинирани согласно со Кривичниот законик на Република Македонија.

Во случај во сообраќајната несреќа да учествува и возило со странска регистрација (и под претпоставка истото да е одговорно за несреќата), пријавата на штета се поднесува до Националното биро за осигурување или директно до друштвата – членки на Бирото (при тоа мора да се води сметка за колизија на интереси, но и за склучени кореспондентски договори. Приговор на донесено решение може да се достави до второстепена комисија во друштвата за осигурување или до Министерството за финансии согласно Законот за супервизија на осигурувањето, а може да се поведе и постапка за посредување.

Во случај на сообраќајна несреќа, во која штетата ја има предизвикано неосигурано возило²⁴⁸, оштетеното лице барањето за надомест на штета треба да го поднесе до своето друштво за осигурување (значи во друштво за осигурување каде оштетениот има склучено договор-полиса за осигурување од автомобилска одговорност). Друштвото за осигурување во рок од 8 дена ја поднесува пријавата на штета во Гарантниот фонд на Националното биро за осигурување, од каде ќе се рефундира исплатениот надомест за штета. Во случај кога во сообраќајната несреќа учествувало и неосигурано возило со странска регистрација (и под претпоставка истото да е одговорно за несреќа-

²⁴⁶ Чл. 5, Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, Сл. Весник на РМ бр. 88/05, 71/06, 81/08, 47/11, 135/11 и Одлука на УСРМ бр. 4/07

²⁴⁷ Чл. 15, *ibid.*

²⁴⁸ Чл. 62, *ibid.*

та), пријавата на штета се поднесува до друштвото за осигурување каде оштетениот има полиса за осигурување од автомобилска одговорност.

Во случај на сообраќајна несреќа од непознато возило се надоместува согласно законот само нематеријална штета²⁴⁹. Оштетеното лице барањето за надомест на штета треба да го поднесе во едно од друштвата за осигурување кои имаат лиценца за осигурување од автомобилска одговорност. Друштвото за осигурување во рок од 8 дена ја поднесува пријавата на штета во Гарантниот фонд на Националното биро за осигурување од каде ќе се рефундира исплатениот надомест за штета. Националното биро за осигурување на 24.10.2006 година има донесено Критериуми за надомест на нематеријална штета поради смрт, телесна повреда и нарушување на здравјето од употреба на моторни возила²⁵⁰.

3. Прекршочна одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај

3.1. Сообраќајно-правни аспекти

Сообраќајното право²⁵¹ авторите го дефинираат на различни начини, пред сè во зависност од тоа колку се уважува автономноста на сообраќајното право од останатите гранки на правото од кои е изведено. Трите најпознати дефиниции на сообраќајното право гласат:

1. Сообраќајното право претставува област на правни науки која изучува оптимално регулирање на сообраќајот во општеството. Оваа дефиниција го нагласува научниот аспект на сообраќајното право (научна област), неговите широки рамки и припадност (област на правни науки), како и предметот со кој се занимава (сообраќајот).

2. Сообраќајното право претставува правна област (гранка на правото) која ги регулира сообраќајните активности во општеството. Ова е поконкретна дефиниција и ја нагласува практичната вредност на сообраќајното право. Од друга страна, оваа дефиниција сугерира дека не се јасни границите на сообраќајното право, туку дека тие се преплетуваат со многу други области. Правните односи во сообраќајот се проучуваат и во другите гранки на правото: во економското право, во меѓународното право, во управното право, во граѓанското право, во облигационото право итн. сообраќајот и регулирањето на сообраќајот се заеднички именител за сите сегменти од оваа област.

3. Сообраќајното право претставува збир на правни норми со кои се регулираат односите помеѓу субјектите во сообраќајот. Ова е најконкретна, практична дефиниција за сообраќајното право. За практиката е значајно да се заокружи збирот на правните норми (извори) кои усогласено и во целина ги уредуваат односите помеѓу субјектите во сообраќајот. Ова е значајно и за полицијата, а особено за сообраќајната полиција, која е заинтересирана за доследно спроведување на овие норми. Првите пишани правила во сообраќајот настанале од обичаите и навиките кои со време ги граделе учесниците во сообраќајот.

Сообраќајното право има сличности со класичните гранки на правото, но има и значајни специфичности. Сообраќајното право е изведено од класичните гранки на правото (управно, економско, меѓународно...), ги задржува обележјата на гранките на

²⁴⁹ Чл. 63, *ibid*.

²⁵⁰ Влада на Република Македонија, Комисија за осигурување од автомобилска одговорност, Критериуми за надомест на нематеријална штета поради смрт, телесна повреда и нарушување на здравјето од употреба на моторни возила, Скопје, октомври, 2006

²⁵¹ За поим, предмет, поделба, субјекти и извори на сообраќајното право повеќе кај Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003, стр. 102-104, Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010 и Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja*, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 39-56

правото од кои е изведено и ги почитува општите правни начела (содржината на правните норми, приматот на меѓународните извори на правото, уставноста, законитоста итн.). Меѓутоа, сообраќајното право има и значајни специфичности. Сообраќајот е високо нормирана област на општествениот живот (на меѓународен и внатрешен план), многу е развиена меѓународната соработка, прво настануваат нормите на меѓународните извори на правото, а потоа се преземаат и понатаму се разработуваат во внатрешните извори, нагласен е приматот на нормите на меѓународното право. Конечно, сообраќајното право има и свој специфичен предмет (сообраќајна активност).

Значи, сообраќајното право како дел од правниот систем за предмет го има сообраќајот како специфичен општествено-економски и техничко-технолошки однос во општеството, со кој се постигнува физичко совладување на растојанието во просторот. Предметот на сообраќајното право е одреден преку карактерот на сообраќајот како општествена и стопанска активност, која допира во разните области на правното регулирање. Вршејќи поместување на луѓето и добрата во просторот, сообраќајот пред сè, има економски карактер. Меѓутоа, многу често се присутни и социјалните, културните, здравствените, воените и други причини. Ако поблиску се анализира содржината на сообраќајно-правните норми може да се констатира дека предмет на сообраќајното право во домашните и меѓународните рамки се:

- работните односи во сообраќајот – т.н. сообраќајно работно право;
- организацијата на сообраќајот – т.н. сообраќајно управно право;
- безбедноста во сообраќајот – посебно право во безбедноста на сообраќајот, кое е најсамостојно и најеволутивно во однос на класичните гранки на правото – управно, граѓанско, меѓународно и др.

Нормите во врска со безбедноста во сообраќајот опфаќаат многу различна материја, која со законите и други прописи е регулирана во нашата земја, а посебно:

- услови за лицата кои управуваат со сообраќајот и сообраќајните средства кои мора да ги исполнуваат;
- услови кои возилата и сообраќајните патишта мора да ги исполнуваат за постоење на безбедност во сообраќајот;
- обврски на органите и организациите кои го организираат и регулираат одвивањето на сообраќајот, а кои се од значење за безбедноста во сообраќајот;
- обврски на органите кои го контролираат сообраќајот, обврски и начини на соработка на сите општествени фактори кои работат на работи кои се под влијание на безбедноста во сообраќајот (авто школи, здравствени установи и др.) и сл.

Субјектите на сообраќајното право се разликуваат во зависност од тоа дали разгледувањето го опфаќа меѓународното сообраќајно право или домашното сообраќајно право. Кај меѓународното сообраќајно право субјекти може да бидат државата, меѓународните организации и приватните организации. Меѓутоа субјектите на сообраќајното право спрема македонското внатрешно право може да бидат: превозници, корисници на сообраќајни услуги, државни органи и приватни организации, сообраќајни лица, трети лица, лица кои учествуваат во услугите кои го следат сообраќајот и сл.

Сообраќајното право е особено развиена правна дисциплина со богата правна литература. Меѓутоа, долго време, па и денес, сообраќајното право е оспорувано од страна на разни научници, поради тоа што е изведено од другите гранки на правото и тоа особено од управното право (организација, безбедност), стопанското право, граѓанското право (граѓанско-правни и други работни односи во сообраќајот) и дел од меѓународното право (работа на меѓународниот транспорт по море, железница, пат, внатрешни водени патишта, воздушен превоз и др.). Меѓутоа, сообраќајот ги опфаќа сите пошироки области од општествено-економските односи и почнува со значителен обем

да се развива по сопствени законитости со прифаќање на одредени заеднички начела за сите гранки на правото. Сообраќајното право станува сè посамостојно со изразена еволутивност и специфични правни правила.

Посебна карактеристика на сообраќајното право е дека многу правни институти на сообраќајното право се регулираат најпрво на меѓународен план, а дури потоа се пренесуваат во домашното законодавство како готови решенија, со тоа што се утврдуваат во националните рамки на санкции и организациона надлежност за следење и спроведување на овие норми. Ова произлегува, пред сè, поради тоа што сообраќајот сè повеќе се развива како меѓународна активност, поради брзиот технички и технолошки развој, барањата за поголема безбедност, проток, олеснување на правните операции и заштита на човековата средина, навремено меѓународно регулирање на односите во сообраќајот и сл. Втора карактеристика на меѓународното сообраќајно право е во тоа што нормите на меѓународното право имаат примат во државите кои ги ратификувале меѓународните конвенции, над нормите на домашното сообраќајно право, која не е толку присутна во другите гранки на правото, поради фактите дека и односите на меѓународен план во овие области се малку регулирани. Трета карактеристика на сообраќајното право е дека сè повеќе се конкретизира унификацијата на сообраќајното право, која се состои во изедначување на нормите (прописите) со внатрешното и меѓународното право. Сообраќајот овозможува промена на добрата во меѓународни размери и тоа во обем во кој се зголемува меѓународната трговија. Тој, исто така, ги следи потребите на постојаното зголемување на движење на луѓе преку државните граници поради туристички, работни, семејни и други причини. Од тие причини неопходно е изедначување и унификација на правните норми помеѓу државите и примена на исти или слични норми од страна на учесниците во сообраќајот во разни држави²⁵². Четврта карактеристика на сообраќајното право е дека во него постојат различни норми по својот карактер и тоа повеќе отколку во другите гранки на правото. Покрај типичните сообраќајни норми за сообраќајните патишта, средства и правила во сообраќајот, сообраќајното право опфаќа и бројни норми од управно-правен карактер, имотно-правен карактер и меѓународно-правен карактер.

Правната литература разликува поделба на сообраќајното право според гранките во сообраќајот, карактерот на нормите или позитивно-правните прописи. Најчеста е поделбата според видот на средствата и сообраќајните патишта и според неа постојат: патно, железничко, речно (ги опфаќа и каналскиот и езерскиот сообраќај), поморско, воздушно, поштенско и сообраќајно право за телекомуникации. Притоа секое од овие права се третира врз основа на внатрешно и меѓународно сообраќајно право, како и сообраќајно-управно и работно (деловно) право.

²⁵² На оваа задача работат повеќе меѓународни организации, органи и тела, како што се: Конференција на европските министри за транспорт (СЕМТ), Меѓународна организација за превентивна (PRI), Европска економска комисија на Обединетите нации (ECE UN), Меѓународна организација за стандардизација (ISO), Организација за економска соработка и развој (OECD), Совет на Европа (СоЕ), Парламент на ЕУ, Меѓународно здружение за патен превоз (IRU). Покрај наведените организации постојат и голем број на други кои активно работат во поедини сегменти на сообраќајот и даваат придонес во понатамошниот развој на сообраќајот, па и безбедноста на сообраќајот. Меѓу нив се: Светската туринг и автомобилистичка организација (ОТА), Меѓународната организација на полицијата (INTERPOL), Меѓународната организација на шефови на полиции (IFSO), Светската здравствена организација (WHO), Меѓународната федерација на инженери и техничари за мотори и моторни возила (FISITA), Меѓународното здружение за несреќи и сообраќајна медицина (IAATM), Меѓународниот комитет за алкохол, дрога и сообраќајна безбедност (ICADUS), Меѓународното здружение за истражување на однесувањето на возачите (IDBRA), Меѓународното здружение за школување на возачите и сообраќајното воспитување (IVV), Меѓународната патна федерација (IRF), Меѓународната автомобилистичка федерација (FIA), Меѓународната мотоциклистичка федерација (FIM), Меѓународната унија за јавен транспорт (UITP).

Во патното сообраќајно право управно-правната материја опфаќа: организација на патниот сообраќај, надлежности на органите за регулирање и контрола на сообраќајот, барања кои мора од гледиште на безбедноста и протокот на сообраќај да ги исполнуваат возачите, возилата, патиштата, сообраќајните раскрсници, како и правила на сообраќање и сл.

Изворите на сообраќајните права можат да бидат меѓународни и домашни.

Меѓународни извори на сообраќајното право се: меѓународните конвенции (повеќе отколку кај другите гранки на правото), меѓународните протоколи, билатералните и мултилатералните договори, резолуциите, директивите и препораките, меѓународните стандарди, договорите на транспортерите, воедначените услови за работа, единственото толкување на работните клаузули итн. Кога еднаш ќе се прифатат, меѓународните извори на сообраќајното право стануваат дел од внатрешното право. Доколку некои внатрешни извори на сообраќајното право се разликуваат од меѓународните извори, се применуваат одредбите на меѓународните извори. Меѓународните извори на сообраќајното право сè повеќе еднообразно го регулираат сообраќајот, а посебно безбедноста на сообраќајот, а тргнуваат од научните достигнувања, резултатите од истражувањата, постојната практика, нивоата на техничко-технолошки развој на сообраќајот и развојот на меѓународните односи. Сè повеќе се води сметка за разликата помеѓу државите. Меѓународните извори многу често се потполни: опфаќаат сè освен организација, надлежности и санкции. Обично се усогласуваат и усвојуваат меѓународни конвенции и договори врз основа на искуства и најразвиена практика, а потоа со нив се усогласуваат националните законодавства. На тој начин се намалува разликата помеѓу националните законодавства и се обезбедува постојано унапредување и развој на нормативното регулирање на сообраќајот. Меѓународните извори претставуваат основа за внатрешните извори на сообраќајното право, ги одредуваат општите услови на работење, но не ги одредуваат субјектите – носителите на обврски, ниту санкциите.

Во македонското законодавство посветено на сообраќајните права, типично е дека секоја гранка на сообраќајот е уредена со посебни прописи. Од друга страна, поединечното законско регулирање по гранки е условено и со традиција и поистовестно со практика и на меѓународен план. Внатрешни извори на сообраќајното право во Република Македонија се: Уставот на Република Македонија, законите, подзаконските акти и останати извори на сообраќајното право (обичаите, судската практика и правната наука).

3.2. Сообраќајна делинквенција

Сообраќајната делинквенција претставува масовна општествена негативна појава и тенденција, која се манифестира низ разновидно противправно, неетичко и неодговорно однесување на учесниците во сообраќајот, поради што настануваат многубројни и разновидни сообраќајни несреќи, чии последици се голем број на изгубени човечки животи, тешки и полесни телесни повреди и огромни материјални штети. Поради тоа, без сомнение, сообраќајните несреќи на патиштата, во современите услови на живеење, особено во недоволно развиените земји (на локално, национално и глобално ниво), претставуваат сериозен безбедносен и јавно-здравствен проблем и посебни предизвици во нивниот современ раст и развој.²⁵³

²⁵³ Повеќе во Мургоски, Б., Бабаноски, К., Полициско-превентивни активности за намалување на сообраќајната делинквенција во Република Македонија (Police-preventive activities for reducing road traffic delinquency in the Republic of Macedonia), Zbornik radova, Međunarodni naučni skup, Dani Arčibalda Rajsa, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd, 1-2.03.2012, str. 211-227

Разновидните форми на престапничко однесување, кои се условени со користење на сообраќајни средства и непридржување (непочитување) на сообраќајните правила и прописи, во криминолошка смисла, се сместуваат во посебна група, т.н. сообраќајна делинквенција. Современиот живот бара сè поголема мобилност, па поради тоа сообраќајната моторизација станува неопходен елемент од денешниот живот. Во новиот, сè побрз стил на живот, се влегува со старите навики, морални обичаи, што неминовно доведува до социјални конфликти, а сообраќајната делинквенција е еден од примерите на тие конфликти.²⁵⁴

Сообраќајната делинквенција претставува масовна негативна општествена појава со противправно општествено однесување во сообраќајот, кое се манифестира во предизвикување или учествување и придонесување во настанувањето на различни општествени појави со загрозување и страдања на учесниците во сообраќајот и/или уништување на материјалните вредности во сообраќајот.²⁵⁵

Сообраќајната делинквенција претставува посебен облик на криминално однесување, која е специфична во криминолошки (етиолошки-феноменолошки), кривично-правен и пенолошки поглед. Тие специфичности го имплицираат и називот – сообраќајна делинквенција, па поради тоа, тие се издвојуваат во посебна група на кривични дела во рамките на позитивните кривични законодавства.²⁵⁶ Од противправните однесувања во патниот сообраќај, најопасни се казнените поведенија, а меѓу нив оние поведенија од кои настануваат кривичните дела, кои често кулминираат во сообраќајни незгоди и тоа со трагични последици.²⁵⁷ Сообраќајно кривично дело во материјална смисла е такво однесување на човекот со кое тешко и сериозно се загрозуваат или повредуваат темелните општествени или поединечни вредности во сообраќајот и со кое грубо се нарушуваат заштитените општествени односи, додека во формална смисла подразбираме противправно, општествено опасно однесување (сторување или пропуштање) на човекот, кое како такво е одредено или опфатено со законот и за кое е пропишана кривична санкција.²⁵⁸

Инаку, поимот на сообраќајната делинквенција има различен третман во стручната литература и кривичните законодавства на различни земји во светот. Па така, во некои кривично-правни системи, сообраќајните деликти се делат на кривични дела и прекршоци. Во некои земји постои само поимот сообраќаен деликт, кој ги опфаќа и кривичните дела и прекршоците, кои помеѓу себе се разликуваат според видот и карактеристиките на настанатите последици. Според професорот Бачановиќ²⁵⁹, сообраќајните деликти претставуваат кривичните дела инкриминирани во Кривичниот законик на Република Македонија, а сообраќајната делинквенција ја сочинуваат останатите казниви (забранети) дела во рамките на нашиот правен систем, а тоа се прекршоците. Кај кривичните дела карактеристична е опасноста и последиците кои се од поголем обем во однос на животот на луѓето или имотот, кои се резултат на конкретно одредено однесување, а додека пак, кај прекршоците се смета дека е доволна т.н. апстрактна опасност. Тоа значи дека, ако со кршењето на прописите не е доведен во опасност животот на одредено лице или имотот, тогаш нема да постои кривично дело, туку прекршок.

²⁵⁴ Бошковиќ, М., Криминологија с пенологијом део II, Социјална патологија, Нови Сад, 2002, стр. 163-169

²⁵⁵ Šeparović, Prometna delikvencija i društvena samozaštita, Zagreb, 1981, str. 13

²⁵⁶ Milutinovic, Kriminologija, Beograd, 1986, str. 184

²⁵⁷ Inić, M., Etiologija saobraćajnih nezgoda na putevima, Beograd, 1978, str. 9

²⁵⁸ Šeparović, Z., Stradanje u prometu, Zagreb-Beograd, 1978, str. 49

²⁵⁹ Бачановиќ, О., Полицијата и жртвите, 2-ри Август С – Штип, Скопје, 1997, стр. 272

За потребите на овој труд, прифатено е гледиштето дека сообраќајната делинквенција ја сочинуваат двете групи кривични неправа, инкриминирани во кривичните дела и прекршоците во сообраќајот на патиштата, од кои првите (сообраќајните кривични дела) се карактеризираат со нивниот интензитет на загрозување и конкретни штетни последици, а додека вторите (сообраќајните прекршоци) со својата масовност и апстрактна опасност.

За истакнување е фактот дека секоја сообраќајна несреќа секогаш не е и кривично дело или прекршок. Сообраќајната несреќа станува противправно (незаконско) поведение, ако во конкретниот настан се стекнат и исполнат законски пропишаните обележја на дејствието (законското битие) на делото, посебните својства на извршителот, причинските врски и односи и последиците.

Особено е дискутабилно прашањето за идентификување на поимот делинквент на волан со општиот делинквент (делинквент „на нозе“). Иако педалата за гас е еден вид „оружје“, сепак би било погрешно престапникот на воланот да се третира идентично како и секој друг престапник. Освен во посебни и тешки случаи, возачот и кога ќе предизвика смрт е во специфична ситуација. Тој тоа не го сака, затоа што ризикувајќи со возењето го изложува на опасност и својот живот.²⁶⁰

При анализата на денешните различни теоретски концепции за личноста на сообраќајниот делинквент и обидите за негово типологизирање²⁶¹, развиени од поголем број автори и теоретичари во областа на безбедноста во сообраќајот, се констатира дека ниедна од нив не може во целина да ја објасни сообраќајната делинквенција и да ги опфати сите видови сообраќајни делинквенти. Секоја од тие концепции, токму поради својата ексклузивност и идеолошка обоеност, трпи и не може да ја издржи критиката, иако во секоја од нив се наоѓа одредено ниво на вистина. Тие претставуваат и објаснуваат поголеми или помали сегменти на учесниците во сообраќајот, но ниедна не може да го претстави основниот концепт со кој би можел да се објасни субјективниот фактор во настанувањето на сообраќајните несреќи. Од сите нив, може да се заклучи следното:

- еден дел од сообраќајните деликти се извршени од корисни, лојални граѓани;
- меѓу сообраќајните делинквенти се наоѓаат и асоцијални типови, порано осудувани за сообраќајни и други општествено забранети дела;
- меѓу сообраќајните делинквенти има значаен број агресивни лица, меѓу кои има и извесен дел пореметени и
- лицата склони на сообраќајни несреќи, извршуваат и значаен број сообраќајни (скриени) деликти.

²⁶⁰ Матовски, М., Моралот во патниот сообраќај, III издание, Просветно дело, Скопје, 1984, стр. 55

²⁶¹ За теоретски концепции за личноста на сообраќајниот делинквент и обидите за негово типологизирање повеќе кај Мурѓоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003 стр. 70-77, Кралев, Т., Сообраќајниот делинквент и затворот – ресоцијализацијата на сообраќајните делинквенти во затворски амбиент, Скопје, 1997, Кралев, Т., Кривично-правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студентски збор, Скопје, 1994, Кралев, Т., Криминологија на небрежната (сообраќајната) делинквенција, Академик, Скопје, 1998, Šeparović, Prometna delikvenција i društvena samozaštita, Zagreb, 1981 и Šeparović, Z., Stradanje u prometu, Sigurnost i odgovornost u saobraćaju, drugo znatno izmijenjeno i prošireno izdanje knjige, Pravni fakultet – Zagreb, Zagreb-Beograd, 1987

3.3. Сообраќајни прекршоци во Република Македонија

Иако прекршочната одговорност е полесен облик на противправно однесување во однос на кривично-правната одговорност, сепак, не треба да значи дека ваквата одговорност е незначителна. Сериозноста на ваквата одговорност произлегува од нејзината зачестеност, нарушувањето на јавниот ред и мир и начинот на живот. Во Република Македонија, прекршоците се предвидени исклучиво со закон, што значи дека никој друг акт, освен законот не може да утврди прекршок или прекршочна санкција. Прекршоците, кај нас, се предвидени со повеќе закони, но и подзаконски акти. Во однос на сообраќајните прекршоци, конкретно, прекршоците против безбедноста во патниот сообраќај, значајни се Законот за прекршоци, како основен закон во оваа област, Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, Законот за јавните патишта, Законот за возила, Законот за превоз во патниот сообраќај, Законот за превоз на опасни материји во патниот и железничкиот сообраќај и други закони.

Според Законот за прекршоци²⁶² прекршокот е противправно дело кое со закон е определено како прекршок, чии обележја се определени со закон и за кое е пропишана прекршочна санкција.

За сторен прекршок под условите од Законот за прекршоци, се изрекуваат²⁶³:

- 1) прекршочни санкции за полнолетни сторители;
- 2) прекршочни санкции за малолетни лица;
- 3) прекршочни санкции за правни лица и
- 4) посебни прекршочни мерки²⁶⁴.

Според Министерството за внатрешни работи на Република Македонија²⁶⁵, денес, сообраќајните прекршоци на нашите патишта се толку бројни, а и сообраќајните несреќи како нивна последица се толку чести што со право може да се констатира дека безбедноста на патниот сообраќај е загрозувана до степен што навистина загрижува. Со право веќе може да се каже дека во ни една друга област на човековите активности не се чинат толку прекршоци и не се отстапува од нормите и правилата за поведение толку многу, како што е тоа случај во областа на сообраќајот. Голем број од учесниците во сообраќајот, особено возачите, многу често, понекогаш несвесно, а често пати и свесно самите себе се доведуваат во ситуација да постапат спротивно на некоја норма или правило за поведение во сообраќајот, а со тоа веќе да ја доведат во опасност сопствената безбедност или безбедноста на останатите учесници во сообраќајот, а не ретко и двете истовремено, односно на сообраќајните несреќи секогаш им претходат сообраќајни прекршоци.

²⁶² Чл. 5, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁶³ Чл. 4, *ibid*.

²⁶⁴ Посебни прекршочни мерки се конфискација на имот и имотна корист и одземање на предмети. Наведено според чл. 41, *ibid*.

²⁶⁵ Практични совети и предупредувања за возачите, Субјективниот фактор – виновник за зголемениот број на сообраќајни незгоди во Република Македонија, 23.01.2010, преземено од <http://www.mvr.gov.mk/ShowAnnouncements.aspx?ItemID=8202&mid=700&tabId=72&tabindex=0> [пристапено на 10.06.2014]

Табела 3.1. Преглед на повреда на прописите во областа на сообраќајот на патиштата во Република Македонија во периодот 2004-2013 година²⁶⁶

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	просек	ВКУПНО		
												СЕ	%	
Употреба на нерегистрирани возила во сообраќај	25.826	24.013	22.358	14.971	14.418	15.517	18.204	16.901	18.507	18.736	18.945	189.451	24,39	
Управување на возило без возачка дозвола	20.454	18.617	17.257	12.429	8.625	11.105	12.424	12.433	13.479	15.096	14.192	141.919	18,27	
Непрописно запирање и паркирање	16.037	17.052	8.285	6.170	7.965	14.425	16.925	19.281	20.077	15.391	14.161	141.608	18,23	
Брзо возење	36.766	37.705	28.662	20.098	32.095	33.682	17.867	7.342	6.696	10.053	23.097	230.966	29,73	
Управување на возило под дејство на алкохол	10.927	8.984	7.583	4.826	5.933	7.830	7.087	6.811	6.411	6.564	7.296	72.956	9,39	
ВКУПНО	СЕ	110.010	106.371	84.145	58.494	69.036	82.559	72.507	62.768	65.170	65.840	77.690	776.900	
	%	14,16	13,69	10,83	7,53	8,89	10,63	9,33	8,08	8,39	8,47		100	

Табела 3.1 го прикажува прегледот на најчесто констатираните прекршоци кои ги сториле учесниците во патниот сообраќај при извршени контроли од страна на полициските службеници во Република Македонија во периодот 2004-2013 година. Во целиот период биле регистрирани 776.900 прекршоци, од кои најголем број е забележан во 2004 година (110.010 прекршоци), а најмал број во 2007 година (58.494 прекршоци). Во однос на видот на сторениот прекршок, на прво место е брзото возење (29,73 %), потоа следи употребата на нерегистрирани возила во сообраќајот (24,39 %), на третото место скоро подеднакво се управувањето на возила без возачка дозвола и непрописното запирање и паркирање и на последно место според оваа табела е управувањето на возило под дејство на алкохол (9,39 %).

Табела 3.2. Преглед на поднесени барања за поведување на прекршочна постапка против лица кои повредиле некој пропис во областа на сообраќајот на патиштата во Република Македонија во периодот 2004-2013 година²⁶⁷

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	просек	ВКУПНО
Поднесени барања	217807	231875	174636	114159	136459	164814	154323	122967	115048	105832	153792	1537920

Табела 3.2 дава преглед на поднесените барања од страна на полициските службеници за поведување на прекршочна постапка против лица кои повредиле некој пропис во областа на сообраќајот на патиштата во Република Македонија во периодот 2004-2013 година. Вкупно биле поднесени 1.537.920 барања, од кои најголем број биле поднесени во 2005 година (231.875 барања), а најмалку во 2013 година (105.832 барања). Доколку ги споредиме овие податоци со податоците во претходната табела, ќе констатираме дека секоја година биле поднесувани двојно повеќе барања за поведување на прекршочна постапка од сторените прекршоци. Но, тоа е само привидно, затоа

²⁶⁶ Податоците за најчесто констатираните прекршоци кои ги сториле учесниците во патниот сообраќај при извршени контроли од страна на полициските службеници се добиени од ОСИД-СКРА, БЈБ при МВР на РМ, рег. бр. 2303-1303 од 30.04.2014 година, врз основа на поднесени барања бр. 0202-150-1 од 28.03.2014 година и бр. 0202-181-1 од 17.04.2014 година

²⁶⁷ Податоците за поднесените барања за поведување на прекршочна постапка против учесници во патниот сообраќај кои повредиле некој пропис во областа на сообраќајот на патиштата се добиени од ОСИД-СКРА, БЈБ при МВР на РМ, *ibid*.

што во претходната табела се прикажани најчесто констатираните прекршоци во безбедноста на сообраќајот на патиштата, при што произлегува дека се констатираат уште двојно повеќе други видови на прекршоци, кои се со помал процент на застапеност во вкупната бројка, па затоа не се прикажани претходно.

3.4. Прекршочна постапка за полнолетни сторители во Република Македонија

За прекршоци на прекршочно одговорни полнолетни сторители може да им се изречат следниве санкции²⁶⁸:

- 1) глоба²⁶⁹;
- 2) опомена;
- 3) престанок на важење на возачка дозвола;
- 4) забрана на управување со моторно возило;
- 5) забрана на вршење професија, дејност или должност;
- 6) протерување на странец од земјата и
- 7) задолжително лекување на алкохоличари и наркомани (лица со болести на зависности).

Прекршочна постапка може да води и прекршочна санкција може да изрече само надлежен суд. За одделни прекршоци определени со закон прекршочна постапка може да води и прекршочна санкција може да изрече орган на државната управа или организација и друг орган²⁷⁰ што врши јавни овластувања на надзор над спроведување на законите со кои се пропишани прекршоците.²⁷¹

По прекршоците се одлучува во итна постапка, освен во случаите кога со закон поинаку е определено. Итна постапка не е допуштена²⁷²:

- ако со прекршокот настанала телесна повреда,
- ако со прекршокот, покрај глобата е пропишана и санкција забрана на управување со моторно возило, забрана на вршење професија, дејност или должност или привремена забрана за вршење одделна дејност,
- ако е потребно да се одлучи за имотно-правно побарување и
- во други случаи утврдени со закон.

Прекршочниот орган по службена должност без одлагање ќе ги прибави доказите и ќе ја утврди фактичката состојба потребни за одлучување по прекршокот. Прекршочниот орган пред донесувањето на одлуката за прекршок, писмено ќе го извести

²⁶⁸ Чл. 13, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁶⁹ Под поимот глоба се смета денарската противвредност на износот на еврото во времето на изрекувањето на глобата пресметана во денарска противвредност без децимали. Според чл. 44, ст. 8, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁷⁰ Овластувањето за водење прекршочна постапка е утврдено во чл. 59, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11. Постапката пред прекршочниот орган ја води комисија за одлучување по прекршок утврдена со закон (Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата) или друг пропис. Членови на комисијата се овластени службени лица со соодветен степен на стручна подготовка и потребно работно искуство, од кои најмалку еден од членовите е дипломиран правник со положен правосуден испит. Комисијата за одлучување по прекршоци формирана во МВР на РМ е определена со чл. 369-а, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08. Таа е составена од претседател и два члена. Претседателот на комисијата е дипломиран правник со положен правосуден испит и работно искуство од најмалку шест години на предметната материја, а членовите на комисијата имаат завршено високо образование и работно искуство од најмалку четири години на предметната материја.

²⁷¹ Чл. 53, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁷² Чл. 62, *ibid*.

сторителот и ќе го поучи дека во рок од три дена може писмено да се изјасни за фактите и доказите.²⁷³

Во однос на постапката по сторени и регистрирани прекршоци од страна на учесниците во патниот сообраќај, можни се три вида на пропишани постапувања од страна на униформираниите полициски службеници.

Прв случај е кога униформираниот полициски службеник утврди дека е сторен прекршок на некоја одредба од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата²⁷⁴ на сторителот ќе му предложи да го плати предвидениот износ на глобата или да му се регистрираат негативните бодови утврдени за сторениот прекршок.²⁷⁵ Притоа, униформираниот полициски службеник пополнува покана за наплата на глоба и записник за сторен сообраќаен прекршок и регистрирање на негативни бодови, при што вторите примероци му ги врачува на сторителот на прекршокот. Ако сторителот на прекршокот ја плати предвидената глоба во рок од осум дена од денот на врачувањето на поканата за наплата на глоба, должен е веднаш со поканата за наплата на глоба да приложи банкарска или поштенска уплатница за извршена уплата на соодветна уплатна сметка во рамките на Трезорската сметка, во полициска станица или полициско одделение за безбедност на патен сообраќај според местото на живеење. Ако сторителот на прекршокот е согласен да му бидат регистрирани негативни бодови е должен во рок од 30 дена од истекот на законски предвидениот рок за плаќање на глобата, да ја донесе возачката книшка во полициска станица односно полициско одделение за безбедност на патен сообраќај според местото на живеење, заради регистрирање на негативните бодови.

Ако сторителот на прекршокот не ја плати доброволно предвидената глоба во законски предвидениот рок, униформираниот полициски службеник ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка пред Комисија за одлучување по прекршоци формирана во Министерството за внатрешни работи. Притоа, во прекршочната постапка може да се изрече глоба зголемена најмалку за една половина од глобата што е предвидена за прекршоците, до трикратниот износ на пропишана санкција, но не поголем од општиот максимум на глобата пропишана согласно со закон.

За прекршоците чиј сторител не е возач во сообраќајот, односно за кои не е предвидено регистрирање на негативни бодови, во случај кога сторителот на прекршокот нема да го плати предвидениот износ на глоба, униформираниот полициски службеник ќе поднесе барање за поведување прекршочна постапка пред Комисијата за одлучување по прекршоци во МВР.

Втор случај, е ако сторителот на прекршоците на некоја од одредбите од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата²⁷⁶, го признае сторениот прекршок или ако униформираниот полициски службеник го утврди лично или со употреба на соодветни технички средства и направи пропишани согласно со закон, ќе му издаде на сторителот платен налог²⁷⁷ заради наплата на глобата предвидена за прекршокот. Ако сто-

²⁷³ Чл. 63, *ibid*.

²⁷⁴ одредбите се наведени во чл. 369, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

²⁷⁵ истата оваа одредба се сретнува и во чл. 50, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁷⁶ одредбите се наведени во чл. 370, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

²⁷⁷ Платниот налог содржи: лично име, единствен матичен број и адреса на живеење на сторителот на прекршокот, а ако се работи за странец и број на патната исправа и назив на државата чиј државјанин е; податоци за вработување на сторителот, односно назив, седиште и даночен број на правното лице; место и време на сторување на прекршокот; правна квалификација на прекршокот, износ на предвидената глоба; број на сметката за плаќање на глобата и правна поука. Со потписот на платниот налог сторителот на прекршоците се смета дека се согласува да ја плати предвидената глоба. Сторителот на прекршоците е должен да ја плати глобата во рок од осум дена од денот на приемот на платниот налог, на соодветна уп-

рителот на прекршоците не ја плати глобата во определениот рок, униформираниот полициски службеник ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка до надлежниот суд.²⁷⁸

Трет случај е кога униформираниот полициски службеник ќе утврди дека е сторен прекршок на некоја од одредбите од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата²⁷⁹, ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка до надлежниот суд.

На возачот кој согласно со одредбите на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата²⁸⁰ сторил прекршок со кој е предизвикана непосредна опасност за друг учесник во сообраќајот, односно е предизвикана сообраќајна незгода, покрај износот на глоба зголемен двојно од предвидениот ќе му се изрече и прекршочна санкција забрана на управување со моторно возило во период од еден до девет месеци, соодветно според висината на предвидената глоба за прекршокот. На лицето кое управува со возило без важечка возачка дозвола, а кое е сторител на некој од прекршоците предвидени во законот, забраната на управување со моторно возило, опфаќа забрана за стекнување на возачка дозвола, во период од 30 дена до една година, под услови и на начин утврдени со закон.

Прекршочната санкција забрана на управување со моторно возило ја изрекува надлежниот суд, под услови и на начин утврдени со закон. Таа се запишува во возачката дозвола, како и во меѓународната возачка дозвола ако сторителот на прекршокот ја има. Во временскиот период за кој е изречена оваа санкција возачот на моторно возило не смее да управува со тоа возило, односно возачот-инструктор не смее да врши оспособување на кандидати за возачи. На возачот кој во последните три години постигнал 100 негативни бода за прекршоци, согласно со одредбите на законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, ќе му се изрече прекршочна санкција престанок на важење на возачката дозвола, под услови и на начин утврдени со закон.²⁸¹

3.5. Прекршочна постапка за малолетни сторители во Република Македонија

Со најновите измени на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата²⁸², се дозволи постар малолетник²⁸³ да може да се стекне со право на оспособување за управување со моторно возило од “Б” категорија.

Во однос на прекршочната постапка за малолетници²⁸⁴ кога униформираниот полициски службеник ќе утврди дека е сторен прекршок од страна на постар малолетник, ќе се постапи согласно со Законот за правда на децата²⁸⁵.

латна сметка во рамките на Трезорската сметка означена во платниот налог. Сторителот кој ќе ја плати глобата во тој рок, ќе плати само половина од изречената глоба за сторениот прекршок. Општи одредби за платниот налог се дадени и во чл. 49, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁷⁸ Оваа мандатна постапка се сретнува и во чл. 48, *ibid*.

²⁷⁹ одредбите се наведени во чл. 374, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

²⁸⁰ Чл. 376, *ibid*.

²⁸¹ Чл. 377-379, *ibid*.

²⁸² Чл. 368-а ст. 1, *ibid*.

²⁸³ Постар малолетник е малолетник кој во времето на извршувањето на кривичното дело наполнил 16 години, а не наполнил 18 години. Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

²⁸⁴ Чл. 368-г, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

За дејствие на дете над 14 години кое со закон е предвидено како кривично дело или прекршок, надлежните органи и институции по правило не поведуваат судска постапка за да се избегне штетното влијание врз детето.²⁸⁶

За дејствие, кое со закон е предвидено како кривично дело или прекршок, сторено од деца соодветно се применуваат одредбите од Кривичниот законик, како и одредбите од Законот за прекршоците и други закони во кои се пропишани дејствија кои со закон се предвидени како прекршоци.²⁸⁷

Во однос на санкциите за дејствија што со закон се предвидени како прекршоци на дете од 14 до 16 годишна возраст за дејствие што со закон е предвидено како прекршок може да му се изречат²⁸⁸:

- мерка укор или
- мерка на засилен надзор од страна на родителите/или/от, односно старателите/или/от или
- мерки на засилен надзор од страна на центарот за социјална работа.

На дете над 16 годишна возраст за дејствие што со закон е предвидено како прекршок може да му се изрече некоја од овие воспитни мерки, а по исклучок на прекршочно одговорно дете над 16 годишна возраст и глоба и протерување на странец од земјата.

Во постапката спрема дете за дејствие што со закон е предвидено како кривично дело или прекршок, доколку со овој закон поинаку не е определено, соодветно се применуваат одредбите од Законот за кривичната постапка и Законот за прекршоците.²⁸⁹

Прекршочна постапка спрема детето може да се поведе пред судијата за деца само ако случајот не е разрешен во претходната постапка на посредување со деца сторители на дејствија што со закон се предвидени како прекршоци, согласно со Законот за прекршоците. Прекршочната постапка ја води и одлуките ги донесува судијата за деца на надлежниот суд на чиешто подрачје детето има живеалиште или престојувалиште. Кога детето учествувало во извршувањето на дејствие што со закон е предвидено како прекршок со полнолетно лице, постапката спрема детето се раздвојува и се води според одредбите од Законот за правда на децата.²⁹⁰

3.6. Прекршочна постапка за правни лица во Република Македонија

Во законите од областа на безбедноста во патниот сообраќај има голем број на должности и обврски кои треба или мора да ги реализираат одредени правни лица, како на пример: правни лица кои вршат јавен превоз и превоз за сопствени потреби, па за таа цел вработуваат возачи, правни лица кои оспособуваат кандидати за возачи на моторни возила (автошколи, Црвениот крст на Република Македонија и сл.) и правните лица кои спроведуваат возачки испити (испитните центри), правни лица надлежни за изградба, реконструкција и одржување на патот, правни лица – организатори на приредба на јавен пат, здравствени установи за вршење здравствен преглед на кандидати

²⁸⁵ од 1 декември 2013 година престана да важи Законот за малолетничка правда и беше заменет со Законот за правда на децата, Сл. Весник на РМ бр. 148/13. Овој закон не оперира со термин постар малолетник, туку во чл. 19, ст. 1, точка 4 се дефинира дете во ризик од 14 до 18 години. Тоа е секое дете кое во времето на извршување на дејствието со закон предвидено како кривично дело за кое е утврдена парична казна или затвор до три години или дејствие со закон предвидено како прекршок наполнило 14, а не наполнило 18 години.

²⁸⁶ Чл. 17, Закон за правда на децата, Сл. Весник на РМ бр. 148/13

²⁸⁷ Чл. 33, *ibid.*

²⁸⁸ Чл. 66, *ibid.*

²⁸⁹ Чл. 86, *ibid.*

²⁹⁰ Чл. 137, *ibid.*

за возачи, правни лица за втиснување на нови идентификациони броеви, правни лица за вградување на уред за погон на течен гас или друг уред и дополнителна опрема на возилата, правни лица за испитување на возила, правни лица за технички преглед на возила итн. Доколку тие преземат или не преземат некое противправно дејствие кое со закон е определено како прекршок, чии обележја се определени со закон и за кое е пропишана прекршочна санкција, тогаш правните лица подлежат на прекршочна одговорност.

За прекршоци на правни лица може да се изречат следниве санкции²⁹¹:

1) глоба и

2) привремена забрана за вршење одделна дејност.

Глобата се изрекува во износ кој не може да биде помал од 200 евра во денарска противвредност, ниту поголем од 5.000 евра во денарска противвредност. За прекршоци сторени од користољубие или за прекршоци со кои се предизвикува поголема имотна штета, може да се пропише глоба до двојниот износ од максимумот на оваа санкција или во сразмер со висината на причинетата штета или прибавената корист, но најмногу до дваесеткратен износ.

Со законот со кој се пропишува прекршокот може да се пропише и повисока глоба од определената во Законот за прекршоци. Со законот со кој се пропишува прекршокот за изрекување глоба на самото место може да се пропише износ кој не може да биде поголем од 1.000 евра во денарска противвредност.

Во одлуката со која на правното лице се изрекува санкција привремена забрана на вршење одделна дејност, се наведува дејноста чие вршење му се забранува на правното лице. Санкцијата привремена забрана на вршење одделна дејност на правно лице, може да се изрече ако постои опасност со вршењето на таква дејност правното лице да изврши повторно прекршок опасен за животот или здравјето на луѓето или прекршок со кој може да се нанесе имотна штета на друго правно лице или на граѓани, или ако на правното лице во последните две години му е изречена прекршочна санкција поради ист или сличен прекршок. Со законот со кој се пропишува прекршокот, може да се пропише задолжително изрекување на санкција забрана на вршење одделна дејност на правно лице. Судот го определува траењето на оваа санкција кое не може да биде пократко од шест месеца ниту подолго од пет години, сметајќи од денот на правосилноста на одлуката. Прекршочниот орган оваа санкција може да ја изрече во траење од најмалку три дена до најмногу 30 дена.

Ако осуденото правно лице не ја плати глобата во определениот рок, кој не може да биде пократок од осум дена ниту подолг од 30 дена, ќе се спроведе присилно извршување. Ако глобата не може да се изврши од имотот на правното лице, поради тоа што правното лице нема таков имот или престанало да постои пред извршување на санкцијата, санкцијата ќе се изврши од имотот на основачот или основачите на правното лице, сразмерно на вложените удели, односно кај трговското друштво од имотот на акционерите, односно содружниците сразмерно на нивните удели.²⁹²

²⁹¹ Чл. 38, Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11

²⁹² Чл. 40, *ibid.*

4. Кривично-правна одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај

4.1. Кривични дела против безбедноста во патниот сообраќај

Главата XXVII од Кривичниот законик на Република Македонија²⁹³, со наслов Кривични дела против безбедноста на јавниот сообраќај, ги обединува во себе кривичните дела чиј објект на заштита е безбедноста на јавниот сообраќај, односно делата против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот. Во оваа глава се опфатени осум кривични дела:

1. член 297 – Загрозување на безбедноста на сообраќајот
2. член 298 – Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство
3. член 299 – Несовесно вршење надзор над сообраќајот
4. член 300 – Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот
5. член 301 – Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода
6. член 302 – Грабнување воздухоплов или брод
7. член 303 – Загрозување на безбедноста на воздушниот сообраќај
8. член 304 – Уништување или отстранување знак што служи за безбедност на воздушниот сообраќај.

Имајќи го предвид самиот наслов на Главата XXVII од КЗ на Република Македонија, произлегува дека објект на заштита на овие кривични дела е безбедноста на јавниот сообраќај т.е. состојба на оптимално нормално одвивање на сообраќајот како и на материјалните добра, со елиминирање на можните извори на опасност или нивна контрола во однапред поставени рамки²⁹⁴. Една од нивните основни карактеристики е дека можат да се јават како дела на конкретно загрозување и дела на апстрактно загрозување, при што како прашања кои отвораат дискусија се нивниот однос и разграничување со сообраќајните прекршоци, кривичната одговорност, како и соучесништвото.

Имено, кривичните дела во патниот сообраќај во КЗ на Република Македонија ги опфаќаат општествено опасните поведенија во сообраќајот што стојат на највисоката скала на општествена опасност²⁹⁵, при што од кривичните дела опфатени во Главата XXVII од КЗ на Република Македонија, посебно внимание за темата на интерес на овој труд привлекуваат првите пет дела, додека останатите се однесуваат на безбедноста на воздушниот сообраќај. Исто така, од интерес за предметот на истражување е и кривичното дело од член 295 од КЗ на Република Македонија со наслов Неовластено производство и промет со општоопасни материи кое е дел од Главата со наслов Кривични дела против општата сигурност на луѓето и имотот.

Оттука, преку проучување на прописите кои ја регулираат сферата на јавниот сообраќај, како и правната рамка на овие кривични дела ќе може да се утврди нивниот тренд на движење од аспект на казнената политика. Од друга страна, преку научната интерпретација, опис и анализа на статистичките податоци со кои располага Државниот завод за статистика ќе се овозможи да се нотираат активностите на откривање и докажување на македонските органи на кривичен прогон преку поднесените кривични

²⁹³ Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

²⁹⁴ Камбовски, В., Казнено право - посебен дел (четврто, дополнето издание), Скопје, 2003, стр. 401

²⁹⁵ Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Скопје, 1994, стр. 70

пријави, подигнатите обвиненија и донесените пресуди со кои ги санкционираат сторителите на кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај.

Врз основа на годишните извештаи за сторителите на кривични дела составени од страна на Државниот завод за статистика²⁹⁶, а врз основа на податоците од Министерството за внатрешни работи, Јавното обвинителство и судовите низ државата, состојбата со сообраќајните кривични дела, која се однесува за периодот 2003-2012 година, може да се утврди преку следните параметри:

- Пријавени, обвинети и осудени полнолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година,
- Пријавени, обвинети и осудени малолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година,
- Осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според полот, припадноста кон етничка заедница, возраста, школската подготовка, занимањето, соучесништвото, бројот на учесници во извршувањето на делото, поранешните осуди

Табела 3.3. Преглед на пријавени (ПР), обвинети (ОБ) и осудени (ОС) полнолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	СЕ	
ПР	Вкупно	20.161	22.591	23.814	23.514	23.305	26.409	30.404	30.004	31.284	31.860	26.335	263.346	
	КДПБЈС	2.070	2.299	2.477	2.667	3.174	3.167	3.064	2.834	2.898	2.846	2.750	27.496	10 %
ОБ	Вкупно	9.926	9.916	10.639	11.317	11.648	11.310	11.905	11.239	12.219	11.311	11.143	111.430	
	КДПБЈС	1.546	1.498	1.458	1.712	1.908	1.998	2.030	1.878	1.901	1.724	1.765	17.653	16 %
ОС	Вкупно	7.661	8.097	8.845	9.280	9.639	9.503	9.801	9.169	9.810	9.042	9.085	90.847	
	КДПБЈС	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	18 %

Табелата 3.3 го прикажува компаративниот преглед на пријавени, обвинети и осудени полнолетни лица за вкупниот криминалитет и за КДПБЈС во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Карактеристично е што сообраќајниот криминалитет е појава која се карактеризира со својата масовност, така што сообраќајните кривични дела по обем доаѓаат веднаш после имотните кривични дела. Од приложените статистички податоци се констатира дека за истражуваниот десет годишен временски период, пријавените полнолетни лица за КДПБЈС учествуваат со 10 % во вкупниот број на пријавени лица за сите кривични дела, обвинетите полнолетни лица за КДПБЈС претставуваат 16 % од вкупно обвинетите лица за сите кривични дела, а осудените полнолетни лица за КДПБЈС претставуваат 18 % од вкупно осудените лица за сите кривични дела. Ако се разгледува институционалната филтрација низ органите за кривичен прогон ќе се забележат следните бројки: 19.682 пријавени, 12.482 обвинети и 11.531 осудени лица. Разликата помеѓу пријавените и обвинетите лица е значајно голема, што е показател за недоволниот квантитет и квалитет на собраниот доказан материјал во преткривичната постапка, па токму затоа толкав број на кривични пријави биле отфрлени од страна на Јавното обвинителство и за тие предмети не биле покренати об-

²⁹⁶ Податоците средени во табели во овој дел за десетгодишниот истражуван период се наведени според годишните статистички публикации од Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: население и социјални статистики, Сторители на кривични дела во 2003-2012, Скопје, јули 2004-2013 година

винителни акти. Од друга страна, процентот на обвинети лица кои во текот на кривичната постапка биле осудени е особено голем, што укажува на ефикасното работење на Јавното обвинителство. Просечно годишно биле пријавувани по 26.335 лица, од нив обвинувани по 11.143 лица, а осудувани по 9.085 лица. За сообраќајните кривични дела просечно годишно биле пријавувани по 2.750 лица, од нив обвинувани по 1.765 лица, а осудувани по 1.629 лица. Набљудувано по години, бројките се во постојан пораст, што говори за зголемување на свеста за пријавување и регистрирање на овие кривични дела, но и за ефикасност во нивното откривање и процесуирање.

Податоците од оваа табела (за осудени лица) може да се искористат за пресметување на коефициентите на делинквенција и сообраќајна делинквенција кај полнолетното население, кои се едни од показателите за утврдување на интензитетот на криминалитетот²⁹⁷ во рамките на популацијата во државата. Во следната табела 3.4 е прикажан нивниот преглед во рамките на истражуваниот десетгодишен временски период (2003-2012 година) за вкупното полнолетно население во Република Македонија.

Табела 3.4. Преглед на коефициентот на делинквенција и коефициентот на сообраќајна делинквенција кај полнолетното население во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
Полнолетно население	1515765	1530886	1545684	1560292	1572945	1586377	1598374	1610056	1619933	1629173	1.576.949
Вкупно осудени	7.661	8.097	8.845	9.280	9.639	9.503	9.801	9.169	9.810	9.042	9.085
Коеф. на делинквенција	505	529	572	595	613	599	613	569	606	555	576
Осудени за КДПБЈС	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629
Коеф. на сообраќајна делинквенција	92	88	85	101	111	119	119	110	109	98	103

Па така, коефициентот на делинквенција за вкупниот криминалитет во Република Македонија во 2012 година изнесува 555 (овој коефициент се добива од односот на вкупниот број на осудени лица во 2012 година (9.042) со вкупниот број на полнолетни граѓани во Република Македонија (1.629.173) и тој количник помножен со 100.000). Тоа значи, дека во 2012 година на 100.000 полнолетни лица во Република Македонија имало по 555 извршители на кривични дела. Коефициентот на делинквенција највисока вредност (максимум) достигнува во 2007 и 2009 година (по 613 извршители), а најниска вредност (минимум) достигнува во 2003 година (505 извршители). Доколку се пресмета овој коефициент за Кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај (КДПБЈС), ќе се добие т.н. коефициент на сообраќајна делинквенција. Тој во Република Македонија во 2012 година изнесува 97,9 (овој коефициент се добива од односот на вкупниот број на осудени лица за КДПБЈС во 2012 година (1.595) со вкупниот број на полнолетни граѓани во Република Македонија (1.629.173) и тој количник помножен со 100.000). Тоа значи, дека во 2012 година на 100.000 полнолетни лица во Република Македонија имало по околу 98 извршители на сообраќајни деликти. Коефициентот на сообраќајна делинквенција највисока вредност (максимум) достигнува во 2008 и 2009 година (по 119 извршители), а најниска вредност (минимум) има во 2005 година (85 извр-

²⁹⁷ Коефициентот на делинквенција се определува преку односот на регистрираните престапи (во случајов, кривични дела) на 100.000 жители население. Според Јулија Бояджиева: Методика за анализ на статистичката информација за престъпноста, Научно-изледователски институт по криминалистика и криминологија, Софија, 1982, стр. 7-10, наведено во Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Аналитички постапки, книга III, Скопје, 2013, стр. 72

шители). Во рамките на истражуваниот десетгодишен временски период, на секои 100.000 полнолетни жители, просечно, по 576 лица биле осудувани, од кои по 103 лица биле осудувани за сообраќајни деликти.

Табела 3.5. Преглед на пријавени (ПР), обвинети (ОБ) и осудени (ОС) малолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	СЕ	
ПР	Вкупно	1.278	1.488	1.262	1.500	1.229	1.355	1.519	1.244	1.163	1.001	1.304	13.039	
	КДПБЈС	56	43	54	53	67	77	88	61	43	50	59	592	5 %
ОБ	Вкупно	1.027	1.004	889	987	839	981	1.030	750	1.002	778	929	9.287	
	КДПБЈС	42	41	30	38	23	63	53	37	45	28	40	400	4 %
ОС	Вкупно	826	877	762	844	676	715	748	547	722	556	727	7.273	
	КДПБЈС	38	36	27	35	22	50	46	35	39	26	35	354	5 %

Компаративниот преглед на пријавени, обвинети и осудени малолетни лица за вкупниот криминалитет и за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, е прикажан преку табелата 3.5. Тука, учеството кај сите категории на лица (пријавени, обвинети и осудени) за КДПБЈС во вкупниот криминалитет се движи од 4 до 5 %, што значи дека нема некое значајно отстапување како што тоа беше случај кај полнолетните сторители. Но, и од овие податоци се констатира недоволната ефикасност на полицијата поради поголемата разлика меѓу пријавените и обвинетите лица (592 спрема 400 лица), во однос на разликата меѓу обвинетите и осудените лица (400 спрема 354 лица) која е значително помала. Презентираните статистички податоци се повеќе од загрижувачки, а особено ако се има во предвид дека идејата за намалување на старосната граница за стекнување со возачка дозвола од 18 на 16 години според новиот предлог од страна на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија е веќе усвоена и имплементирана. Недоволно развиените психички карактеристики и биомоторички способности и разликата во однос на кривичната одговорност кај оваа популација, ќе придонесат за зголемување на сообраќајните кривични дела и тоа би претставувало дополнителен проблем во управувањето и грижата за безбедноста на сите учесници во сообраќајот. Затоа треба добро да се размисли и подлабоко да се анализираат придобивките и негативностите од реализирањето на една таква идеја. Опсегот на осудените малолетни лица за сообраќајни кривични дела се движи од 22 лица во 2007 година, па сè до 50 лица во 2008 година. Просечно годишно биле пријавувани по 1.304 лица, од нив обвинувани по 929 лица, а осудувани по 727 лица. За сообраќајните кривични дела просечно годишно биле пријавувани по 59 лица, од нив обвинувани по 40 лица, а осудувани по 35 лица.

Податоците од оваа табела може да се искористат за пресметување на коефициентите на делинквенција и сообраќајна делинквенција за малолетно население²⁹⁸, кои се едни од показателите за утврдување на интензитетот на криминалитетот²⁹⁹ во рамки-

²⁹⁸ Бидејќи, согласно статистичките публикации од Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: население и социјални статистики, Сторители на кривични дела во 2003-2012, Скопје, јули 2004-2013 година, под поимот “малолетен сторител на кривично дело” се подразбира сторител на кривично дело кој во времето на извршување на кривичното дело имал навршено 14 години возраст, а не навршил 18 години, при пресметување на коефициентите, како малолетно население ќе бидат разгледувани лицата со 14, 15, 16 и 17 годишна возраст.

²⁹⁹ Коефициентот на малолетничка делинквенција во овој случај ќе биде определен на истиот начин како и коефициентот на делинквенција за полнолетното население, заради компаративно согледување, што значи преку односот на регистрираните престапи извршени од малолетници (во случајов, кривични де-

те на малолетната популацијата во државата. Во следната табела 3.6 е прикажан нивниот преглед во рамките на истражуваниот десетгодишен временски период (2003-2012 година) за вкупното малолетно население во Република Македонија.

Табела 3.6. Преглед на коефициентот на делинквенција и коефициентот на сообраќајна делинквенција кај малолетното население во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
Малолетно население	131.003	129.877	128.630	126.518	124.602	123.036	119.369	115.980	111.953	107.522	121.849
Вкупно осудени	826	877	762	844	676	715	748	547	722	556	727
Коеф. на малолетничка делинквенција	631	675	592	667	543	581	627	472	645	517	595
Осудени за КДПБЈС	38	36	27	35	22	50	46	35	39	26	35
Коеф. на сообраќајна малолетничка делинквенција	29	28	21	28	18	41	39	30	35	24	29

Па така, коефициентот на малолетничка делинквенција за вкупниот криминалитет извршен од малолетници во Република Македонија во 2012 година изнесува 517 (овој коефициент се добива од односот на вкупниот број на осудени малолетни лица во 2012 година (556) со вкупниот број на малолетни граѓани во Република Македонија (107.522) и тој количник помножен со 100.000). Тоа значи, дека во 2012 година на 100.000 малолетни лица во Република Македонија имало по 517 малолетни извршители на кривични дела. Коефициентот на малолетничка делинквенција највисока вредност (максимум) достигнува во 2004 година (675 извршители), а најниска вредност (минимум) достигнува во 2010 година (472 извршители). Доколку се пресмета овој коефициент за Кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај, ќе се добие т.н. коефициент на малолетничка сообраќајна делинквенција. Тој во Република Македонија во 2012 година изнесува 24 (овој коефициент се добива од односот на вкупниот број на осудени малолетни лица за КДПБЈС во 2012 година (26) со вкупниот број на малолетни граѓани во Република Македонија (107.522) и тој количник помножен со 100.000). Тоа значи, дека во 2012 година на 100.000 малолетни граѓани во Република Македонија имало по 24 малолетни извршители на сообраќајни деликти. Коефициентот на малолетничка сообраќајна делинквенција највисока вредност (максимум) достигнува во 2008 година (41 извршител), а најниска вредност (минимум) достигнува во 2007 година (18 извршители). Во рамките на истражуваниот десетгодишен временски период, на секои 100.000 малолетни жители, просечно, по 595 лица биле осудувани, од кои по 29 лица биле осудувани за сообраќајни деликти.

ла) на 100.000 жители население. Од друга страна, во стручната литература се наведува дека коефициентот на малолетничка делинквенција се пресметува преку односот на малолетничките деликти (престапи) со вкупниот број на малолетници извршители. Според Јулија Бояджиева, Методика за анализ на статистичката информација за престъпноста, Научно-изледователски институт по криминалистика и криминологија, Софија, 1982, стр. 7-10, наведено во Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Аналитички постапки, книга III, Скопје, 2013, стр. 72

**Табела 3.7. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според полот**

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
мажи		1.355	1.293	1.255	1.502	1.649	1.779	1.789	1.669	1.673	1.512	1.548	15.476	95
жени		40	55	51	70	104	106	114	95	97	83	82	815	5
ВКУПНО	СЕ	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.7 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според полот. Па така, од вкупно осудените 16.291 лице, 15.476 лица (или 95 %) се од машки пол, а останатите 815 лица (или 5 %) се од женски пол. Тоа, првенствено укажува дека жените се помалку склони кон вршење на сообраќајни деликти од мажите. Ова се потврдува и доколку се погледнат податоците за половата застапеност кај возачите (според табела 1.2, 81 % се мажи, а 19 % се жени возачи), што значи дека учеството на жените во сообраќајот како возачи е помало за разлика од мажите, но, исто така и многу е помало нивното учество во вршењето на сообраќајни деликти. Различните психички карактеристики, ставови и однесувања во однос на мажите, поголемата одговорност и смиреното возење со водењето поголема грижа за почитувањето на сообраќајните правила и прописи, поголемата развиеност на моралните и алтруистички чувства, стравот од репресија и други причини, придонесуваат за нивна намалена склоност кон загрозување на сообраќајната безбедност, а со тоа и помало учество во сообраќајниот криминалитет.

**Табела 3.8. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година
според припадноста кон етничка заедница**

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
														СЕ
Македонци		1.023	999	969	1.121	1.217	1.294	1.267	1.165	1.098	877	1.103	11.030	67,7
Албанци		241	246	213	285	368	414	385	419	406	437	341	3.414	21,0
Турци		38	25	31	37	38	24	44	38	36	37	35	348	2,1
Роми		30	24	25	35	41	37	43	35	39	35	34	344	2,1
Власи		2	5	1	2	2	1	2	3	4	2	2	24	0,1
Срби		21	16	20	10	16	13	19	20	10	15	16	160	1,0
Бошњаци		1	7	9	12	8	11	13	8	9	6	8	84	0,5
останати		29	22	25	26	28	28	28	20	23	13	24	242	1,5
непознато		10	4	13	44	35	63	102	56	145	173	65	645	4,0
ВКУПНО	СЕ	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.8 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според припадноста кон етничка заедница. Од презентираната дистрибуција на податоци не може да се тврди дека припадниците на одредена етничка заедница се повеќе склони кон вршење на сообраќајни деликти. Оттука, се забележува дека процентуалната застапеност во однос на осуденоста за овие кривични дела, ја следи процентуалната застапеност на етничките заедници во вкупното население на државата.

**Табела 3.9. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според возраста**

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
18-20 години		130	121	111	125	161	154	151	143	139	79	131	1.314	8,1
21-24 години		230	224	218	262	269	300	264	280	279	229	256	2.555	15,7
25-29 години		268	235	224	276	308	342	336	279	290	257	282	2.815	17,3
30-39 години		339	326	326	397	441	456	468	412	433	391	399	3.989	24,5
40-49 години		254	240	234	283	298	340	323	318	320	314	292	2.924	18,0
50-59 години		110	153	142	167	197	200	240	225	214	217	187	1.865	11,4
60 и повеќе		64	49	51	56	76	74	102	101	94	99	77	766	4,7
непознато		/	/	/	6	3	19	19	6	1	9	6	63	0,4
ВКУПНО	СЕ	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.9 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според возраста. Според бројките од табелата може да се забележи дека најголем број од осудените лица (24,5 %) се на возраст од 30-39 години, но доколку се сумираат и резултатите за категоријата на осудени лица од 21-29 години (бидејќи моментално во табелата се поделени на две подгрупи), ќе се констатира дека оваа група сторители се најбројни и тоа дури со 33 %. Просечно, секоја поткатегија на сторители од оваа група има удел од 3,7 %. Меѓутоа, голем е и процентот на застапеност на сторителите на возраст од 18-20 години (8,1 %), каде што секоја од овие 3 поткатегији на сторители (18, 19 и 20 годишни), просечно, има удел од 2,7 %.

**Табела 3.10. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година
според школската подготовка**

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
без школска подготовка и од 1 до 3 одд		6	8	8	9	9	14	12	14	18	7	11	105	0,6
од 4 до 7 одд основно образование		27	16	15	29	25	12	7	17	23	19	19	190	1,2
завршено основно образование		343	315	268	309	356	334	331	374	350	357	334	3.337	20,5
завршено средно образование		831	846	779	908	1.013	1.028	984	908	893	706	890	8.896	54,6
завршена виша школа		23	23	27	27	25	21	18	24	17	16	22	221	1,4
завршено факултетско образование		97	105	97	111	143	149	175	125	132	126	126	1.260	7,7
непознато		68	35	112	179	182	327	376	302	337	364	228	2.282	14,0
ВКУПНО	СЕ	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.10 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според школската подготовка. Повеќе од половина од осудените ли-

ца (54,6 %) имаат завршено средно образование, а 20,5 % имаат завршено основно образование.

**Табела 3.11. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според занимањето**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО		
												СЕ	%	
државни службеници и директори	34	31	61	42	31	43	34	46	30	25	38	377	2,3	
стручњаци и научници	55	54	43	44	95	67	89	51	51	57	61	606	3,7	
техничари и сродни работници	57	47	35	48	65	59	59	79	53	45	55	547	3,4	
службеници	18	21	19	27	34	19	19	23	21	28	23	229	1,4	
работници во услужни дејности и работници во продавници	49	50	44	45	38	41	50	40	55	26	44	438	2,7	
стручни земјоделски работници	44	57	33	35	59	46	55	50	68	23	47	470	2,9	
занимања на неиндустриски начин на работа	61	58	44	63	68	60	68	45	91	103	66	661	4,1	
ракувачи на машини и постројки	132	142	129	154	152	168	150	108	107	101	134	1.343	8,2	
елементарни занимања	8	9	7	6	9	8	34	26	10	11	13	128	0,8	
воени занимања	5	6	6	18	9	9	13	7	13	5	9	91	0,6	
работници без определено занимање	217	237	187	85	69	65	13	57	191	38	116	1.159	7,1	
невработени	524	491	531	539	616	586	558	577	574	491	549	5.487	33,7	
пензионери	49	40	40	48	44	46	57	62	43	53	48	482	3,0	
издржувани лица	67	54	45	66	100	83	66	74	75	41	67	671	4,1	
непознато	75	51	82	352	364	585	638	519	388	548	360	3.602	22,1	
ВКУПНО	СЕ	1395	1348	1306	1.572	1753	1885	1903	1764	1770	1595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.11 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според занимањето. Најголем број (33,7 %) од осудените лица се невработени, а од вработените лица застапени се скоро сите занимања, а најголем број се ракувачи на машини и постројки (8,2 %) и работници без определено занимање (7,1 %).

**Табела 3.12. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според соучесништвото**

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
		СЕ	%	СЕ	%	СЕ	%	СЕ	%	СЕ	%		СЕ	%
сам		1.342	1.313	1.240	1.499	1.662	1.801	1.814	1.678	1.683	1.515	1.555	15.547	95,4
извршител		/	1	2	2	4	/	/	9	10	29	6	57	0,3
соизвршител		53	34	64	71	87	84	89	77	76	51	69	686	4,2
поттикнувач		/	/	/	/	/	/	/	/	1	/	0	1	0,0
помагач		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	0	0,0
ВКУПНО	СЕ	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.12 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според соучесништвото³⁰⁰. Па така, во 95,4 % осудениот бил сам, а само во 4,2 % се појавува како соизвршител. Значи, кај сообраќајните кривични дела, соизвршителството не е чест случај, а поттикнувањето и помагањето, тука, воопшто и не постојат.

**Табела 3.13. Преглед на осудени полнолетни лица
за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС)
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година
според бројот на учесници во извршувањето на делото**

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
		СЕ	%	СЕ	%	СЕ	%	СЕ	%	СЕ	%		СЕ	%
едно лице		1.342	1.313	1.240	1.499	1.662	1.801	1.814	1.678	1.683	1.515	1.555	15.547	95,4
две лица		49	35	62	71	91	77	89	84	80	77	72	715	4,4
три лица		4	/	/	2	/	4	/	2	6	3	2	21	0,1
четири лица		/	/	/	/	/	3	/	/	1	/	0	4	0,0
пет и повеќе лица		/	/	4	/	/	/	/	/	/	/	0	4	0,0
ВКУПНО	СЕ	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
	%	8,6	8,3	8,0	9,6	10,8	11,6	11,7	10,8	10,9	9,8			100

Табела 3.13 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според бројот на учесници во извршувањето на делото. Во 95,4 % од случаите, осудените лица сами го извршиле кривичното дело, што беше констатирано

³⁰⁰ Третата точка од Основните одредби од Општиот дел на Кривичниот законик на Република Македонија е посветена на Соучесништвото во извршувањето на кривичното дело. Соучесништвото може да биде во форма на соизвршителство, поттикнување и помагање.

Соизвршителство - Чл. 22

Ако две или повеќе лица, со учество во дејствие на извршување или со друг особен придонес кон извршувањето на делото, заеднички сторат кривично дело, секое од нив ќе се казни со казната пропишана да тоа дело.

Поттикнување - Чл. 23

Тој што друг со умисла ќе го поттикне да стори кривично дело ќе се казни како да го сторил самиот.

Помагање - Чл. 24

Тој што на друг со умисла ќе му помогне во извршување на кривично дело ќе се казни како да го сторил самиот, а може да се казни и поблаго.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

и од претходната табела, а само во 4,4 % во извршувањето на делото учествувале две лица. Оттука, произлегува дека, главно, сообраќајните кривични дела се кривично-правни поведенија кои ги извршува едно лице.

Одделни карактеристични прашања во однос на соучесништвото се доста важни кај сообраќајната делинквенција. Покрај ситуациите на учество на повеќе лица во сообраќајна несреќа, што се третираат како случајно соизвршителство, покрај ситуациите на придонес на самата жртва, што понекогаш се третира со погрешните мерила на „поделена вина“, посебно внимание заслужуваат прашањата за соучесништво во небрежен деликт и за небрежно соучесништво.³⁰¹

Табела 3.14. Преглед на осудени полнолетни лица за Кривични дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според поранешните осуди

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
												СÈ	%
осудени за КДПБЈС	1.395	1.348	1.306	1.572	1.753	1.885	1.903	1.764	1.770	1.595	1.629	16.291	
за истовидни дела	11	12	26	27	11	28	34	48	48	16	26	261	29
за други дела	29	38	51	62	85	75	80	78	54	38	59	590	65
за истовидни и други дела	4	2	5	9	5	3	5	3	8	6	5	50	6
ВКУПНО	СÈ	44	52	82	98	101	106	119	129	110	60	901	
	%	4,9	5,8	9,1	10,9	11,2	11,8	13,2	14,3	12,2	6,7	100	
		3,2	3,9	6,3	6,2	5,8	5,6	6,3	7,3	6,2	3,8	5,5	

Табела 3.14 дава преглед на осудени полнолетни лица за Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај (КДПБЈС) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според поранешните осуди. Од вкупно осудените 16.291 лице за сообраќајните кривични дела, 901 лице (или 5,5 %) се повратници – рецидивисти, а сите останати 94,5 %, кривичното дело го извршиле по прв пат. Од повратниците, 65 % претходно биле осудени за некои други кривични дела, 29 % за истовидни дела, а само 6 % и за истовидни и за други дела. Значи, рецидивизмот не е значајна и честа појава кај сообраќајните деликти, но, сепак, 35 % рецидивисти претставува релативно загрижувачка бројка што треба да се има во предвид во иднина од аспект на превентивно-репресивните мерки кои се преземаат спрема сообраќајните делинквенти.

³⁰¹ За соучесништвото со умисла во небрежен деликт во нашата теорија постојат и мислења дека е тоа можно. Тоа би биле, на пример, ситуациите кога едно лице намерно поттикнува друго лице да вози побрзо, со цел ова да предизвика сообраќајна незгода, или кога едно лице погрешно информира друг за правецот на движењето со иста цел. Небрежното соучесништво не е казниво. Но, во сферата на овие деликти судската практика е склони кон екстензивниот поим на небрежно извршителство заради покривање на дејствија што во материјална смисла претставуваат небрежни соучеснички дејствија. Или, со други зборови, во одделни ситуации небрежното соучесништво се трансформира во самостојно небрежно извршителство, со помош на определени правила за (условно речено) одговорност за друг. Така, се поаѓа од тоа дека постои одговорност на сопственикот на моторно возило кој му го препуштил возилото на нестручно лице, дете, лице што е неспособно за возење; или ако е отстапено на друг неисправно возило, на истата линија е и ставот на судската практика за одговорноста на инструкторот за делото што го врши неговиот учесник во сообраќајот. Во споменативе ситуации основот на одговорноста може да се бара во правилата на гарантната одговорност за пропуштање на должниот надзор. Повеќе за ова кај Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010

4.1.1. Загрозување на безбедноста на сообраќајот

Од самиот наслов на кривичното дело³⁰² од член 297³⁰³ од КЗ на Република Македонија произлегува дека тоа е дело на конкретно загрозување или загрозување на безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот и тоа има карактер на основно дело. Загрозувањето на сообраќајот е начин на учество во сообраќајот заради кој настапила непосредна опасност од настанување на сообраќајна незгода³⁰⁴. Ако став 1 го опфаќа сообраќајот на јавните патишта, тогаш став 2 се однесува на автобускиот, железничкиот, воздушниот и бродскиот сообраќај, сообраќајот на жичари или сообраќајот со други средства за масовен јавен превоз. Покрај ваквата секторска разлика, односно различните гранки на сообраќајот, основната разлика помеѓу делата во овие два ставови се состои во тоа што кај делото од став 1 е предвиден посебен објективен услов на инкриминација, а извршителскиот круг е стеснет на учесниците во сообраќајот.

Во улога на сторител на кривичното дело од став 1 може да се јави точно определено лице т.е. учесник во сообраќајот на јавните патишта, што се подразбира дека се работи за *delicta propria*. Сторителот се санкционира со парична казна или со затвор до три години доколку не се придржува кон прописите и со тоа го загрози јавниот сообраќај, но со дополнителен објективен услов на инкриминација - да ги доведе во опасност животот или телото на луѓето или имот од значителен обем, па поради тоа некое лице телесно да биде повредено или да настапи значителна имотна штета. КЗ на Република Македонија не го определува дејствието на извршување, туку само пропишува дека „учесникот не се придржува кон прописите“ (тука се мисли на преземање различни дејствија што претставуваат повреда на тие прописи), од што произлегува дека ова е бланкетна диспозиција која упатува на одредби надвор од КЗ на Република Македонија, поточно на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата,³⁰⁵ како и на Законот за јавните патишта³⁰⁶.

КЗ на Република Македонија пропишува и казнување на небрежноста т.е. сторителот кој делото од став 1 и став 2 го сторил од небрежност, ќе се казни со парична казна или со затвор до една година.

³⁰² Повеќе за кривично-правните аспекти на ова кривично дело кај Krstevska, K., Dimovski Z., Babanoski, K., Ilijevski, I., Criminal acts against public traffic safety – with a special focus to the articles related to endangering traffic safety of the Criminal code of the Republic of Macedonia, Thematic proceedings, VIII International Conference Road safety in local community, Valjevo, Divcibare, 18-20.04.2013, str. 185-190

³⁰³ Чл. 297 КЗ на РМ Загрозување на безбедноста на сообраќајот

(1) Учесник во сообраќај на јавните патишта кој не се придржува кон прописите и со тоа го загрози јавниот сообраќај така што ќе ги доведе во опасност животот или телото на луѓето или имот од значителен обем, па поради тоа некое лице телесно ќе биде повредено или ќе настапи значителна имотна штета, ќе се казни со парична казна или со затвор до три години.

(2) Тој што не се придржува кон прописите за безбедноста во автобуски, железнички, воздушен и бродски сообраќај, сообраќај на жичари или сообраќај со други средства за масовен јавен превоз и со тоа ќе предизвика опасност за животот или телото на луѓето или за имотот од значителен обем, ќе се казни со затвор од шест месеци до пет години.

(3) Тој што делото од ставовите 1 и 2 ќе го стори од небрежност, ќе се казни со парична казна или со затвор до една година.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³⁰⁴ Чл. 2, ст. 1, т. 93, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

³⁰⁵ Ibid.

³⁰⁶ Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08, 52/09, 114/09, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14 и Одлука на УСРМ бр. 160/09

Значи, делото се врши во сообраќајот на патиштата, а конститутивното обележје на законското битие е загрозувањето на јавниот сообраќај.

Последица на ова дело е конкретна опасност за животот или телото на луѓето или за имотот. Конкретната опасност за животот или телото се состои во опасност за други, а не за самиот сторител, истово важи по однос на загрозувањето на имотот – треба да се работи за имот што му припаѓа на друг и овој поим може да го вклучи и возилото со кое е извршено делото, ако е тоа туѓо. Поимот на имот од значителен обем³⁰⁷, покрај вредноста на имотот вклучува и други моменти околноста како: важноста на имотот, физичкиот обем и големина и сл.

Табела 3.15. Преглед на пријавени полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297 КЗ на РМ) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
				СЕ	%									
Познати	мажи	1926	2.093	2.256	2.398	2.878	2.799	2.687	2.467	2.511	2.469	2.448	24.484	90,1
	жени	75	93	126	137	171	190	203	203	170	180			
Непознати		56	87	75	102	102	121	142	129	172	161	115	1.147	4,2
ВКУПНО	СЕ	2057	2.273	2.457	2.637	3.151	3.110	3.032	2.799	2.853	2.810	2.718	27.179	
	%	7,6	8,4	9,0	9,7	11,6	11,4	11,2	10,3	10,5	10,3			

Табелата 3.15 го презентира половиот однос на пријавените полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Ако го споредиме вкупниот број на пријавени лица за ова кривично дело (27.179) со вкупниот број на пријавени лица за Кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај (27.496), ќе се утврди дека најголемиот дел (98,85 %) се пријавени лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот. Притоа, се согледува дека од вкупно пријавените 27.179 лица, познати се 95,8 %, а непознати се само 4,2 %. Ваквиот сооднос на познати и непознати пријавени полнолетни лица, поедноставен, би значел дека на секои 26 познати пријавени лица за ова сообраќајно кривично дело, едно лице е непознато. Иако бројката од 4,2 % навидум е мала, сепак таа во реалност се движи во распонот од 75 до 142 непознати пријавени лица низ годините за истражуваниот период, што и не е број за потценување. Оттука, следува дека кај ова кривично дело (а со оглед на тоа што во вкупните сообраќајни кривични дела, ова дело има удел од 98,85 %), па со тоа и кај сообраќајниот криминалитет постои темна бројка во однос на сторителите. Од познатите пријавени лица 90,1 % се мажи, а само 5,7 % се жени.

³⁰⁷ Под значителна имотна корист, вредност или штета, се подразбира корист, вредност или штета што одговара на износот на 50 просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото. Според чл. 122, ст. 27, Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

Табела 3.16. Преглед на обвинети полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297 КЗ на РМ) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СÈ	%
Прогласени за виновни		1.387	1.342	1.298	1.567	1.737	1872	1897	1.752	1.742	1.586	1.618	16.180	92,3
Не се прогласени за виновни	запрена постапка	84	73	82	51	87	41	70	63	71	79	70	701	4,0
	ослободени од обвинение	24	31	29	31	27	23	26	19	23	19	25	252	1,4
	обвинението е одбиено	40	43	39	43	39	49	31	32	35	31	38	382	2,2
	мерки за безбедност	/	1	/	9	2	/	/	/	/	/	1	12	0,1
ВКУПНО	СÈ	1.535	1.490	1.448	1.701	1.892	1.985	2.024	1.866	1.871	1.715	1.753	17.527	
	%	8,8	8,5	8,3	9,7	10,8	11,3	11,5	10,6	10,7	9,8			100

Распоредот на обвинетите лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според исходот на обвинителниот акт, е претставен во табелата 3.16. За целокупниот истражуван временски период вкупно против 17.527 лица биле поднесени обвинителни акти, од кои во 92,3 % од случаите, лицата биле прогласени за виновни, а во останатите случаи била запрена постапката, лицата биле ослободени од обвинение, обвинението било одбиено или била изречена мерка за безбедност. Од дистрибуцијата на податоците по години не би можело да се извлечат некои конкретни заклучоци, освен тоа што се движат во опсегот од 1.448 (во 2005 година) до 2.024 (во 2009 година) и без забележување на нивен карактеристичен евентуален пораст или пад.

Табела 3.17. Преглед на осудени полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297 КЗ на РМ) во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според видот на кривичната санкција

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
														СÈ
Затвор		604	601	581	123	101	93	96	92	131	95	251	2.517	14,0
Парична казна		713	684	670	686	794	845	914	1.101	1.120	1.043	857	8.570	47,4
Парична казна како споредна казна		21	2	3	3	2	4	2	1	1	/	4	39	0,2
Забрана за вршење професија		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	0	0,0
Забрана за управување со моторно возило		47	68	60	59	54	59	72	83	69	92	66	663	3,7
Протерување странец		/	1	/	/	/	/	/	/	/	/	0	1	0,0
Условна осуда - затвор		425	442	459	488	505	499	474	337	327	278	423	4.234	23,4
Условна осуда - парична казна		159	65	42	166	209	305	278	188	49	30	149	1.491	8,2
Условна осуда со заштитен надзор		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	0	0,0
Условно прекинување на кривичната постапка		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	0	0,0
Општо корисна работа		/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	0	1	0,0

Судска опомена	62	52	45	39	67	61	56	48	41	47	52	518	2,9
Кукен затвор	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	0	0,0
Прогласен виновен - ослободен од казна	8	5	2	3	5	6	5	2	4	/	4	40	0,2
ВКУПНО	СЕ	2.039	1.920	1.862	1.567	1.737	1.872	1.897	1.852	1.742	1.586	1.807	18.074
	%	11,3	10,6	10,3	8,7	9,6	10,4	10,5	10,2	9,6	8,8		100

Табелата 3.17 ја прикажува дистрибуцијата на осудените полнолетни лица за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, според видот на кривичната санкција. За целокупниот истражуван временски период осудени се вкупно 18.074 лица. Според податоците, може да се заклучи дека судовите на сторителите на ова кривично дело најмногу им изрекуваат парична казна (47,4 %), потоа следи условната осуда – затвор (23,4 %), а нешто помалку (по 14 и 8,2 %) изрекуваат казна затвор и условна осуда – парична казна. Останатото е занемарливо. Слично како во претходната табела, од дистрибуцијата на податоците по години не би можело да се извлечат некои конкретни заклучоци, освен тоа што се движат во опсегот од 1.567 (во 2006 година) до 2.039 (во 2003 година) и без забележување на нивен карактеристичен евентуален пораст или пад.

4.1.2. Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство

Извршител на кривичното дело од член 298³⁰⁸ од КЗ на Република Македонија може да биде секое лице, па затоа се вели дека ова е дело кое влегува во групата на *delicta comunia*. Тоа значи дека како извршител на ова дело може да биде и учесник во сообраќајот кој презема некое друго дејствие што излегува надвор од неговата позиција на учесник во сообраќајот. Ова дело може да биде извршено на повеќе начини. Имено, КЗ на Република Македонија набројува повеќе дејствија на извршување, за на крај диспозицијата да ја заврши со генерална клаузула „или на друг начин“. Во групата на дејствија на извршување влегуваат:

- уништување, отстранување или потешко оштетување сообраќаен уред, средство или знак или уред за сигнализација што служи за безбедност на сообраќајот или
- давање погрешен сигнал или знак или поставување пречка на сообраќајницата или
- на друг начин,
се загрозува безбедноста на сообраќајот и со тоа предизвикува опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем.

Значи, оваа инкриминација всушност ги опфаќа другите општоопасни дејствија во сообраќајот, кои не значат кршење на сообраќајните прописи од страна на самите учесници во сообраќајот. Делото е конципирано како деликт на конкретно загрозување, без предвидување посебен објективен услов на инкриминација.

³⁰⁸ Чл. 298 КЗ на РМ Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство

(1) Тој што ќе уништи, отстрани или потешко оштети сообраќаен уред, средство или знак или уред за сигнализација што служи за безбедност на сообраќајот или ќе даде погрешен сигнал или знак или ќе постави пречка на сообраќајницата или на друг начин ќе ја загрози безбедноста на сообраќајот и со тоа ќе предизвика опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем, ќе се казни со парична казна или со затвор до три години.

(2) Тој што делото од став 1 ќе го стори од небрежност, ќе се казни со парична казна или со затвор до една година.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

За разлика од став 1, каде сторителот се казнува со парична казна или со затвор до три години, став 2 го санкционира и небрежното извршување на делото со парична казна или со затвор до една година.

Во истражуваниот десетгодишен временски период (2003-2012 година) во Република Македонија за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство се пријавени вкупно 98 полнолетни лица, од кои 54 се познати, а 44 се непознати лица. Од познатите пријавени лица, 52 се лица од машки пол (од кои 11 лица се пријавени во 2006, 7 во 2004, по 6 во 2003, 2007, 2010 и 2012 година, 5 лица во 2011, 3 лица во 2009 и по едно лице во 2005 и 2008 година), а 2 се лица од женски пол (во 2010 и 2012 година). Просечно, секоја година биле пријавувани по 5 машки полнолетни лица за ова кривично дело.

Од вкупно 98-те пријавени лица, 37 биле обвинети. Од нив, за едно лице обвинението е одбиено (во 2006 година), 3 лица се ослободени од обвинение (по едно лице во 2004, 2006 и 2011 година), а 33 се прогласени за виновни (9 лица во 2007, 7 лица во 2011, 3 лица во 2003, 2005, 2010 и 2012, 2 лица во 2009 и по едно лице во 2004, 2006 и 2008 година).

На осудените лица за ова кривично дело, во најголем број од случаите им биле изречени парични казни – на 16 лица (по 3 лица во 2007 и 2011, по 2 лица во 2003, 2005, 2010 и 2012, по едно лице во 2004 и 2009 година), условна осуда – затвор – на 14 лица (5 лица во 2007, 2 лица во 2011 и по едно лице во 2003, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010 и 2012 година), затворска казна – на 5 лица (2 лица во 2011 и по едно лице во 2003, 2005 и 2007 година) и забрана за управување со моторно возило – на едно лице (во 2003 година).

4.1.3. Несовесно вршење надзор над сообраќајот

Контролата и надзорот во сообраќајот претставуваат неопходни превентивни инструменти насочени кон спречување на штетните последици што можат да настапат со преземањето на опасно, неодговорно и непрописно поведење на учесниците во сообраќајот. Надзорот над сообраќајот како збир од правила, задачи и должности за него во успешно одвивање, им е доверен на лица кои се стручно и професионално одговорни и должни да се грижат за безбедно одвивање на сообраќајот на патиштата. Затоа ова дело е конструирано како специјално кривично дело – *delicta propria*.

Постојат два облици од делото Несовесно вршење надзор над сообраќајот³⁰⁹. Првиот облик (став 1) го врши одговорно лице на кое му е доверен надзор врз состојбата и одржувањето на сообраќајниците и објектите на нив, врз превозните средства или јавниот сообраќај или врз исполнувањето на пропишаните услови за работа на возачот,

³⁰⁹ Чл. 299 КЗ на РМ Несовесно вршење надзор над сообраќајот

(1) Одговорно лице на кое му е доверен надзор врз состојбата и одржувањето на сообраќајници и објекти на нив, врз превозните средства или јавниот сообраќај или врз исполнувањето на пропишаните услови за работа на возач или на коешто му е доверено раководење со превоз, што со несовесно вршење на должноста ќе предизвика опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем, ќе се казни со затвор од шест месеци до пет години.

(2) Со казната од став 1 ќе се казни одговорно лице кое ќе издаде налог за возење и ќе даде дозвола за превоз иако знаел дека возачот поради замор, болест, замаеност или поради други причини не е во состојба безбедно да управува со возилото или дека возилото не е исправно и со тоа ќе предизвика опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем.

(3) Тој што делото од став 1 ќе го стори од небрежност, ќе се казни со парична казна или со затвор до три години.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

или на кое му е доверено раководење со превоз, што со несовесно вршење на должноста ќе предизвика опасност за животот или телото на луѓето или имот од значителен обем.

Дејствие на извршување е несовесното вршење на должноста како сеопфатен поим за различните облици на постапување спротивно на обврските на сторителот. Покрај повредата на одделни прописи, несовесното вршење на должноста се состои и во постапување во спротивност со општите стандарди и норми за грижлив однос, кои важат за определена професија, односно должност. Несовесното вршење на должноста се однесува на вршењето надзор врз определени точки од клучно значење за безбедноста на сообраќајот (сообраќајници, објекти, средства, услови за работа на возачите) и се состои во невршење или неправилно вршење на надзорот. Покрај тоа, несовесното вршење на должноста може да се однесува и на довереното раководење со возење, под што се подразбира надгледување на средствата за сообраќај или самиот сообраќај. Карактеристично тука е што раководењето со превоз се разликува од управувањето со возилото.

Последица од ова дело е конкретна опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем³¹⁰. Притоа, последицата може да се однесува и на објекти надвор од сообраќајот, но важно е таа да се остварува со несовесно вршење надзор над сообраќајот.

Во однос на субјективната страна, делото се извршува со умисла, но се казнува и небрежното извршување на делото (став 3). Извршител е одговорно лице на кое му е доверен надзор над сообраќајот или раководење со превоз.

Вториот облик (став 2) го врши одговорно лице кое ќе издаде налог за возење и ќе даде дозвола за превоз иако знаел дека возачот поради замор, болест, замаеност или поради други причини не е во состојба безбедно да управува со возилото или дека возилото не е исправно.

Во прашање е специјален облик на несовесно вршење надзор над способноста на возачот и состојбата на сообраќајните средства. Дејствието на извршување се состои во издавање налог или дозволување на превоз, што се врши покрај постоењето на околности што го попречуваат безбедното возење.

Ова дело е умислено, а тоа значи дека сторителот треба да биде свесен за околностите што го исклучуваат безбедниот превоз. Сторителот треба да знае дека возачот е заморен, болен, замаен итн., односно дека возилото не е исправно. Извршител на делото е одговорно лице – лице на кое му е доверен надзор над сообраќајот или раководењето со превоз.

4.1.4. Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот

Со оваа одредба³¹¹ се опфатени квалифицираните облици на претходните дела инкриминирани во член 297 до член 299. Како потешки облици на основните дела се

³¹⁰ Под значителна имотна корист, вредност или штета, се подразбира корист, вредност или штета што одговара на износот на 50 просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото. Според чл. 122, ст. 27, Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³¹¹ Чл. 300 КЗ на РМ Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот

(1) Ако поради делото од членовите 297 ставови 1 и 2, 298 став 1 и 299 ставови 1 и 2 или некое лице е тешко телесно повредено или настапи имотна штета од големи размери, сторителот ќе се казни со затвор од една до десет години.

(2) Ако поради делото од членовите 297 ставови 1 и 2, 298 став 1 и 299 ставови 1 и 2 настапи смрт на една или повеќе лица, сторителот ќе се казни со затвор најмалку четири години.

издвоени случаите кога во некои од претходните дела настапат определени последици: смрт на едно или повеќе лица, тешка телесна повреда или имотна штета од големи размери³¹².

Диференцирањето помеѓу потешките облици на наведените основни дела се врши според обликот на вина на основното дело и тежината на последицата.

Табела 3.18. Преглед на кривичното дело
Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот според видот на последицата и кривичната санкција која е пропишана

член 300	кривично дело	последица	кривична санкција
став 1	чл. 297 ст. 1 и 2 чл. 298 ст. 1 чл. 299 ст. 1 и 2	тешка телесна повреда или имотна штета од големи размери	затвор 1-10 години
став 2	чл. 297 ст. 1 и 2 чл. 298 ст. 1 чл. 299 ст. 1 и 2	смрт на едно или повеќе лица	затвор најмалку 4 години
став 3	чл. 297 ст. 3 чл. 298 ст. 2 чл. 299 ст. 3	тешка телесна повреда или имотна штета од големи размери	затвор 3 месеци – до 3 години
став 4	чл. 297 ст. 3 чл. 298 ст. 2 чл. 299 ст. 3	смрт на едно или повеќе лица	затвор 1-5 години

Во табелата 3.18 прегледно е прикажано кривичното дело Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот за секој став посебно (став 1 – став 4) според последиците кои настапуваат од основните дела и предвидената кривична санкција за секое од нив.

4.1.5. Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода

Оваа инкриминација³¹³ се состои, од една страна, во потенцирање и санкционирање на начелата на хуманост и солидарност во сообраќајот, а од друга страна, самата инкриминација инкорпорира една основна идеја на гарантното пропуштање: со самата

(3) Ако поради делото од членовите 297 став 3, 298 став 2 и 299 став 3 настапи тешка телесна повреда на некое лице или имотна штета од големи размери, сторителот ќе се казни со затвор од три месеци до три години.

(4) Ако поради делото од членовите 297 став 3, 298 став 2 и 299 став 3 настапи смрт на едно или повеќе лица, сторителот ќе се казни со затвор од една до пет години.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³¹² Под корист, вредност или штета од големи размери, се подразбира корист, вредност или штета што одговара на износот на 250 просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото. Според чл. 122, ст. 28, Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³¹³ Чл. 301 КЗ на РМ Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода

(1) Возач на моторно возило или на друго превозно средство кој ќе остави без помош лице повредено со тоа превозно средство, ќе се казни со парична казна или со затвор до една година.

(2) Ако поради неукажување помош настапила тешка телесна повреда или смрт на повредениот, сторителот ќе се казни со затвор од три месеци до пет години.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

употреба на моторно возило или друго превозно средство, како употреба на опасно средство во сообраќајот, настапува обврска за спречување на евентуалните штетни последици од неговата употреба, изразена особено како обврска за укажување помош на лицето што е повредено со тоа средство.

Хуманите односи на патот, пред сè, се човечки односи, а тоа значи да се создава верба и љубов кон човекот, почитување на неговата личност и искреност и отвореност во односите, водејќи општа грижа за човекот и за неговите вредности. Основата на хуманата солидарност во патниот сообраќај е ослободување од индивидуалната и лична корист и од чувството на егоизам.³¹⁴

Субјект (сторител) на ова дело е возач на моторно возило или на друго превозно средство.

Дејствието на извршување се состои во оставање без помош, пропуштање на укажување помош, што може да има и активен облик (бегство од местото на незгодата – пропуштање со сторување). Оставањето без помош се однесува на лице што е повредено со истото превозно средство. Оставањето без помош постои независно од тоа дали на повредениот можел да му укаже помош некој друг, присутен на местото на незгодата, зашто се работи за неизвршување на стриктно персонализирана обврска која не може да се направи зависно од оценката на другите околности на незгодата (присутството на трети лица, можност за брза интервенција и сл.). Делото постои, според тоа, и во случај кога на повредениот му укажуваат помош други лица, а сторителот не знае за тоа; не и тогаш кога сторителот го напуштил местото на незгодата откако се уверил дека на повредениот му е укажана помош. Не е битно, натаму, тоа – дали повредениот можел да биде спасен со укажувањето помош од страна на сторителот; делото постои и кога тој воопшто не можел да биде спасен, кога повредата била апсолутно смртоносна; не во случајот, кога настапила моменталната смрт, зашто тогаш повеќе не може да се зборува за укажување помош на повредено лице како битен елемент на делото.

Делото постои и кога возачот на моторното возило е самиот виновен за повредата, кога е тоа резултат на случај, или кога за повредата е виновен некој друг или, дури и кога таа е предизвикана по вина на самата жртва.

Сторителот треба да биде свесен дека некое лице е повредено со превозното средство со кое управува, или дека повредата е предизвикана со тоа средство и дека го остава без помош повреденото лице. Извршител на делото е возач на моторно возило или друго превозно средство, но не е исклучено, за ова дело да одговараат повеќе возачи што учествувале во предизвикувањето на повредата.

Потешок облик е содржан во став 2 – ако поради неукажувањето помош настапила тешка телесна повреда или смрт на повредениот. Одговорноста за овој облик постои ако тешката телесна повреда или смртта на лицето настапила по неукажувањето помош и ако сторителот се однесувал небрежно кон можноста за настапување на таква последица.

За основното дело е пропишана парична казна или затвор до една година, а за потешкиот облик казна затвор од три месеци до пет години.

Инаку, карактеристично е што ова кривично дело често се извршува во стек³¹⁵ со кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај со кои е предизвикана повредата.

³¹⁴ Солидарноста во сообраќајот на патиштата може да биде манифестирана на повеќе начини: давање техничка помош при отстранување на дефектите кај возилата, позајмување на делови од возила на други возачи, влечење туѓо возило, прифаќање патници од друго возило, пријавување дефект на туѓо возило итн. Повеќе кај Јосифовски, Д., Сообраќајна психологија, Авто-мото сојуз на Македонија, Скопје, 2006, стр. 127-128

³¹⁵ Чл. 44 КЗ на РМ Стек на кривични дела

Во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата има посебна глава (V) која е посветена на Должностите во случај на сообраќајна незгода³¹⁶.

4.1.6. Неовластено производство и промет со општоопасни материи

Станува збор за кривично дело³¹⁷ кое е дел од Главата со наслов Кривични дела против општата сигурност на луѓето и имотот од Кривичниот законик на Република Македонија. Според став 1 од овој член како извршител на ова кривичното дело може да биде секое лице. Објектот (средството) со кој се врши кривичното дело се јонизирачки или други материи³¹⁸ кои можат да предизвикаат општа опасност за животот на луѓе или имот од значителна вредност. Дејствието на извршување може да биде: неовластено изработување, произведување, собирање, криење или на друг овозможување до нив неовластено да дојде или непрописно да ги пренесе. Кривичната санкција предвидена за ова кривично дело е парична казна или затвор до една година.

Допирната точка на ова кривично дело со безбедноста во сообраќајот на патиштата се согледува преку ставот 2 од овој член. Дејствието е исполнето кога некое лице ќе предаде таков материјал (јонизирачки или други материи кои можат да предизвикаат општа опасност за животот на луѓе или имот од значителна вредност) за превоз со јавни превозни средства или доколку самиот го пренесува користејќи јавни превозни средства. Исто така, превозот треба да биде спротивен на прописите за промет на експлозив или лесно запалив материјал. Кривичната санкција предвидена за ова кривично дело е иста со основното кривично дело од став 1 и таа е парична казна или затвор до една година.

Превозот на опасни материи во патниот сообраќај во последно време сè повеќе се зголемува, како резултат на сè поголемото производство и потрошувачка на овие материи во современото живеење. Сообраќајните несреќи во кои се вклучени опасните материи, имаат далеку поголеми штетни последици од другите видови сообраќајни несреќи, па затоа при превозот на овие материи неопходно е да се преземаат посебни

(1) Ако сторителот со едно дејствие или со повеќе дејствија сторил повеќе кривични дела за кои истовремено му се суди, судот претходно ќе ги утврди казните за секое од тие дела, па за сите дела ќе изрече единствена казна.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³¹⁶ Чл. 220-230, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

³¹⁷ Чл. 295 КЗ на РМ Неовластено производство и промет со општоопасни материи

(1) Тој што јонизирачки или други материи кои можат да предизвикаат општа опасност за животот на луѓе или имот од значителна вредност, неовластено изработува, произведува, собира, крие или на друг му овозможува до нив неовластено да дојде или непрописно да ги пренесе, ќе се казни со парична казна или со затвор до една година.

(2) Со казната од став 1 ќе се казни тој што спротивно на прописите за промет на експлозив или лесно запалив материјал ќе го предаде таквиот материјал за превоз со јавни превозни средства или самиот го пренесува користејќи јавни превозни средства.

Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³¹⁸ Чл. 4, ст. 1, т. 2 од Законот за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 92/07, 147/08, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13 и Одлука на УСРМ бр. 254/09 ги дефинира само опасните материи како супстанции или производи за кои превозот е забранет или одобрен само под одредени околности во согласност со прописите од членот 3 на овој закон.

превентивни мерки. Токму и затоа овој вид на превоз поблиску е уреден во посебен закон³¹⁹ – закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај.

4.2. Исклучување на противправноста кај сообраќајните деликти

Во однос на определувањето на кривично правната одговорност на сторителите на сообраќајни кривични дела, противправноста и нејзиното исклучување се јавуваат како значајни фактори што најнепосредно влијаат врз утврдувањето на граничната линија што го дели допуштеното од недопуштеното, односно казнивното од неказнивото во сообраќајот. Овој правен институт се изразува и како еден вид правен регулатор и кај сообраќајната делинквенција има свои посебни особености кои, во одделни сегменти, се разликуваат од оние, условно речено, традиционални основи за исклучување на противправноста во теоријата на кривичното право.

Основите за исклучување на противправноста кај сообраќајните деликти³²⁰ се групираат на следниов начин: прво, како општи основи за исклучување на противправноста (дозволен ризик, крајна нужда и согласност на загрозењето односно повредениот) и второ, како основи за исклучување на противправноста заради објективни и субјективни неможности од поинакво однесување (виша сила, време на реагирање, состојба на страв или „секунда на стравот“ и состојба на заслепеност или „секунда на заслепеност“).

4.2.1 Општи основи за исклучување на противправноста

4.2.1.1. Дозволен ризик

Општество што се стреми кон побрз, подинамичен и посовремен развој на севкупните негови сегменти, мора да толерира определени ризици во сите сфери од неговото функционирање, поради тоа што во ситуации кога активностите на луѓето ќе бидат на границата помеѓу допуштеноста и недопуштеноста, постојано би постоела противправност во таквите дејствија. Меѓутоа, основите врз кои се остваруваат сите општествени процеси и односи помеѓу луѓето, даваат обврска извршувањето на функциите и активностите да биде организирано со минимален ризик. Кривичното законодавство не го регулира институтот дозволен ризик, па затоа кривично-правната теорија³²¹ се обидува да постави извесни граници во кои би се толерирал ризикот, а тоа би биле: да се работи за дејствија што општеството ги признава како нужни, да постои определена пропорционалност од социјално значење помеѓу вредноста на опасното дејствие и

³¹⁹ Според чл. 3, за превоз на опасни материи во патниот сообраќај, освен овој закон, се применуваат и одредбите од Европската спогодба за меѓународниот патен превоз на опасни материи (ADR) и Законот за инспекциски надзор, Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 92/07, 147/08, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13 и Одлука на УСРМ бр. 254/09

³²⁰ Повеќе за основите за исклучување на противправноста кај сообраќајните деликти во Камбовски, В., Казнено право, Општ дел, Култура, Скопје, 2004, Марјановиќ, Ѓ., Македонско кривично право, општ дел, шесто изменето и дополнето издание, Просветно дело, АД, Скопје, 2003, Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студентски збор, Скопје, 1994 и Мур-госки, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003, стр. 33-40

³²¹ Во теоријата на кривичното право институтот дозволен ризик се смета како основ за исклучување на противправноста надвор од кривичните закони. Тоа е повеќе од фигуративно определување, бидејќи кај едно дело преземено во рамките на дозволењето ризик, не само што нема противправност, туку може да се рече дека нема ниту правна допуштеноста. Едноставно, се работи за поведенија што не се ниту противправни, ниту непротивправни, туку – правно-толерирани.

степенот на можните повреди и да се почитуваат мерките и стандардите востановени заради избегнување на повредите или, пак, нивно сведување на најмала можна мера.

Посебна правна норма, општ принцип или критериум за дефинирање на дозволеният ризик во сферата на сообраќајот не постои, а теоријата, упатува само на одделни сегменти што се изразуваат како релевантни во поглед на оценката – кога едно поведење не ги надминува границите на допуштениот ризик. Според тоа, специфичноста на ваквата содржина условува одредувањето на границите на дозволеният ризик да и биде препуштено на судската практика, а, со тоа, на одреден начин, и одредувањето на границата помеѓу казнивото и неказнивото однесување. Во определувањето на оваа гранична линија, односно одредувањето на казнивата, забранетата зона, судската практика поаѓа од дадените состојби на развиените технички и други стандарди во сообраќајот, како и од општите социјални ставови за потребата од подигање на одреден степен на барањата за должно внимание во сообраќајот, на што, впрочем, упатува и одредбата за несвесната небрежност (која не означува некаков поблаг вид на небрежност): како долна граница на вината и кривично-правното неправо да се земе она што претставува противдолжно поведење, она што значи објективна повреда на востановените барања, норми и стандарди на должно поведење во сообраќајот (чие почитување го исклучува неправото на делото, независно од евентуалното настапување на штетната последица).

Ваквиот деференциран пристап веќе наоѓа примена токму во прописите кои, генерално, го регулираат сообраќајот (а токму тие треба да ја одредат потребната мерка на должно внимание) и кои е потребно прецизно да ги одредат стандардите за сите категории учесници во сообраќајот на патиштата.

4.2.1.2. Крајна нужда

Овој правен институт, кој во кривично-правната теорија е доста редок, кај сообраќајната деликвенција, напротив, е специфичен, не само поради неговата зачестеност во пројавувањето, туку и по извесното отстапување од неговата традиционална форма. Имено, денес сообраќајот, покрај другото, се карактеризира и со зголемено донесување на прописи кои, не ретко, наоѓајќи се во меѓусебна колизија, создаваат објективни можности во одделни случаи, и самото однесување согласно сообраќајните прописи да претставува, само за себе, опасност по безбедноста во сообраќајот. Ова, впрочем, го воочил и законодавецот кога определил можност за отстапување од правните норми во случаи кога тоа го бараат потребите на безбедноста во сообраќајот. Во сферата на сообраќајот, во барањето на суштината на крајна нужда³²² се поаѓа од општите поставки дека противправното неправо не мора да биде и казниво неправо, така што кршење на прописите во одделни ситуации е неизбежно (на пример, претекнување од десна страна заради одбегнување повреда на учесник во сообраќајот), а во други ситуации токму стриктното однесување според сообраќајните прописи може да биде противправно (на пример, упорно продолжување со управувањето по десната страна во моментот на непрописно однесување на пешак). Овие примери најилустративно покажуваат дека не може да се зборува за сообраќајни деликти, кога е исклучена противправноста врз основа на крајната нужда. Едноставно, однесувањата настанати со ненадејни, непредвидливи, неправилни однесувања на другите учесници може да се разгледуваат од стојалиштето на крајната нужда поради што одделни однесувања можат да ја изгубат квалификацијата на противправност.

³²² За крајната нужда во сообраќајот повеќе кај Гавриловиќ, П., Виша сила и крајна нужда код саобраќајних незгода, 13 Мај, Београд, 1968

4.2.1.3. Согласност на загрозениот, односно повредениот

Карактеристично за овој основ за исклучување на противправноста е тоа што има ограничена примена и е мошне спорен во кривично-правната теорија. Во областа на сообраќајот, пак, неговата примена е уште повеќе ограничена во однос на останатите општествени подрачја. Имено, во врска со прашањето за кривично-правното дејство за изјавената согласност на повредениот со повредата што му е зададена, може да се тврди дека тоа е без значење, затоа што се работи за строго лично право кое не може да се пренесе на друг. Согласноста, исто така, е без значење и во сферата на сообраќајот, но, причините овде се од поинаква природа. Така, согласноста кај деликтот на загрозување и повредата во сообраќајот ќе биде секогаш ирелевантна, кога дејствието на загрозување или повреда е казниво дејствие инкорпорирано во правниот поредок. Кај сообраќајните деликти, на согласноста се надоврзува и противправното однесување, а добрата што со тоа се доведуваат во опасност, освен сопствените, не се на слободна диспозиција ниту на загрозениот, односно повредениот ниту на лицето кое го презема таквото дејствие. Единствен случај на релевантност на согласноста на загрозениот како основ за исклучување на противправноста во сферата на сообраќајот, ако може така да се каже, би претставувало загрозувањето при одржувањето на спортските приредби и манифестации на патиштата, а не на автомобилските писти (зашто на нив не се одвива сообраќај), од причина што овде согласноста е еден од условите, а зголемениот ризик е општествено верифициран.

4.2.2. Основи за исклучување на противправноста поради објективни и субјективни неможности од поинакво однесување

4.2.2.1. Виша сила

Во процесот на одвивањето на сообраќајот можни се штетни последици, односно сообраќајни несреќи кои настануваат како резултат на околности што се надвор од волевите поведенија, а што настануваат обично во врска со ненадејни и непредвидени технички неисправности на моторното возило, сообраќајно-техничките неисправности на патот или, пак на временските услови. Меѓутоа, возачот нема право, во сите овие случаи да се повикува на виша сила, освен доколку настанатата неисправност на моторното возило во текот на управувањето била непредвидлива и доколку тој во моментот на несреќата ги презел сите можни мерки за отстранување, односно намалување на опасноста (пример, прскање на дотраена гума не претставува виша сила). Во однос на сообраќајно-техничката неисправност на патот, возачот-предизвикувач на сообраќајната несреќа ќе може да се повика на виша сила единствено во случај на настан што е надвор од неговите психофизички способности да го предвиди и совлада (ненадеен одрон на камења, карпи и сл., но не и во случај доколку постои соодветен сообраќаен знак за предупредување на ваквата опасност), а во однос на временските услови, само доколку, на пример, немал никаква можност, на безбеден начин, за себе и за другите учесници во сообраќајот, да го запре возилото, а притоа ги презел сите расположливи мерки да ја отстрани, односно намали опасноста што настанала независно од неговото однесување.

4.2.2.2. Време на реагирање

Во современата кривично-правна и правно-медицинска литература, обично, времето на реагирање се дефинира како време поминато помеѓу моментот на сигналот, т.е.

провокацијата која бара интервенција и моментот на преземената интервенција. Притоа, соодветното реагирање кое има повеќекратно значење во сообраќајот зависи од низа фактори. Кај оценките на времето на реагирање постои еден феноменот што се наоѓа во сферата на човековите особини. Во денешно време, човекот е способен да ги усоврши техничките средства во однос на силата, брзината и сл., меѓутоа, едновременно со таквата способност се соочува и со својата немоќ да го подобри и психолошкото време на реагирање. При таква состојба, единствен начин за одбрана што му преостанува на општеството во ваквата ситуација е уште во претходната фаза, да ги елиминира од процесот на сообраќај сите лица со одделни психофизички недостатоци.

Понатаму, треба да се поаѓа од просечното, стандардното време на реагирање и притоа да се респектираат човековите можности и способности, така што од вкупната маса штетни однесувања да се диференцираат како казниви само оние за кои може да се прекори сторителот за несоодветно реагирање во дадената сообраќајна ситуација и покрај поседувањето на потребните можности и способности за тоа. На останатите однесувања, пак, не треба да се упатува прекор, бидејќи истите ги надраснуваат човековите можности, па оттаму за нив нема одговорност, не се противправни. Правниот поредок ги респектира, во секој случај, границите на човековите способности и можности, зашто инаку, тој поредок би се модифицирал во своја спротивност. Посебно треба да се нагласи фактот што времето на реагирање како специфичен основ за исклучување на противправноста ќе биде релевантно за сообраќајно-правната ситуација, само доколку сторителот не се однесувал противправно, односно доколку самиот не се ставил во состојба што е надвор од дозволената.

4.2.2.3. Состојба на страв или „секунда на стравот“

Поимот состојба на страв иако сличен на поимот време на реагирање, сепак, има посебна карактеристика, со поинакви правни решенија и правни последици. Состојбата на стравот односно „секундата на стравот“ може да трае една секунда и таа го забавува времето на реагирање кое во „нормални услови“ би било покусото. Секундата на стравот се вклопува помеѓу првата и втората фаза на времето на реагирање³²³, односно помеѓу фазата на перцепција на провокацијата и фазата на донесување на одлуката за акција. Меѓутоа, и покрај овој факт, секундата на стравот не претставува составен дел на времето на реагирање. Со поимот „секунда на стравот“ се претставува онаа психичка состојба во која свесното реагирање во опасните ситуации е нарушено, односно она време во кое нормалното однесување е блокирано. Продолжувањето на времето на реагирање како продукт на стравот е битниот фактор при определувањето на правната физиономија и правните последици на овој феномен. Имено, со самиот факт што стравот го следат некоординираност на движењата, нецелисходност на дејствијата и блокирање на мислите се актуелизира прашањето за правниот институт – намалена пресметливост.

Поаѓајќи од начелото на оптимална сигурност односно на „најдобрата можна безбедност“, се констатира дека состојбата на стравот може да биде правно релевантна, односно да биде основ за исклучување на противправноста, меѓутоа, не како автоматизам, туку исклучиво како диференциран пристап кон учесниците во сообраќајот. Тоа практично значи дека ваквата посебна психичка состојба ќе се земе предвид само кај сторител кој е доведен во опасна ситуација без своја вина, кој е изненаден од непредви-

³²³ Времето на реагирање се дели на 4 фази: првата фаза се состои во примање на провокација, втората фаза претставува психичка обработка на сообраќајната ситуација и донесување одлука, третата фаза претставува реализација на донесената одлука и четвртата фаза е време на дејствување на спроведената активност. Vodinić, V., O psihičkim uzrocima saobraćajnih nesreća i metodama o njihovom utvrđivanju, Beograd, 1961

ден и непредвидлив случај што кај него предизвикал страв. Опасноста треба да биде исклучок, не редовна, вообичаена, секојдневна, таа не смее да биде предизвикана од тој што се повикува на основот за исклучување на противправноста и воедно, што е посебно важно, таа не треба да биде само сообраќајна ситуација.

Меѓутоа, ова не се и единствените услови. Имено, за да може сторител да се повика на основот за исклучување на противправноста е потребно, пред сè, при управувањето со моторното возило да се придржувал кон начелата на најдобрата можна безбедност. Практично, ова регулативно начело има примат, па според тоа и може да го елиминира овој основ.

4.2.2.4. Состојба на заслепеност или „секунда на заслепеност“

Практиката покажува дека е голем бројот на сообраќајните несреќи што настапуваат од предизвиканата состојба на заслепеност односно „секунда на заслепеност“. Состојбата на заслепеност е физичка појава со определени психофизички влијанија. Кога веќе ќе настапи „секундата на заслепеност“, заслепениот возач ваквата состојба не може да ја промени. Со други зборови, настанатата објективна сообраќајна ситуација е надвор од негова контрола. При утврдувањето на одговорноста треба да се анализира објективната состојба и однесувањето на возачот и тоа пред настапувањето на заслепеноста, за време на траењето на ваквата состојба како и по истекот на времето на заслепувањето. Во оваа смисла, однесувањето пред состојбата на заслепеност не смее да биде неправилна, недозволена, а во времето на заслепеноста исто така, однесувањето на возачот треба да биде во согласност со она што од него во една таква ситуација би можело да се очекува. Според тоа, и состојбата на заслепеност може да биде основ за исклучување на противправноста, но само во случај кога сторителот – заслепениот возач се нашол во таква состојба без своја вина, кога не може да очекува ниту да предвиди таква состојба, кога немало било каков сигнал или знак за неправилно однесување на други учесници во сообраќајот, кога претходно ги презел сите потребни мерки да ја одбегне таквата состојба и кога по настанувањето на заслепеноста ги презел сите активности што од него објективно се очекувале.

4.3. Утврдување одговорност на учесниците во патниот сообраќај за сообраќајни деликти

Утврдувањето на одговорноста на учесниците во патниот сообраќај за сообраќајни деликти, исто како и кај другите кривични дела, се спроведува низ фазите на преткривичната и кривичната постапка, преку процесот на докажување³²⁴, т.е. изведување и утврдување на доказите. Од криминалистички аспект³²⁵ докази³²⁶ се само оние

³²⁴ за докажувањето кај сообраќајните деликти, повеќе кај Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003

³²⁵ Водинелиќ, В., Криминалистика – откривање и докажување, Скопје, 1985, стр. 128-129

³²⁶ Поимот на доказ во криминалистичката постапка се употребува во различна смисла. Доказ (*argumentatio*) во логиката е методолошка постапка (докажување) за потврдување на вистинитоста на поставката. Тој вклучува потврдување (*probatio*) и побивање (*refutatio*) на одредени поставки. Елементите на доказот во логиката се: (1) тврдење или теза чија вистинитост се утврдува (*thesis probandi*), (2) причини или аргументи од кои се утврдува фактот (*argumenta probandi*), (3) начинот на кој се утврдува (*modus probandi*) и средствата со кои се утврдува фактот (*instrumentia probandi*), и (4) уверливост, сила на докажувањето (*nervus probandi*). Во казнената постапка структурата на доказите може да се прикажи на друг начин, така што неа ја создаваат (1) содржината на доказите (во некои состави како елемент на доказот), (2) изворот на доказот (во некои состави носител на доказот), (3) доказното средство (начинот на внесување на доказот во постапката), и (4) резултат од доказот (како фактички заклучок).

конкретни факти на објективната реалност, чија целокупност (суштина) служи за утврдување на вистината во кривичната постапка. Тоа се такви фрагменти на реалноста на кривичниот настан што надлежниот процесен субјект ги спознал во процесно оформениот поредок. Тие се „извадени“ од системот на реалноста во кој се држеле заедно, по принципот на универзална поврзаност и меѓусебна условеност на појавите во реалноста. Кривичарот им придава определено значење (интерпретација), но фактот не го претвора во доказ околности што судскиот совет врз основа на него стекнал определено убедување за кривичниот предмет. За да биде прифатен како доказ, фактот мора да има објективни својства, да биде во такви односи што реално постојат надвор и независно од свеста на судскиот совет, а допуштаат заклучок за главниот факт. Не е важен само резултатот, туку и патот на докажување: зошто фактите така влијаат врз судскиот совет, врз што се заснова таквото дејствување на доказите. А тоа не значи ништо друго, туку, да се открие суштината на доказите (таква нивна објективна врска со главниот факт кој не само што е кривично-правно релевантен, туку воедно и вистинит).

Да се открие кривичното дело и сторителот не значи ништо друго, туку да се најдат фактите и да се поврзат во таков систем кој со сигурност (извесност) го утврдува предметот на докажување. Но, објективно-реалниот факт, самиот по себе и самиот од себе, молчи, како некој вид „нем сведок“. Секогаш кривично-процесниот субјект е оној што ги објаснува (интерпретира) фактите. Оттаму, во кривичната постапка еден ист факт јавниот обвинител го објаснува на еден начин, одбраната на сосема друг, често спротивен, а судот не е должен да прифати ниту едно толкување, туку можеби има свое посебно, кое го дава во образложението на пресудата.

Спознавањето на објективната вистита за сообраќајните несреќи и утврдувањето на субјективната одговорност имаат свои специфичности кои се одредени со следниве елементи³²⁷: 1) елиминирање или утврдување на постоење на кривично дело против безбедноста во сообраќајот и криминалистичка превенција; 2) гносеолошко-предметната дејност се одвива во вонпроцесна и кривично-процесна форма; 3) самиот процес на спознавање е ограничен со начелото на брзина (итност и оперативност) и роковите за постапување; 4) субјект на спознавањето е службено лице (криминалистот), а процесот на спознавање е откривање на кривичното дело и сторителот.

Во целосниот поим „откривање“ мора да влезе и откривањето на сите оние факти и околности кои придонесуваат за акцидентогенезата и виктимогенезата. Тие околности можат да бидат општи и индивидуални, односно: да зависат од возачот, да бидат поврзани со дејствијата на пешаците и другите учесници во сообраќајот, техничка неисправност на возилата предизвиката од конструктивни недостатоци или неквалитетен ремонт, патишта во лоша состојба, неповолни услови во сообраќајниот тек, недоволна прегледност, недостатоци во патната сигнализација (хоризонтална и вертикална) и др. Сите тие околности се меѓусебно поврзани. Обработувајќи конкретна сообраќајна несреќа, криминалистот, истражниот судија и вештаците треба да ги истражат конкретните услови и околности кои придонесле за настанување на сообраќајната несреќа и да дадат предлози за разработка на профилатички мерки на соодветните фактори за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Преткривичната постапка ѝ претходи на кривичната постапка и нејзината задача е фактично да го расветли кривично-правниот настан и со докази и податоци да ги поткрепи основите на сомневање, односно основано сомневање дека во прашање е конкретно кривично дело и кој е неговиот сторител, што значи дека го опфаќа откривањето на кривичното дело и на неговиот сторител. Преткривичната постапка е најтесно поврзана со пријавување на кривичното дело или со сознанието дека е сторено кривично

³²⁷ повеќе кај Мургоски, Б., Криминалистичка обработка на сообраќајните несреќи, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2007, стр. 161-174

дело кое се гони по службена должност. По својата природа, таа нема кривично-процесен карактер и не влегува во состав на кривичната постапка, бидејќи преземените дејствија во неа, по правило, не се спроведуваат според одредбите на кривично-процесниот закон што важат за кривично-процесните дејствија. По приемот на кривичната пријава или добиеното сознание за сторено кривично дело за кое се гони по службена должност, полицијата е должна да ги преземе потребните мерки за пронаоѓање на сторителот на кривичното дело, сторителот или соучесникот да не се скрие или побегне, да се откријат и обезбедат трагите на кривичното дело и предметите што можат да послужат како доказ, како и да ги собере сите известувања што би можеле да бидат од корист за успешно водење на кривичната постапка. Заради извршување на овие задачи полицијата може³²⁸:

- 1) да бара потребни известувања од граѓани;
- 2) да сопре, легитимира и да изврши потребен преглед на лица, превозни средства и багаж ако постојат основи на сомневање дека кај нив ќе се пронајдат траги на кривичното дело или предмети што можат да послужат како доказ. Времето на нивното задржување не може да биде подолго од шест часа. Полицијата може да употреби сила во разумна мера само како крајно средство ако тоа е нужно за да се изврши преглед на лицето, превозното средство или багажот;
- 3) да пренасочи или ограничи движење на лица и превозни средства на определен простор за нужно потребно време, но не повеќе од шест часа;
- 4) да преземе потребни мерки заради утврдување на идентитетот на лицата и на предметите;
- 5) да спроведе потрага, да распише распис по лицето и објава по имотот и имотната корист или по предметите по кои се трага;
- 6) во присуство на службено или одговорно лице да изврши преглед на определени објекти и простории на државни органи, институции што вршат јавни овластувања и други правни лица и да оствари увид во нивната документација и
- 7) да преземе други потребни мерки и дејствија предвидени со закон.

Една од од нив е и оперативно-тактичката мерка блокада³²⁹ со која се врши планско затворање по време и место на сите пристапи на определен простор и има за цел да се оневозможи напуштањето на затекнатите лица од тој простор или да се оневозможи влегување на други лица на блокираниот простор. Блокадата се врши врз основа на проверени известувања, заради откривање и фаќање на сторители на кривични дела, пронаоѓање и обезбедување на предмети и траги од кривични дела, како и заштита на имотот и животот при потешки незгоди, природни непогоди и други несреќи. Таа се прекинува кога престануваат причините за нејзино преземање. Од друга страна, полициските службеници може да применуваат и полициско овластување – предупредување³³⁰, при што на лицето кое го предупредува, му укажува на околностите кои како резултат на неговото однесување, дејствување или пропуштање на одредени дејствија ја довеле во опасност неговата безбедност, безбедноста на другите лица или безбедноста на имотот, го нарушиле јавниот ред и мир или ја загрозиле безбедноста на сообраќајот на патиштата, како и кога оправдано се очекува тоа лице да стори или да предизвика други лица да сторат кривично дело или прекршок. Предупредувањето може да се упати и на лице вработено во правно лице и во државен орган. Полициските службеници во извршувањето на полициските работи може да го применуваат и полициското

³²⁸ Чл. 276, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

³²⁹ Чл. 34-36, Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07

³³⁰ Чл. 54, Закон за полиција, Сл. Весник на РМ бр. 114/06, 6/09, 145/12 и Одлука на УСРМ бр. 211/06 и чл. 42, Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07

овластување – наредување³³¹, со кое издаваат усни наредби заради заштита на животот и личната сигурност на луѓето и имотот; спречување на извршување на кривично дело за кое се гони по службена должност или прекршок; обезбедување траги од кривично дело и предмети што можат да послужат како доказ во кривична или прекршочна постапка; заштита на сигурноста на објекти и личности кои се обезбедуваат; контрола, регулирање и безбедност во сообраќајот на патиштата; обезбедување на државната граница и контрола на преминување на државната граница и др. Доколку лицето на кого му е упатена наредбата истата не ја изврши, а таа не може да биде извршена на друг начин, полициските службеници може да применат соодветно средство за присилба во рамките на своите овластувања, заради нејзино извршување.

Во рамките на кривичната постапка, заради остварување на целта за обезбедување присуство на обвинетиот според законот за кривична постапка³³², судот може да определи некоја од неколкуте мерки на претпазливост кои му стојат на располагање, а при докажувањето на сообраќајните кривични дела, меѓудругите, од особено значење е мерката привремено одземање на возачка дозвола, односно забрана за нејзино издавање.³³³

Во текот на истражната постапка, јавниот обвинител може согласно со одредбите од законот за кривична постапка да ги преземе следниве истражни дејствија³³⁴:

- претрес,
- привремено обезбедување и одземање на предмети или имот,
- испитување на осомничениот,
- испитување на сведоци,
- определување вештачење,
- увид и реконструкција и
- посебни истражни мерки.

Истражни дејствија може да се преземат и пред поведувањето на истражната постапка доколку постои опасност од одлагање, под услови и во постапка уредени со законот за кривична постапка.

Според кривично-процесните одредби³³⁵, увидот го презема јавниот обвинител, а по негово овластување и правосудната полиција³³⁶ кога за утврдување или разјаснување на некаков важен факт во постапката е потребно непосредно забележување. Од криминалистички аспект под увид се подразбира истражно, т.е. судско дејствие, чија содржина се состои од непосредно сетилно забележување, утврдување и разјаснување на поедини околности и факти кои се од значење за постапката во одреден кривичен случај.³³⁷ Увидот спаѓа во оние кривично-процесни и криминалистички дејствија, со чија помош на точен и објективен начин можат да се утврдат фактите кои се во врска со кривичното дело, последиците врз оштетениот, откривањето на кривичното дело и неговиот сторител, доколку е непознат.³³⁸ Под увид на сообраќајна несреќа³³⁹ се под-

³³¹ Чл. 54, Закон за полиција, Сл. Весник на РМ бр. 114/06, 6/09, 145/12 и Одлука на УСРМ бр. 211/06 и чл. 45-46, Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07

³³² Мерките за обезбедување присуство на обвинетиот се наведени во чл. 144, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

³³³ Чл. 146, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

³³⁴ Чл. 295, *ibid.*

³³⁵ Чл. 233, *ibid.*

³³⁶ Правосудна полиција се полициските службеници од Министерството за внатрешни работи и припадниците на Финансиската полиција и со закон овластени лица на Царинската управа кои работат на откривањето на кривичните дела. Според чл. 21, ст. 9, *ibid.*

³³⁷ Водинелиќ, В., Криминалистика, Белград, 1987, стр. 375

³³⁸ Котески, М., Криминалистичка тактика 2, Факултет за безбедност – Скопје, 2009, стр. 89

разбира излегување на самото место каде што се случила сообраќајната несреќа, поради преглед на истото и собирање – снимање на постоечката, односно најдената ситуација. Според ова, увидот на сообраќајните несреќи овозможува со непосреден преглед на самото место на несреќата да се утврдат сите околности и факти поврзани со настанувањето на несреќата. Исто така, да се пронајдат, соберат и фиксираат сите материјални елементи и докази за настанувањето на сообраќајната несреќа. На овој начин би се овозможило прецизно и точно детерминирање на причините за настанување на несреќата. Увидот кај сообраќајните незгоди треба да овозможи³⁴⁰: 1) анализа на конкретната сообраќајна незгода со цел задоволување на поедините интереси и 2) анализа на состојбата на безбедноста на сообраќајот со цел сфаќање на постојната состојба и проектираните оптимални управувачки мерки. Увидната документација, која мора да биде систематизирана и стручно изработена со цел изработка на квалитетен наод и мислење од страна на вештото лице во понатамошниот дел од постапката, се состои од: записник од увидот на самото место на незгодата³⁴¹, скица на местото на незгодата³⁴² и фотодокументација од самото место на незгодата³⁴³.

Заради проверување на прибавените докази или утврдување на фактите кои се од значење за разјаснување на работите, органот што ја води постапката може да одреди реконструкција на настанот³⁴⁴, која се врши така што ќе се повторат дејствијата или ситуациите во условите под кои според прибавените докази се одиграл настанот. Ако во исказите на одделни сведоци или осомничени, односно обвинети, дејствијата или ситуациите се различно прикажани, реконструкцијата на настанот, по правило, посебно ќе се изврши со секој од нив. Реконструкцијата може да се спроведе во потполност или со делумно користење на компјутерски симулации. Реконструкцијата не смее да се врши на начин со кој се навредува јавниот ред и морал или се доведува во опасност животот или здравјето на луѓето. При реконструкцијата по потреба можат повторно да се изведат одделни докази. Од криминалистички аспект, реконструкцијата на кривично дело³⁴⁵ претставува, повторување или поточно речено имитација на делото, на криминалистичкиот акт, на определени негови ситуации, дејствија и процеси, на самото место на извршување на кривично дело. За потребите на полицијата, за успешно пронаоѓање и откривање на кривичните дела и неговите сторители, во секојдневната практика и дејствување на полицијата, познати се и се применуваат реконструкциски дејствија на

³³⁹ Златковски, С., Јошевски, З., Експертиза на сообраќајни незгоди (Записник за увид на лице место), Технички факултет – Битола, 2008, стр. 1. За начинот и принципите при вршењето увид кај сообраќајните несреќи поопширно и кај Василевиќ, В., Гавриловиќ, П., Водинелиќ, В., Приручник за вршење увида кај сообраќајни незгоди на путевима, Институт за криминологија и криминалистичка истражувања, Београд, 1970

³⁴⁰ Кај сообраќајните несреќи основната цел на увидот се преместува од прашањето КОЈ? (криминалистичко значење) на прашањето КАКО? (сообраќајно значење). Имено, во помалку од 10 % од сообраќајните несреќи учесниците се оддалечуваат од местото на несреќата. Меѓу нив, голем број се оддалечуваат поради страв или неснаоѓање, така да многу брзо сами се пријавуваат во полиција. Кај сообраќајните несреќи најчесто е основното прашање: Како и под кои околности се случила сообраќајната несреќа? Дури и ако се работи за непознато (НН) возило или лице, после неговото откривање задолжително се враќаат и најмногу се занимаваме со прашањето: Како се случила сообраќајната несреќа? Притоа, кај увидот кај сообраќајните несреќи, многу е поизразено сообраќајното, отколку криминалистичкото значење на увидот. Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 199

³⁴¹ повеќе кај Златковски, С., Јошевски, З., Експертиза на сообраќајни незгоди (Записник за увид на лице место), Технички факултет – Битола, 2008

³⁴² повеќе кај Златковски, С., Јошевски, З., Експертиза на сообраќајни незгоди (Скица за увид на самото место на незгодата), Технички факултет – Битола, 2007

³⁴³ За правилата и принципите на изработка на фотодокументацијата кај кривичните дела, а со тоа и кај сообраќајните несреќи, повеќе во книгите од областа на криминалистичката техника и форензика

³⁴⁴ Чл. 234, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

³⁴⁵ Котески, М., Криминалистичка тактика 2, Факултет за безбедност – Скопје, 2009, стр. 122

извршените криминални акти, дејствија кои како специфични методско-оперативни дејствија придонесуваат во обезбедување на веродостојни материјали, кои подоцна ќе послужат за изградба на појдовни претпоставки, или верзии за можниот сплет на настаните од веќе извршениот криминален акт. Следејќи ги карактеристиките на реконструкција, со сигурност, односно со право, може да се каже дека реконструкцијата не е ништо друго, туку едноставно повторување на извршеното кривично дело, или пак, одредени ситуации за потребите на криминалистичката истрага, повторување на определени делови на дејствието за извршувањето на кривичното дело, но исто така, тоа може да бидат и предмети поврзани со инкриминираната ситуација.

Криминалистичкиот експеримент е вештачко повторување на кривичното дејство, или некои негови делови, систематски и плански организирани дејства, заради проверка на поставените верзии и пронаоѓање на решенија на спорни околности во фазата на криминалистичко-оперативна обработка.³⁴⁶

Органот што врши увид или реконструкција, според кривично-процесниот закон³⁴⁷, може да побара помош од стручно лице од криминалистичко-техничка, сообраќајна или друга струка, кое, по потреба, ќе помогне во пронаоѓањето, обезбедувањето или опишувањето на трагите, ќе изврши потребни мерења и снимања, ќе направи скици и фотодокументација или ќе собере и други податоци. На увидот и на реконструкцијата може да се повика вештак ако неговото присуство би било од полза за давање наод или мислење.

Вештачење³⁴⁸ се определува кога за утврдување или оценка на некој важен факт треба да се прибави наод и мислење од лице кое располага со потребното стручно знаење. Вештачењето по правило го вршат вештаци запишани во регистарот на вештаци. Вештачењето се определува со писмена наредба. Во текот на претходната постапка наредбата ја донесува јавниот обвинител, а на главната расправа судот. Во наредбата ќе се наведе во однос на кои факти се врши вештачење и кому му се доверува. Ако за определен вид на вештачење постои високообразовна установа, научна установа или стручна установа или вештачењето може да се изврши во рамките на орган на државна управа, таквите вештачења, а особено посложените, ќе се доверуваат по правило на таква установа, односно орган. Ако вешт наод и мислење на орган на државна управа е приложен како доказ од страна на јавниот обвинител, а одбраната го оспорува истиот, може да му предложи на судот да нареди вештачење, кое ќе го изврши друга установа или орган. По правило, за вештачењето ќе се определи еден вештак, а ако вештачењето е сложено, тогаш може да се определат два или повеќе вештаци. Само по исклучок може да се определи за вештак лице кое има живеалиште во странство или странска стручна институција, кои според законите на матичната земја ги исполнуваат условите за вршење на вештачење, доколку во Република Македонија не постојат високообразовна установа, научна установа или стручна установа, трговец поединец – вештак или трговско друштво регистрирано за вршење вештачење, за определен вид вештачење. Органот што го наредил вештачењето по претходно прибавено мислење од вештакот го определува рокот за вештачењето и за доставата на наодот и мислењето и тој рок може да биде продолжен само по образложено барање на вештакот. Должностите на вештакот се³⁴⁹:

³⁴⁶ Кривокапиќ, В., Крстиќ, О., Криминалистичка тактика 2, Полицијска академија, Београд, 1999, стр. 125

³⁴⁷ Чл. 235, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

³⁴⁸ Чл. 236, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12. За сообраќајно-техничките вештачења повеќе кај Vujanić, M., Saobraćajno tehničko veštačenje, Priručnik, DD Stari grad, Beograd

³⁴⁹ Чл. 237, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

- лицето кое е повикано како вештак е должно да се јави на поканата и да даде свој наод и мислење во рокот определен во наредбата. Рокот определен во наредбата, од оправдани причини, може да се продолжи.
- вештакот е должен до органот што го наредил вештачењето да достави извештај, кој содржи: докази што ги прегледал, извршени тестови, наодот и мислењето до кои дошол и сите други релевантни податоци што вештакот смета дека се потребни за праведна и објективна анализа. Вештакот ќе образложи како дошол до определено мислење.

Како посебен вид вештачење се појавува ситуационото вештачење³⁵⁰, кое претставува криминалистичко вештачење што се спроведува на местото на настанот и се утврдува целината на материјалната ситуација која постои на самото место, а не само изолирана трага или предмет. Се смета дека ситуационото вештачење неизоставно треба да врши во следниве случаи:

- ако за решение на клучни прашања е важно да се анализира целокупната ситуација на самото место, а не само одделно изолирани стварни докази (траги и предмети);
- ако е неопходно да се изврши испитување на заемните врски меѓу трагите и предметите на самото место;
- ако технички не е можно во криминалистичката лабораторија да се достават материјални докази од самото место (поради големината, кршливоста, подложноста на уништување итн.).

4.4. Меѓународни кривично-правни аспекти на сообраќајната делинквенција

Сообраќајот е дејност која неминовно е интернационална, поради меѓународната мобилност на современото живеење на луѓето, која во последно време бележи голем пораст, а патувањата, пак, се составна компонента во секојдневниот живот на човекот во неговото непосредно опкружување, во национални и меѓународни рамки. Во последните 15 години забележано е зголемување на обемот на меѓународниот патнички промет³⁵¹ за 37,9 %. Според пописот од 2002 година³⁵² 22.995 жители од Република Македонија биле отсутни во странство во последната година по разни основи, а имало 6.000 странци со одобрение за престој во Република Македонија. Според МВР³⁵³, во 2013 година имало вкупно 16.767.055 регистрирани патници на граничните премини, од кои 61,3% странски и 39,7% македонски државјани. Притоа, влез во државата оствариле 6.031.826 странски и 2.920.403 македонски државјани, додека, излез оствариле 4.242.819 странски и 3.572.007 македонски државјани. Овие бројки прикажуваат позитивен тренд од 7% на регистрирани патници на граничните премини. Меѓутоа, не постои прецизна бројка, колку од овие патници останале на територијата на нашата држава, а колку од нив само транзитно поминале низ неа. Исто така, не постои и прецизна бројка на патните моторни возила кои влегле во државава и кои се задржале или тран-

³⁵⁰ Повеќе кај Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003, стр. 222

³⁵¹ Повеќе кај Нестороска, И., Меѓународен патнички промет, Факултет за туризам и угостителство, Охрид, 2014

³⁵² Државен завод за статистика, Попис на населението, домаќинствата и становите во Република Македонија, дефинитивни податоци, книга IV: Вкупно население, Македонски граѓани отсутни во странство, Странци присутни во Република Македонија, 2002

³⁵³ Годишен извештај за активностите во сферата на ИГУ, Со интегрираното гранично управување границите безбедни и отворени 05.03.2014, преземено од <http://www.mvr.gov.mk/ShowAnnouncements.aspx?ItemID=13224&mid=1094&tabId=201&tabindex=0> [пристапено на 20.05.2014]

зитно поминале. Како и да е, со зголемувањето на бројот на патници, туристи или други лица кои по разни основи оствариле влез во Република Македонија, се зголемува и бројот и видот на учесниците во сообраќајот на патиштата. Одреден дел од овие учесници, се јавуваат како прекршители на правилата и прописите за безбедност во патниот сообраќај, а друг дел се јавуваат и како сторители на сообраќајни кривични дела. Истата ситуација е можна и со македонските граѓани кои патуваат во странство по разни основи. Па така, тука би требало да се има во предвид дека странски извршители на сообраќајни деликти (прекршоци и кривични дела) се лица кои не живеат, т.е. немаат државјанство од државата во која го извршиле деликтот, чие возило не е регистрирано во државата во која го извршиле деликтот или возачката дозвола не е издадена во државата во која го извршиле деликтот.

Правото не целосно дава гаранции дека казните против возачите кои се виновни за сторени сообраќајни деликти ќе бидат спроведени од некои други земји. Екстрадицијата е ограничена со услови утврдени со национални закони или со договори, што ретко можат да бидат задоволувачки. Понатаму, принципот на територијалната надлежност со кој се регулира националното кривично право ја спречува државата на престој на возачот да поведува процес против него за сторени сообраќајни деликти во друга земја или извршување на казните изречени од странски судови. Така, кога постапката се презема во држава каде што делото е сторено сторителот не може да биде казнет откако тој ќе се врати во својата земја на живеење. Постапката останува во мирување или е заклучена со една казна која не е веројатно дека ќе се спроведе. Покрај тоа, властите во една земја се природно загрижени дека еден човек кој предизвикува сообраќајна несреќа може да се врати во својата земја за да ги избегне последиците, па затоа тие ќе преземат мерки за да го задржат на нивната територија, а тоа може да предизвика непотребни непријатности, што е оправдано, само затоа што не постои извршно меѓународно право.³⁵⁴

Денес, токму сообраќајните деликти кои ги извршиле странци се област во која се интензивираат напорите за меѓународна соработка, поради специфичностите, проблемите и потешкотиите во нивниот кривично-правен третман (кривичното гонење и кривичната постапка, како и проблемите во извешувањето на кривичните санкции, а особено казната затвор). Меѓутоа, сè уште постојат ограничувачки фактори за непречено одвивање на меѓународната соработка, како на пример разлики во кривично-правната процедура, извршувањето на кривичните санкции, пенитенцијарните системи и сл. Принципот на територијален суверенитет со кој ниедна држава не може да дозволи на своја територија да се применува странски кривичен закон, односно да се остварува репресивната власт на друга држава, затоа што тоа би значело ограничување на апсолутниот државен суверенитет, со имплементацијата на принципот на меѓународна солидарност во борбата против сообраќајните деликти, постепено се напушта.

На глобално ниво, во рамките на ООН, донесени се неколку значајни акти во областа на унапредувањето на безбедноста во патниот сообраќај:

- Конвенција за патен сообраќај (1968),
- Конвенција за патните знаци и сигнали (1968),
- Европски договор за поддршка на Конвенцијата за патен сообраќај (1971),
- Европски договор за поддршка на Конвенцијата за патните знаци и сигнали (1971),

³⁵⁴ Повеќе кај Камбовски, В., Меѓународната кривично-правна соработка во сузбивањето на сообраќајната делинквенција, 5то Советување за безбедноста во сообраќајот, Правни проблеми во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај во СР Македонија, Скопје, 1984, стр. 45-65

- Протокол за патните ознаки, како дополнување на Европскиот договор за поддршка на Конвенцијата за патен сообраќај (1973).

Друг значаен меѓународен документ е Конвенцијата за законот што се применува врз сообраќајните несреќи (1971), донесена на 11 тата сесија на Хашката конференција за меѓународно приватно право.

Во меѓународното кривично право постојат неколку облици на соработка помеѓу државите³⁵⁵, насочени кон сузбивањето на сообраќајните деликти: меѓународна правна помош, трансферот на кривичната постапка (преземање и отстапување на кривичното гонење), екстрадиција и извршување на кривични пресуди и трансфер на осудени лица и меѓународна полициска соработка. Нивната меѓународна регулатива е главно во билатерални рамки (преку билатерални договори), а кај земјите членки на Советот на Европа, постои тенденција за меѓународна кривично-правна кодификација, олицетворена преку следниве меѓународни акти:

- Европска конвенција за екстрадиција (1957) со Дополнителен протокол (1975), Втор дополнителен протокол (1978) и Трет дополнителен протокол (2010),
- Европска конвенција за меѓусебна помош во кривичната материја (1959) со Дополнителен протокол (1978) и Втор дополнителен протокол (2001),
- Европска конвенција за надзор над условно осудени или условно отпуштени лица (1964),
- Европска конвенција за казнување на сообраќајни деликти (1964),
- Европска конвенција за известување за странско право (1968) со Дополнителен протокол (1978),
- Европска конвенција за меѓународно важење на кривичните пресуди (1970),
- Европска конвенција за пренос на казнените постапки (1972),
- Европска конвенција за меѓународни последици на одземање на правото на управување со моторно возило (1976),
- Европска спогодба за пренос на барањата за правна помош (1977),
- Европска конвенција за трансфер на осудени лица (1983) со Дополнителен протокол (1997).

Европската конвенција за казнување на сообраќајни деликти од 1964 година³⁵⁶ има за цел отстранување на проблемите со двонасочно избегнување на принципот на

³⁵⁵ За општите аспекти на облиците на меѓународна кривично-правна соработка повеќе кај: Камбовски, В., Меѓународно казнено право, Просветно дело, АД, Скопје, 1998, а за меѓународната кривично-правна соработка кај сообраќајните кривични дела во: Камбовски, В., Меѓународната кривично-правна соработка во сузбивањето на сообраќајната делинквенција, 5то Советување за безбедноста во сообраќајот, Правни проблеми во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај во СР Македонија, Скопје, 1984, стр. 45-65

³⁵⁶ Оваа Конвенција изразува определени принципи од кои се раководат земјите членки на Советот на Европа кои ја потпишале, во своите билатерални односи кои ги воспоставуваат на полето на соработката за сузбивање на сообраќајните деликти. Со неа се донесени неколку определени решенија, кои подоцна се развиени со другите споменати конвенции, од кои најзначајни се: можноста за отстапување на кривичното гонење од државата во која е извршено делото на државата на домицилот на извршителот, како и можноста за извршување на казнената одлука, донесена во државата во која е делото извршено – од државата на домицилот на осудениот. Текстот на Конвенцијата се состои од 35 членови поделени во 5 делови. Дел I ги поставува основните принципи кои се заеднички за постапките во однос на сообраќајните деликти и извршувањето на казните. Деловите II и III ги утврдуваат условите под кои државата на престој може да поведе постапка и извршување на казни по барање на државата на деликтот. Дел IV се занимава со формата на барањата за поведување на постапката или извршувањето на казните, нивните средства за пренос, целите за кои средствата од наплатени казни во државата на престој треба да се користат и утврдување на трошоците на постапките, пресудата и извршувањето. Дел V особено го дефинира значењето на некои од изразите употребени во Конвенцијата. Тој го објаснува обемот на приложените „Заеднички основи на сообраќајните деликти“ и обезбедува резервации на одредени клаузули.

територијалност што по традиција го решава прашањето на надлежниот суд и применливото кривично право.

Прво, таа дава право на државата каде што лицето има постојан престој (државата на престој) да поведе постапка за сторен деликт на територијата на друга европска држава (државата на деликтот) без разлика на државјанството на сторителот. Второ, овозможува државата на престој под одредени услови да ги спроведе казните изречени во државата на деликтот. Конвенцијата ја проширува надлежноста на државата на престој и овозможува државата на деликтот, или самата да поведе постапка против сторителот на вообичаениот начин и евентуално да побара државата на престој да ја изврши казната, или да побара од државата на престој поведување на постапка, без оглед на државјанството на сторителот или на жртвата. Државата на престој, од друга страна, е должна при постапувањето по барањето за поведување постапка или извршување на казна од страна на државата на деликтот, да ги преземе сите можни мерки на претпазливост за да се избегнат двојни постапки или двојни извршувања на казните. Категориите на деликти за кои Конвенцијата е применлива, во вид на попис рестриктивно се наведени во Анексот I со наслов „Заеднички основи на сообраќајните деликти“³⁵⁷, со што се прави обид за нивна унификација. Притоа, според член 2, став 1 од Конвенцијата, сообраќајните деликти за кои се бара поведување на постапка или извршување на казната мора да бидат казниви со закон и во државата на деликтот и во државата на престојот.

Заедничката желба на европските држави за борба против сообраќајните деликти на тој начин најде израз во додавањето на Европска надлежност на националната надлежност. Државата на деликтот, која е главно заинтересирана, ја задржува својата нормална законодавна и судска надлежност, но ако околностите ја спречат во извршувањето на казната, тогаш државата на престој се обврзува да ѝ помогне на земјата на деликтот, со ставање на располагање на машинеријата на својот судски систем. Притоа, не е премногу да се мисли дека, со уредувањето на ефективна соработка во такви прашања меѓу европските држави, Конвенцијата, иако ограничена на сообраќајните деликти, се означува важна фаза во развојот на меѓународното кривично право и го нагвестува понатамошниот развој.

Република Македонија не е потписник на оваа конвенција³⁵⁸.

European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences, Strasbourg, 30.11.1964, преземена од <http://conventions.coe.int/Treaty/EN/Treaties/Html/052.htm#ANX-1> [пристапено на 10.03.2014] и

Explanatory Report, European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences, Strasbourg, 30.11.1964, преземен од <http://conventions.coe.int/Treaty/EN/Reports/Html/052.htm> [пристапено на 10.03.2014]

³⁵⁷ 1. Дела на предизвикување небрежна смрт или небрежна повреда во патниот сообраќај. 2. Бегство од местото на сообраќајната несреќа, односно намерно пропуштање за преземање обврски на возачите на возилата откако биле вклучени во сообраќајната несреќа. 3. Управување со моторно возило: а) под влијание на алкохол; б) под влијание на дрога или други производи кои имаат слични ефекти; в) при неспособност поради прекумерен замор. 4. Управување со моторно возило кое не е осигурано од одговорност за штета причинета со употребата на возилото. 5. Одбивање на извршување наредби од страна на сообраќаен полициски службеник. 6. Непочитување на правилата кои се однесуваат на: а) брзина на возилата; б) позиција и насока на возилата во движење, пресретнување, престигнување, промена на насоката и др.; в) право на минување; г) приоритет во сообраќајот на одредени возила, како што се пожарничарските, амбулантните и полициски возила; д) знаци, сигнали и ознаките на патот, особено „стоп“ знаците; е) паркирање и запирање на возилата; ж) пристап на возила или класи на возила на одредени патишта (на пример, во однос на нивната тежина или димензии); з) безбедносни уреди за возилата и товарите; 3) описно означување (сигнализација) на возила и товарите; с) осветлување на возила и користење на светилки; и) оптоварување и капацитет на возила; ј) регистрација на возила, регистарски таблички и национални таблички. 7. Управување со моторно возило без валидна возачка дозвола.

³⁵⁸ Оваа Конвенција не била потпишана ниту од СФРЈ, тогашната федеративна држава во која Македонија била членка, од непознати причини. Република Македонија не е потписник на оваа конвенција од

Меѓународната кривично-правна соработка во Република Македонија се врши согласно со одредбите од Законот за меѓународна соработка во кривичната материја³⁵⁹. Меѓународната соработка се дава во сите постапки во однос на кривични дела чие гонење во времето на поднесување на замолницата за меѓународна правна помош во кривична материја или барањето за меѓународна соработка во кривичната материја е во надлежност на правосуден орган на државата барател. Меѓународната соработка се дава и во прекршочни постапки кои се водат пред прекршочните органи за дела за кои согласно со прописите на Република Македонија се предвидени прекршочни санкции и во случаите кога по нивните одлуки може да се поведе постапка пред судот кој е стварно надлежен за кривична материја. Меѓународната соработка во кривична материја опфаќа:

- 1) меѓународна правна помош;
- 2) преземање и отстапување на кривично гонење;
- 3) екстрадиција и
- 4) извршување на кривични пресуди и трансфер на осудени лица.

Меѓународната правна помош во кривичната материја³⁶⁰ опфаќа повеќе облици, од кои значајни за меѓународната кривично-правна помош кај сообраќајните деликти се: извршување процесни дејствија како што се доставување на списи, писмени докази и предмети што се во врска со кривичната постапка во државата молител, доставување на спонтани информации, размена на определени информации и известувања, привремен пренос на лица лишени од слобода, испитување по пат на видеоконференција, испитување по пат на телефонска конференција, претрес на простории и лица, привремено обезбедување на предмети, имот или средства кои се во врска со кривичното дело, одземање на предмети, доставување на изводи од казнена евиденција и др. Таа се појавува во облик на активна правна помош – кога домашните судови бараат правна помош од странските судови и пасивна правна помош – кога таква помош им се дава на странски судови. Притоа, преземените процесни дејствија во замолената држава имаат процесна вредност на дејствија преземени во државата молителка.³⁶¹

Трансферот на кривичната постапка (преземање и отстапување на кривичното гонење) се состои во преземање обврска од страна на државата, врз основа на меѓународен договор или интерното право, на молба на друга држава да преземе гонење против свој државјанин или лице што во неа има домицил за дело извршено во таа друга држава. Тоа кореспондира со отстапување на гонењето, т.е. откажување од сопствената репресивна власт од страна на државата во која е извршено делото. Прв меѓународен инструмент со кој е регулирано отстапувањето на кривичното гонење на странска држава е Европската конвенција за казнување на сообраќајни деликти од 1964 година, а потоа се донесе и Европската конвенција за пренос на казнените постапки од 1972 година, која се однесува на сите кривични дела. Токму оваа конвенција ја има потпишано и ратификувано Република Македонија и нејзините одредби се преточени во Законот за меѓународна соработка во кривичната материја. Во него е пропишано

практични причини, затоа што целата материја која ја опфаќа оваа конвенција подетално е разработена со други меѓународни инструменти кои Република Македонија веќе ги има потпишано и ратификувано.

³⁵⁹ Законот за меѓународна соработка во кривичната материја, Сл. Весник на РМ бр. 124/10 всушност ги опфаќа сите инструменти на Советот на Европа, кои се дадени во осумте поглавја на книгата, транспонирајќи ги одредбите од истите во домашното законодавство – со што на некој начин се врши кодификација на сите Конвенции на Советот на Европа што Република Македонија ги има ратификувано во областа на меѓународната соработка во кривичната материја.

³⁶⁰ Подетално е пропишана и објаснета во Закон за меѓународна соработка во кривичната материја, Сл. Весник на РМ бр. 124/10, Европска конвенција за меѓусебна помош во кривичната материја (1959) со Дополнителен протокол (1978) и Втор дополнителен протокол (2001)

³⁶¹ За меѓународната правна помош, под назив „мала“ акцесорна казнено-правна помош повеќе во: Камбовски, В., Меѓународно казнено право, Просветно дело, АД, Скопје, 1998, стр. 221-237

- преземањето на кривично гонење во Република Македонија³⁶² (против државјанин на Република Македонија или на лице кое има живеалиште, односно престојувалиште во Република Македонија за кривично дело извршено во странство),

- преземањето на кривичната постапка³⁶³ (која се презема само кога кривичното дело за кое се бара кривично гонење е кривично дело според домашното законодавство, при што се спроведува согласно домашното законодавство, а законот на странската држава во однос на видот и висината на кривичната санкција се применува доколку е поблаг за обвинетиот во кривичната постапка и кривичната постапка не може да се води во отсуство на обвинетиот),

- отстапување на кривичното гонење на странска држава³⁶⁴ (ако на територијата на Република Македонија кривично дело сторил странец кој има живеалиште во странска држава, на странската држава можат да и се отстапат сите кривични списи и докази заради кривично гонење и судење, ако странската држава не се противи на тоа).

Екстрадицијата претставува облик на меѓународна соработка во спречувањето на криминалот што се состои во предавање, под определени услови и во определена постапка, на извршителот на кривично дело од една на друга држава, заради казнено гонење или извршување на кривичната санкција што таму му е изречена. Основните принципи по кои се одвива екстрадицијата се: реципроцитет (условување на екстрадицијата со гаранција за идентично постапување од државата што бара екстрадиција), двојна инкриминација (кривичното дело да е предвидено како такво и во законодавството на замолената држава и во законодавството на државата што поднела барање за екстрадиција), „*non bis in idem*“ (забрана за повторно судење на лице кое за истото дело веќе е правосилно осудено или ја издржало казната во замолената држава) и специјалитет (државата на која ѝ е предаден извршителот не може да го прогонува или да извршува казна за некое друго кривично дело, извршено пред предавањето и различно од она на кое се однесува барањето за екстрадиција). Во однос на делата за кои се дозволува екстрадиција³⁶⁵ се пропишува дека:

- екстрадиција на лице врз основа на распишана меѓународна потерница се дозволува за кривични дела за кои според домашното законодавство е пропишана казна затвор од најмалку една година,

- екстрадицијата се дозволува заради извршување на правосилно изречена ефективна казна затвор, доколку лицето кое се бара има да доиздржи казна од најмалку четири месеци.

Понатаму, се разликуваат два облици на екстрадицијата: кога странска држава бара екстрадиција на лице од Република Македонија и кога Република Македонија бара екстрадиција на нејзин државјанин од странска држава.

³⁶² Чл. 42, Закон за меѓународна соработка во кривичната материја, Сл. Весник на РМ бр. 124/10

³⁶³ Чл. 43, *ibid.*

³⁶⁴ Чл. 46, *ibid.*

³⁶⁵ Чл. 50, *ibid.* и во Европска конвенција за екстрадиција (1957) со Дополнителен протокол (1975), Втор дополнителен протокол (1978) и Трет дополнителен протокол (2010)

Табела 3.19. Преглед на реализирани екстрадиции за сообраќајни деликти од Република Македонија во странство и од странство во Република Македонија во периодот 2008-2013 година³⁶⁶

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
од Република Македонија во странство	/	/	/	1	/	2
од странство во Република Македонија	/	2	/	2	3	3

На табела 3.19 е прикажан преглед на бројот на реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство и обратно во периодот 2008-2013 година. Вкупно во овој период биле реализирани 13 екстрадиции, од кои 3 од Република Македонија во странство и 10 од странство во Република Македонија. Тоа првично упатува на констатација дека македонските државјани имаат повисока стапка на сторени сообраќајни деликти во странство, отколку што такви деликти сториле странските државјани во Република Македонија. Меѓутоа, ваквата ситуација има и други фактори кои треба да се земат во предвид, како што се регулираноста на екстрадицијата помеѓу државите, ефективноста на органите за кривичен прогон и сл. Деталната состојба прикажана на табелата изгледа вака:

- во 2008 година реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство и обратно – нема ниту еден предмет од областа на сообраќајната делинквенција.
- во 2009 година реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство – нема ниту еден предмет од областа на сообраќајната делинквенција.
- во 2009 година реализирани екстрадиции од странство во Република Македонија – има два предмети од областа на сообраќајната делинквенција по однос на КД Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот, чии сторители се екстрадирани од Србија и Чешка.
- во 2010 година реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство и обратно – нема ниту еден предмет од областа на сообраќајната делинквенција.
- во 2011 година реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство – има еден предмет од областа на сообраќајната делинквенција по однос на КД Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот, чиј сторител е екстрадиран во Црна Гора.
- во 2011 година реализирани екстрадиции од странство во Република Македонија – има два предмети од областа на сообраќајната делинквенција по однос на КД Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот, чии сторители се екстрадирани од Германија и Албанија.
- во 2012 година реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство и обратно – нема ниту еден предмет од областа на сообраќајната делинквенција.
- во 2012 година реализирани екстрадиции од странство во Република Македонија – има три предмети од областа на сообраќајната делинквенција по однос на

³⁶⁶ Статистичките податоци за бројот на екстрадиции и трансфери се добиени од Секторот за меѓународна правна помош, Министерство за правда на РМ, рег. бр. 13/1-2503/2014-2 од 31.07.2014 година, врз основа на поднесено барање од 19.06.2014 година. Статистички податоци по вид на кривично дело во рамките на Министерството за правда се водат единствено за постапките за екстрадиција и трансфер – за другите постапки (замолници за меѓународна правна помош, отстапување на кривично гонење, извршување,...) не се води статистика по вид на кривично дело. Во постапките за екстрадиција, статистиката по вид на кривично дело се води од 2008 година.

КД Загрозување на безбедноста на сообраќајот и КД Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода, чии сторители се екстрадирани од Германија, Србија и Хрватска. Инаку, во текот на 2012 година биле реализирани вкупно 42 екстрадиции од странство во Република Македонија за вкупно 51 кривично дело, што значи дека екстрадициите за сообраќајни деликти учествуваат со 7 % во вкупниот број на реализирани екстрадиции.

- во 2013 година реализирани екстрадиции од Република Македонија во странство – има два предмети од областа на сообраќајната делинквенција по однос на КД Загрозување на безбедноста на сообраќајот, чии сторители се екстрадирани во Швајцарија и Унгарија. Инаку, во текот на 2013 година биле реализирани вкупно 11 екстрадиции од Република Македонија во странство за вкупно 24 кривични дела, што значи дека екстрадициите за сообраќајни деликти учествуваат со 8,3 % во вкупниот број на реализирани екстрадиции.
- во 2013 година реализирани екстрадиции од странство во Република Македонија – има три предмети од областа на сообраќајната делинквенција по однос на КД Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот и КД Загрозување на безбедноста на сообраќајот, чии сторители се екстрадирани во Хрватска, Албанија и Шведска. Инаку, во текот на 2013 година биле реализирани вкупно 60 екстрадиции од странство во Република Македонија за вкупно 115 кривични дела, што значи дека екстрадициите за сообраќајни деликти учествуваат со 2,6 % во вкупниот број на реализирани екстрадиции.

Правосилната кривична пресуда произведува различни непосредни или посредни ефекти. Ослободителната пресуда претставува пречка за водење нова кривична постапка против истото лице за делото за кое тоа е ослободено од обвинение – *non bis in idem*. Осудителната пресуда ги има за свој непосреден ефект извршувањето на санкцијата и низа други консеквенции: правни последици, уважување на фактот на поранешната осудуваност како основа за поврат итн. Во Република Македонија, извршувањето на правосилна кривична пресуда³⁶⁷ во однос на санкцијата која ја изрекол странски или меѓународен суд од страна на домашниот надлежен суд по барање на странски надлежен орган, се реализира со пресуда со која ќе изрече санкција според Кривичниот законик на Република Македонија и соодветна санкција што ја изрекол странскиот суд, но не може да изрече построга санкција од санкцијата што ја изрекол странскиот суд. Санкцијата изречена со правосилна пресуда на странски надлежен орган се извршува согласано со домашното законодавство за извршување на санкции.

Поимот трансфер на осудени лица подразбира постапка на префрлање на осуденото лице во друга држава, чиј државјанин е или во која има постојано престојувалиште, заради издржување на казната затвор или мерката на безбедност што се состои во лишување од слобода. Тука се разликуваат два случаи: трансфер на странски државјанин (осудено лице кое не е државјанин на Република Македонија, а се наоѓа на издржување на казна затвор во Република Македонија врз основа на пресуда на домашен првостепен суд) и трансфер на државјанин на Република Македонија (осудено лице кое е државјанин на Република Македонија и се наоѓа на издржување на казна затвор во странска држава).

Значајно е да се истакне дека во определени случаи, кога е исклучена меѓународната кривично-правна помош во потесна смисла, на нејзино место настапува меѓународната полициска соработка. Меѓународната полициска соработка³⁶⁸ претставува збир од различни активности, кои се изведуваат од страна на полициските органи со

³⁶⁷ Чл. 82, Закон за меѓународна соработка во кривичната материја, Сл. Весник на РМ бр. 124/10

³⁶⁸ Дефиниција според ОБСЕ – Организација за безбедност и соработка во Европа, наведена во Vehovec, M., International police cooperation course, Lesson # 1: International Legal Aid and International Police Cooperation, International Police Cooperation Course, Kosovo Police Service School, OSCE, 2006, p. 4

намера за размена и барање на различни видови на информации од странски полициски органи, потребни за вршење на полициски работи. Иако различните постапки во рамките на меѓународната кривично-правна помош ја водат правосудните органи, сепак полициските органи во нив имаат значајна активна улога и придонес, на пример, при дејствијата за фаќање на сторителот и негово лишување од слобода заради екстрадиција, при дејствијата со карактер на прибирање докази во рамките на меѓународната правна помош итн. Соработката се огледува и во информирањето – *notitia criminis* на полициски органи на друга држава за извршено сообраќајно кривично дело во државата во која е извршено, а од разни причини не е покренато кривично гонење, како и во известувањето дека на нивна територија се наоѓа некој сообраќаен делинквент кој е во бегство. Притоа, мошне значајни ефикасни инструменти на соработка претставуваат и меѓународната потерница и меѓународната објава³⁶⁹. Во случаите кога е издадена потерница по некое лице кое сторило сообраќаен деликт, а е веројатно дека тоа лице се наоѓа во странство, Министерството за внатрешни работи може да распише и меѓународна потерница по претходно добиена изјава од органот што ја издал наредбата за распишување на потерница дека во случај на пронаоѓање на тоа лице ќе се побара екстрадиција. Исто така, ако е веројатно дека возилото со кое лицето извршило некој сообраќаен деликт се наоѓа во странство, се распишува меѓународна објава кон која се приложува изјава дека во случај на нивно пронаоѓање ќе се побараат привремени мерки за замрзнување или конфискација на имот и имотна корист или одземање на предмети. Од друга страна, по барање од странски орган, Министерството за внатрешни работи може да распише потерница и за лице за кое постои сомневање дека се наоѓа во Република Македонија ако во барањето е дадена изјава дека во случај на пронаоѓање на тоа лице ќе се побара екстрадиција. Сите овие облици на соработка се остваруваат врз билатерална основа, односно билатерални договори за кривично-правна помош, а и преку Интерпол³⁷⁰ (неговите тела и националните централни бироа³⁷¹), преку кој се врши размена на пораки и информации за сузбивање на сообраќајната делинквенција.

4.5. Темна бројка кај сообраќајните деликти во Република Македонија

Криминалитетот, како севкупност на криминални деликти (кривични дела и прекршоци) на определен простор во определен временски период, се нарекува уште реален или стварно извршен криминалитет. Тој во себе содржи: темен појас³⁷² (темна, скриена бројка), кој го претставува севкупниот неоткриен, негонет, скриен или латентен криминалитет и светол појас, кој го претставува севкупниот познат, откриен, пријавен и пресуден криминалитет (кривични дела, прекршоци и нивни сторители). Преку анализа и нумеричка споредба на овие групи на криминалитет, кои се наоѓаат во еден

³⁶⁹ Чл. 564, Распишување на меѓународна потерница и објава и распишување на потерница и објава по барање од странски орган, Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12

³⁷⁰ ИНТЕРПОЛ (ICPO–INTERPOL – Меѓународна криминалистичко-полициска организација) е најголемата светска меѓународна полициска организација, со 190 земји членки, чија улога е да им овозможи на полициските организации од целиот свет да работат заедно и да имаат пристап до разни алатки и услуги неопходни за ефикасно вршење на нивните работни задачи. Повеќе информации за Интерпол на официјалната интернет страница <http://www.interpol.int>

³⁷¹ Улогата на Националните централни бироа (НЦБ) на Интерпол во земјите членки е во размената на оперативни информации, сознанија и податоци од областа на меѓународните потраги по лица и возила, распишани по наредба на надлежните судови и казено поправните установи на државите, екстрадирање на лица по завршена екстрадициона постапка, трансфери по барање на осудени лица за доиздржување на казна затвор во матичната држава, согласно Конвенцијата за трансфер на осудени лица, депортации на лица, проверки на оригиналноста на документи на лица, утврдување на идентитет на лица и др.

³⁷² За темниот појас кај криминалитетот повеќе има пишувано и анализирано проф. д-р Владимир Водинелиќ во неговите бројни научни трудови.

меѓусебен однос, е утврдено дека нивните големини постепено опаѓаат од реалниот, преку откриениот и пријавениот до пресудениот криминалитет. Истата оваа релација и однос важи и кај сообраќајните деликти.

Темната бројка кај сообраќајните деликти се однесува на сообраќајни деликти кои не се пријавени до надлежните органи за кривичен прогон, ниту пак откриени. Од друга страна, постои и темна бројка на непријавени и неоткриени сторители на сообраќајни деликти. Тоа се случува кога е пријавено кривичното дело, но сторителот е непознат, затоа што по случената сообраќајна несреќа или по направената грешка во однос на непочитувањето т.е. прекршувањето на некое сообраќајно правило или пропис, сторителот често доста брзо го напушта местото на настанот, па кривичното дело не се регистрира, потоа оштетениот не го пријавува кривичното дело доколку штетата е мала, а со воведувањето на Европскиот записник за сообраќајна незгода учесниците сами го решаваат настанот и за тоа не ја известуваат полицијата, што значи дека и овие настани не се регистрираат и сл.

За темната бројка во однос на сообраќајните деликти, потребни се потемелни испитувања на ниво на целата држава, што досега таков зафат кај нас не е реализиран, па сите теоретски размисли и дискусии по однос на ова прашање би се сведувале само на обични прогнози од секундарен карактер извлечени од податоци, ставови и теоретски анализи. Утврдувањето на темната бројка на криминалитетот е доста сложен и тежок процес. Најчесто, се утврдува преку анкети за самопријавување, виктимизација и сл. Сепак, може да се тврди дека темната бројка кај сообраќајните деликти постои и тоа во добар процент, заради различни причини специфични кај овој вид на криминалитет.

ДЕЛ IV ПОСЛЕДИЦИ ОД СООБРАЌАЈНИТЕ НЕСРЕЌИ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Кога се зборува за безбедноста во патниот сообраќајот, секако дека се мисли на разните степени на ризици, со кои поединецот се изложува на опасност по неговото здравје, тело и живот, кога се движи од едно место на друго. Според претрпените штети (имот, здравје, живот), учесниците во сообраќајните несреќи на патиштата може да се поделат генерално на жртви од сообраќајната несреќа и останати кои не претрпеле никакви оштетувања. Меѓутоа, ваквата поделба на предизвикувачи и жртви не е остро разграничена, затоа што во некои случаи, во исто време, кај иста личност се присутни елементи и на жртва и на вистински предизвикувач односно соучесник во сообраќајната несреќа. Значи, сообраќајот е дејност во која секој учесник може истовремено да предизвика опасен настан или сообраќајна несреќа и да биде жртва на предизвиканата сообраќајна несреќа. И во двата случаи, може да ги почувствува последиците врз самиот себе. Виктимолошките³⁷³ пристапи и анализи во патниот сообраќај ги проучуваат обемот, динамиката, факторите и причините на виктимизација³⁷⁴, т.е. страдања на учесниците во сообраќајот на патиштата, но исто така и влијанието и придонесот на жртвите за настанување на сообраќајните несреќи, што е од особено значење за утврдување на личната и одговорноста на другите учесници, како и за превенција на идни сообраќајни несреќи. При проучување на придонесот на жртвата кај сообраќајните несреќи, постојат 4 категории³⁷⁵:

- целосно невина жртва,
- минимална вина на жртвата,
- жртвата е подеднакво виновна како и сторителот,
- жртвата е целосно виновна за несреќата, односно жртва провокатор.

При разгледување на прашањето за причините на сообраќајната делинквенција, сè повеќе, во проучувањето, добиваат значење формите на однесувањето на жртвата што се манифестираат како: лекомисленост, недисциплина, провокативно однесување, непочитување на одделни правила, невнимание, неодговорност и сл.³⁷⁶

Сообраќајот е таква дејност, каде што постојат објективни потешкотии во одредени сообраќајни несреќи точно да се утврди кој е жртва, а кој е причинител на сообраќајната несреќа, а со тоа и на кривичното дело. Во подрачјето на кривичното право, човековото однесување е подеднакво важно, како по однос на причинителот, така и по однос на жртвата.

Последиците од сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија може да се класифицираат во две групи:

1. последици по животот, телото и здравјето на човекот
 - човечки жртви
 - тешки телесни повреди
 - лесни телесни повреди

³⁷³ Зборот виктимологија потекнува од латинскиот збор *victima* = жртва и грчкиот збор *logos* = знаење, учење, наука, кој значи збир на сознанија за жртвата на криминалитетот

³⁷⁴ Виктимизацијата е процес на станување жртва или процес во кој некој или нешто станува жртва. Всушност, тоа е процес во кој потенцијалната станува реална жртва. Вкупноста на криминални виктимизации на одреден простор и во одредено време, се означува како виктимитет. Според Бачановиќ, О., Полицијата и жртвите, 2-ри Август С – Штип, Скопје, 1997, стр. 27-28

³⁷⁵ Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 10

³⁷⁶ Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студентски збор, Скопје, 1994

2. материјални последици.

Државниот завод за статистика³⁷⁷ (чи податоци ќе бидат прикажани во понатамошниот текст), ги води своите статистички евиденции за сообраќајните несреќи, според следнава класификација на последици по животот, телото и здравјето на човекот:

- Повредено лице – секое лице кое не е загинало, но кое претрпело каква било повреда како резултат на сообраќајна несреќа и има потреба од медицински третман. Може да биде тешко или лесно повредено лице.
 - Лесно повредено лице – секое повредено лице не вклучувајќи ги лицата со сериозни повреди.
 - Тешко повредено лице – секое повредено лице кое е хоспитализирано во период повеќе од 24 часа.
- Загинато лице – лицето кое починало на местото на незгодата или во рок од 30 дена по несреќата³⁷⁸.

Материјалните штети како последици од сообраќајните несреќи, според Кривичниот законик на Република Македонија³⁷⁹ може да бидат:

- помала имотна вредност или штета – одговара на износот на службено објавена една половина просечна месечна плата во Републиката во времето на извршувањето на делото.

- поголема имотна вредност или штета – одговара на износот на пет просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото.

- значителна имотна вредност или штета – одговара на износот на 50 просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото.

- вредност или штета од големи размери – одговара на износот на 250 просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото.

Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата³⁸⁰ дава дефиниција за значењето на мала материјална штета во сообраќајна незгода – штета настаната на објекти и на возила на кои не им се оштетени виталните делови за управување и запирање, а возилата можат самостојно да се движат по патот.

³⁷⁷ Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

³⁷⁸ На овој начин загинало лице се смета и во сите бивши југословенски републики, како и од страна на Светската здравствена организација, OECD и EUROSTAT. За компарација загинало лице се смета: загинало на самото место на несреќата, на патот до болница и половина час по приемот во болница (Белгија), загинало на самото место или во рок од 48 часа после несреќата (Полска), загинало на самото место или во рок од 72 часа после несреќата (Франција), загинало на самото место или во рок од 3 дена после несреќата (Австрија) и загинало на самото место или во рок од една година после несреќата (САД). Компаративните податоци се наведени според Златковски, С., Јошевски, З., *Анализа на сообраќајни незгоди*, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 22

³⁷⁹ Чл. 122, став 25-28, Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005

³⁸⁰ Чл. 2, став 1, точка 95, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

1. Преглед на настраданите лица од сообраќајните несреќи во Република Македонија

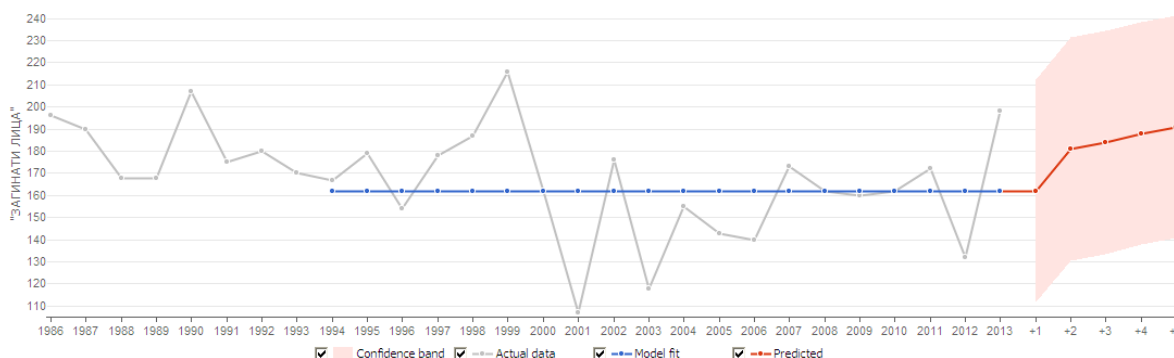
Табела 4.1. Временски распоред на сообраќајните несреќи и настраданите лица во нив во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
														СЕ
сообраќајни несреќи		1.926	1.988	2821	3313	4037	4403	4353	4223	4.462	4.108	3.563	35.634	100
настрадани лица	загинати лица	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152	1.517	2,74
	тешко и лесно повредени лица	2.750	2.927	4176	4936	6133	6724	6731	6375	6.853	6.149	5.375	53.754	97,26
ВКУПНО настрадани лица	СЕ	2.868	3.082	4319	5076	6306	6886	6891	6537	7.025	6.281	5.527	55.271	100
	%	5,19	5,58	7,81	9,18	11,41	12,46	12,47	11,83	12,71	11,36	10,00		100

На табела 4.1 даден е преглед на сообраќајните несреќи и настраданите лица од нив во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Во текот на анализираниот десетгодишен временски период, случени се вкупно 35.634 сообраќајни несреќи. Притоа, забележлив е постојан пораст на бројот на сообраќајните несреќи, при што после 2007 година нивниот број постојано е над 4.000. Распонот се движи од 1.926 (во 2003 година) до 4.462 сообраќајни несреќи (во 2011 година), а просекот во текот на анализираниот период изнесува 3.563. Бројот на загинати лица во нив се движи од 118 до 173, при што просекот за овој период изнесува 152 лица. Тоа значи дека на секои 58 часа во Република Македонија загинавал по еден граѓанин. Бројот на потешко и полесно повредени лица особено по 2007 година постојано надминува 6.000. Вкупниот број на настрадани лица во сообраќајните незгоди е 55.271 лице, од кои 53.754 лица (или 97,26 %) се потешко или полесно повредени, а 1.517 лица (или 2,74 %) загинале. Според просечните вредности на индексите на разместеност во однос на загинатите и повредените лица во Република Македонија за периодот 2003-2012 година (0,01 и 0,39), се констатира дека просечно секоја година по 1 лице загинавало, а 39 биле лесно или тешко телесно повредувани на секои сто километри пат. Следејќи ги трендовите на смртност во сообраќајните несреќи, каде воопшто не се забележува извесно опаѓање (освен во 2012 година), далеку од остварлива е главната цел од Националната стратегија, за двојно намалување на бројот на загинати лица во сообраќајот на патиштата. Според најновите податоци добиени од Секторот за криминалистичко разузнавање и анализа³⁸¹, во 2013 година е достигнат алармантен број од 198 загинати лица на патиштата низ Република Македонија, бројот на тешко повредени лица е 927, а на лесно повредени лица е 5557.

³⁸¹ Статистичките податоци за бројот на загинати, лесно и тешко повредени лица за 2013 година се добиени од ОСИД-СКРА, БЈБ при МВР на РМ, рег. бр. 23.3-2067 од 30.06.2014 година, врз основа на поднесено барање бр. 233-46557 од 26.06.2014 година.

Графикон 6. Прогноза на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија за периодот 2014-2018 година



Прогнозата на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во следните 4 години (2014-2018 година) е прикажана на графиконот 6. Како што се забележува, за постигнување на точноста во прогнозата, во софтверот се внесени податоците за бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија дури од 1986 година. При процесирањето на податоците, за изградба на сопствен модел, софтверот ги зема во предвид податоците за сообраќајните несреќи после 1994 година и притоа најдобра можна прогноза без значајни грешки дава за следните 5 години, кога се очекува просечно на патиштата низ Република Македонија да загинаваат по 181 лице, што е значително повисока вредност од просекот за десетгодишниот анализиран период (2003-2012 година, дополнет со 2013 година), кој изнесува 156 лица. Тоа значи дека, ако досега на секои 56 часа во Република Македонија загинавал по еден граѓанин, во следните 4 години се очекува бројот на часови да се скрати за 8 и на секои 48 часа да загинава по еден граѓанин.

Под претпоставка и да се преземат низа на сеопфатни мерки и активности за намалување на сообраќајните незгоди, во насока на сообраќајни контроли и патроли, подобрување на патна сигнализација, подобрување на состојбата со патиштата, сепак, свеста и навиките на возачите потешко се менуваат, а тие зависат и од личните карактеристики, образованието, воспитанието, квалитетот на обуката и сл., за чие подобрување е неопходно потребен подолг временски период и долгорочна стратегија.

При анализата на воспоставениот тренд на смртност од сообраќајните несреќи, а и генерално при оценка на безбедноста во сообраќајот, би требало да се има на ум и да се споредуваат трендовите во набљудуваниот простор (на пример една држава), со трендовите во другите референтни простори (другите поразвиени држави). Обично споредувањето се врши со земјите на OECD³⁸².

Табела 4.2. Загинати лица од сообраќајните несреќи на милион жители во одредени држави во светот во периодот 2003-2010 година³⁸³

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2003-2010	просек
Австралија	82	79	81	78	77	68	70	61	21	75
Австрија	114	108	94	89	83	81	76	66	48	89
Белгија	117	112	104	102	100	100	88	76	41	100

³⁸² Денес во оваа организација, која е посветена на светскиот развој, членуваат 34 земји од целиот свет.

³⁸³ Статистичките податоци се наведени според OECD Factbook 2013, Economic, Environmental and Social Statistics, 09.01.2013, преземено од http://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-factbook-2013/road-fatalities-per-million-inhabitants_factbook-2013-table132-en [пристапено на 10.01.2014]

Канада	87	85	91	89	83	82	73	65	22	82
Чиле	107	109	100	101	99	106	89	:	18	89
Чешка	142	136	126	104	118	103	86	76	66	111
Данска	80	68	61	56	74	74	55	46	34	64
Естонија	164	121	126	126	146	98	75	58	106	114
Финска	73	72	72	64	72	65	53	51	22	65
Франција	96	87	88	77	75	69	69	64	32	78
Германија	80	71	65	62	60	55	51	44	36	61
Грција	145	151	150	149	141	138	130	111	34	139
Унгарија	131	129	127	130	123	99	82	74	57	112
Исланд	80	79	64	104	48	38	54	25	55	62
Ирска	84	94	84	87	77	63	53	47	37	74
Израел	70	72	66	60	55	58	43	47	23	59
Италија	105	98	94	89	86	79	71	68	37	86
Јапонија	78	75	70	65	52	47	45	45	33	60
Кореја	151	136	132	131	127	121	120	114	37	129
Луксембург	118	109	101	78	90	72	98	63	55	91
Мексико	46	45	46	47	51	51	46	43	3	47
Холандија	67	54	50	50	48	46	44	36	31	49
Нов Зеланд	115	107	99	95	100	86	90	86	29	97
Норвешка	61	56	49	52	49	53	45	43	18	51
Полска	148	150	143	138	147	143	120	102	46	136
Португалија	148	124	118	104	81	83	69	88	60	102
Словачка	121	113	111	113	122	112	71	65	56	104
Словенија	121	137	129	130	145	105	84	68	53	115
Шпанија	128	115	89	94	85	68	60	54	74	87
Шведска	59	53	49	49	51	43	39	28	31	46
Швајцарија	74	69	55	50	51	47	46	43	31	54
Турција	56	62	62	62	68	57	58	56	0	60
Обединето Кралство	62	57	55	55	50	43	38	31	31	49
САД	147	146	147	143	136	123	111	106	41	132
ЕУ 27	103	96	91	87	86	79	79	62	41	85
ОЕСД	103	99	96	93	90	82	75	70	33	89
Кина	:	82	76	68	62	55	51	50	32	56
Индија	84	91	98	106	115	101	104	110	-26	101
Русија	248	241	237	230	235	211	184	186	62	222
Јужна Африка	268	274	301	325	312	287	:	:	-19	221
Македонија ³⁸⁴	58	76	70	69	85	79	78	79	-21	74

: = не достапни податоци

Табелата 4.2 дава компаративен преглед на бројот на загинати лица од сообраќајните несреќи на милион жители во одредени држави во светот во периодот 2003-2010 година. Тука станува збор за годишен број на загинати лица во сообраќајните несреќи на 1.000.000 жители. Овој коефициент се добива од односот на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи со вкупниот број на жители во Република Македонија и тој количник помножен со 1.000.000. Всушност, овој коефициент е сличен со јавниот

³⁸⁴ ОЕСД не поседува податоци за смртноста од сообраќајните несреќи во Македонија, па овие податоци дополнително се пресметани, преку односот на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи со вкупниот број на жители во Република Македонија (проценети податоци за секоја година поединечно) и тој количник помножен со 1.000.000

ризик³⁸⁵, со таа разлика што тој се пресметува на 100.000 жители. Анализирајќи ги податоците во табелата, особено пресметаниот просек, се утврдува дека највисока вредност има кај Русија и Јужна Африка (222, односно 221 лице), а најниска вредност има кај Шведска. Просекот за земјите на OECD изнесува 89, за ЕУ (27-те земји членки) изнесува 85, а за Македонија овој коефициент изнесува 74. Во однос на прогресот кој го имаат постигнато државите во поглед на намалувањето на бројот на жртвите од сообраќајните несреќи (разгледувани само 2003 и 2010 година) се констатира следнава ситуација: убедливо водство има Естонија и тоа значајни 106 лица, а зголемување на бројот на жртвите се забележува кај Индија и тоа за 26 лица. Кај државите на OECD се забележува намалување за 33 лица, а кај ЕУ (27-те земји членки) намалување од 41 лице. Македонија бележи пораст за 21 човечка жртва.

Табела 4.3. Преглед на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
Возачи		59	72	62	68	83	81	78	80	79	61	72	723	47,66
Патници		31	45	47	24	55	29	34	50	54	33	40	402	26,50
Пешаци и други учесници		28	38	34	48	35	52	48	32	39	38	39	392	25,84
ВКУПНО	СЕ	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152	1.517	
	%	7,78	10,22	9,43	9,23	11,40	10,68	10,55	10,68	11,34	8,70			100

Табела 4.3 прикажува преглед на загинатите лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Скоро половина од загинатите лица (47,66 %) се возачи, а останатата половина, т.е. по една четвртина од вкупниот број (скоро подеднакво) се патници и пешаци. Ако земеме во предвид дека во возилата возач има секогаш, а патници некогаш има, некогаш нема, тогаш се констатира дека патниците (совозачите) и пешаците се чести жртви и убедливо најранливи категории учесници во сообраќајот на патиштата низ Република Македонија.

Табела 4.4. Детален преглед на загинати лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
Возачи на патнички автомобили и патници		62	85	69	58	91	62	71	94	91	61	74	744	49,04
Возачи на велосипеди и велосипеди со мотор и патници		11	11	15	9	15	17	14	13	14	14	13	133	8,77
Возачи на мотоцикли и патници		4	6	10	11	16	13	10	12	11	7	10	100	6,59
Возачи на трактори и патници		6	11	6	6	7	10	10	4	11	2	7	73	4,81
Возачи на товарни автомобили и патници		7	1	8	6	9	4	6	7	5	7	6	60	3,96
Возачи на		/	2	1	1	/	/	/	/	/	1	1	5	0,33

³⁸⁵ За јавниот ризик повеќе во Делот VI Сообраќајно-безбедносната состојба во патниот сообраќај во Република Македонија.

запрежни возила и патници														
Возачи на автобуси и патници	/	1	/	1	/	/	/	/	1	/	0	3	0,20	
Пешаци	28	38	34	48	35	52	48	32	39	38	39	392	25,84	
Други лица	/	/	/	/	/	4	1	/	/	2	1	7	0,46	
ВКУПНО	СÈ	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152	1.517	
	%	7,78	10,22	9,43	9,23	11,40	10,68	10,55	10,68	11,34	8,70	10,00	100	

Деталниот преглед на загинатите лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година е даден во табелата 4.4. Доколку се споредат податоците од оваа табела (но и од следните две табели) со податоците од претходната ќе се забележи дека тука нема посебна категорија на патници, туку тие се споени заедно со возачите. Оваа табела се разликува од претходната по тоа што дава детална поделба на возачите според категоријата на возилата. Па така, најголем дел од загинатите возачи и патници, биле во патнички автомобили, потоа следат, велосипедите и велосипедите со мотор, мотоциклите, тракторите, товарните автомобили, запрежните возила и автобусите. Во високо развиените држави, генерално, велосипедистите и мотоциклистите имаат највисок степен на ризик од смртност во сообраќајните несреќи. Кај нас нивниот ризик според податоците од табелата изнесува 15 % во однос на сите видови учесници во патниот сообраќај.

Табела 4.5. Детален преглед на потешко повредени лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
												СÈ	%
Возачи на патнички автомобили и патници	351	352	382	461	473	436	430	403	434	427	415	4.149	45,91
Возачи на велосипеди и велосипеди со мотор и патници	82	78	97	119	152	120	116	130	105	119	112	1.118	12,37
Возачи на мотоцикли и патници	42	46	53	68	105	136	152	125	133	127	99	987	10,92
Возачи на товарни автомобили и патници	18	15	31	29	32	25	18	30	21	20	24	239	2,64
Возачи на трактори и патници	15	16	17	15	20	16	29	10	21	21	18	180	1,99
Возачи на автобуси и патници	4	4	10	6	3	7	8	16	10	9	8	77	0,85
Возачи на запрежни возила и патници	2	7	2	4	2	2	5	3	4	5	4	36	0,40
Пешаци	169	160	227	264	254	274	225	228	229	201	223	2.231	24,68
Други лица	/	2	/	3	2	8	2	/	1	3	2	21	0,23
ВКУПНО	СÈ	683	680	819	969	1.043	1.024	985	945	958	932	904	9.038
	%	7,56	7,52	9,06	10,72	11,54	11,33	10,90	10,46	10,60	10,31	10,00	100

Табела 4.5 дава детален преглед на потешко повредените лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Па така, најголем дел од потешко повредените возачи и патници, биле во патнички автомобили, потоа сле-

дат, велосипедите и велосипедите со мотор, мотоциклите, товарните автомобили, тракторите, автобусите и запрежните возила.

Табела 4.6. Детален преглед на полесно повредени лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
												СÈ	%
Возачи на патнички автомобили и патници	1.207	1.326	2.069	2.463	3.195	3.671	3.796	3.530	4.032	3308	2.860	28.597	63,95
Возачи на велосипеди и велосипеди со мотор и патници	200	247	308	455	502	562	453	438	408	455	403	4.028	9,01
Возачи на мотоцикли и патници	96	112	120	207	389	462	486	433	382	389	308	3.076	6,88
Возачи на товарни автомобили и патници	75	68	106	106	124	106	127	127	150	145	113	1.134	2,54
Возачи на автобуси и патници	31	22	57	33	36	56	73	50	55	78	49	491	1,10
Возачи на трактори и патници	15	53	34	43	65	38	45	41	44	43	42	421	0,94
Возачи на запрежни возила и патници	12	20	17	18	22	9	16	19	10	11	15	154	0,34
Пешаци	427	393	632	624	747	781	740	792	806	781	672	6.723	15,03
Други лица	4	6	14	18	10	15	10	/	8	7	9	92	0,21
ВКУПНО	СÈ	2.067	2.247	3.357	3.967	5.090	5.700	5.746	5.430	5.895	5.217	44.716	
	%	4,62	5,03	7,51	8,87	11,38	12,75	12,85	12,14	13,18	11,67		100

На табела 4.6 даден е детален преглед на полесно повредените лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Па така, најголем дел од полесно повредените возачи и патници, биле во патнички автомобили, потоа следат, велосипедите и велосипедите со мотор, мотоциклите, товарните автомобили, автобусите, тракторите и запрежните возила. Од оваа табела евидентно е дека пешаците во вкупниот број на полесно повредени лица учествуваат со 15 %, или 10 % помалку отколку што тоа беше случај кај загинатите и потешко повредените лица (табели 4.4 и 4.5).

Табела 4.7. Преглед на сообраќајните несреќи со настрадани лица во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО
Сообраќајни несреќи – СИТЕ	1.926	1.988	2821	3313	4037	4403	4353	4223	4.462	4.108	3.563	35.634
Сообраќајни несреќи – АЛКОХОЛ	207	203	260	223	144	133	155	132	160	138	176	1.755
% АЛК./СИТЕ	10,75	10,21	9,22	6,73	3,57	3,02	3,56	3,13	3,59	3,36	5,71	4,93
% АЛК./ВКУПНО	11,79	11,57	14,81	12,71	8,21	7,58	8,83	7,52	9,12	7,86	10,03	100

Компаративниот преглед на сообраќајните несреќи со настрадани лица во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година е прикажан во табела 4.7. Во рамките на истражуваниот десетгодишен временски период, регистрирани се вкупно 1.755 сообраќајни несреќи со настрадани лица во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол, што претставува 4,93 % од вкупниот број на сообраќајни несреќи. Во просек, секоја година се случувале по 176 вакви сообраќајни несреќи. Карактеристично е што, кај бројот на општите сообраќајни несреќи се забележува постојан пораст, а додека кај овие сообраќајни несреќи се забележува постојан пад, при што и нивниот удел е во постојано опаѓање (од 10,75 % во 2003 година до 3,36 % во 2012 година), со најниска процентуална застапеност во 2008 година од само 3,02 %.

Табела 4.8. Загинати и повредени лица во сообраќајните несреќи во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
													СЕ	%
настрадани лица	загинати лица	7	11	12	10	8	4	2	1	/	2	6	57	2,11
	повредени лица	325	297	410	353	207	189	237	193	238	191	264	2.640	97,89
ВКУПНО	СЕ	332	308	422	363	215	193	239	194	238	193	270	2.697	
	%	12,31	11,42	15,65	13,46	7,97	7,16	8,86	7,19	8,82	7,16	10,01		100

На табела 4.8. даден е преглед на загинати и повредени лица во сообраќајните несреќи во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Во вкупно регистрираните 1.755 сообраќајни несреќи со настрадани лица во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол (за анализираниот десетгодишен временски период, според табела 4.7), настрадале вкупно 2.697 лица, од кои 2.640 се лесно или тешко повредени, а 57 лица загинале. Од вкупниот број на загинати лица – 1.517 лица (според табела 4.1) или просечно по 152 секоја година, вкупно 57 лица или просечно по 6 секоја година загинале како последица на сообраќајни несреќи во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол. Тоа во проценти изнесува 3,8. Доколку се разгледа трендот на загинатите лица од овие сообраќајни несреќи, ќе се забележи дека особено во последните години има извесно намалување на нивниот број. Доколку, пак, се споредат овие податоци со податоците од табелата 4.1, ќе се констатира дека веројатноста некој да загине, односно да биде повреден во сообраќајна несреќа во која е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија е осум, односно десет пати поголем, отколку во сообраќајните несреќи во кои факторот алкохол не постои.

Табела 4.9. Преглед на учесниците под дејство на алкохол во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
														СÈ
Возачи на патнички автомобили		171	148	212	186	189	128	167	137	166	161	167	1.665	77,77
Возачи на велосипеди		6	5	6	6	19	25	21	19	26	30	16	163	7,61
Возачи на мотоцикли		8	9	6	5	7	21	18	16	13	20	12	123	5,74
Возачи на други возила		13	26	24	14	/	/	/	/	/	/	8	77	3,60
Возачи на мопеди		7	11	11	12		/	/	/	/	/	4	41	1,91
Пешаци		2	3	/	/	4	/	/	/	/	/	1	9	0,42
Други лица		/	1	1	/	12	13	12	6	9	9	6	63	2,94
ВКУПНО	СÈ	207	203	260	223	231	187	218	178	214	220	214	2.141	
	%	9,67	9,48	12,14	10,42	10,79	8,73	10,18	8,31	10,00	10,28	10,00		100

Табела 4.9 го прикажува прегледот на учесниците во сообраќајните несреќи кои биле под дејство на алкохол во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Најголемиот број (77,77 %) од учесниците кои за време на сообраќајната несреќа биле под дејство на алкохол, биле возачи на патнички автомобили, а останатиот дел е поделен помеѓу возачите на велосипеди, мотоцикли, мопеди и други возила. Вкупно се регистрирани 2.141 лице кое за време на ваквите сообраќајни несреќи (вкупно 1.755) било под дејство на алкохол, што значи дека во некоја сообраќајна несреќа истовремено учествувале и по две или повеќе алкохолизирани лица.

Табела 4.10. Преглед на старосната структура на загинали лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
														СÈ
до 6 години		6	3	3	3	4	3	/	4	5	1	3	32	2,11
7-9 години		1	3	1	/	2	2	4	1	1	2	2	17	1,12
10-14 години		3	7	3	3	5	2	/	2	2	1	3	28	1,85
15-17 години		3	7	7	3	11	6	5	3	3	/	5	48	3,16
18-20 години		9	6	10	7	8	7	13	9	8	5	8	82	5,41
21-24 години		7	7	11	7	17	12	15	13	14	9	11	112	7,38
25-64 години		70	96	77	85	100	95	84	102	100	77	89	886	58,40
65 години и повеќе		19	26	31	32	25	35	39	28	39	37	31	311	20,50
непознато		/	/	/	/	1	/	/	/	/	/	0	1	0,07
ВКУПНО	СÈ	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152	1517	
	%	7,78	10,22	9,43	9,23	11,40	10,68	10,55	10,68	11,34	8,70	10,02		100

Прегледот на старосната структура на загиналите лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година е прикажан со табелата 4.10. Според распределбата на загиналите лица во однос на дадените старосни категории, најголем процент (повеќе од половина) завземаат лицата од 25 до 64 годишна возраст. Она што особено загрижува е бројот на малолетници кои ги губат своите животи на патштата низ државата. Во просек по 13 лица (околу 8 %) до 18 години загинаваат секоја година како последица од сообраќајните несреќи.

Табела 4.11. Преглед на старосната структура на повредени лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек	ВКУПНО		
												СЕ	%	
до 6 години	115	108	190	158	210	176	216	220	192	162	175	1.747	3,25	
7-9 години	99	99	127	123	142	240	184	185	217	203	162	1.619	3,01	
10-14 години	130	152	183	252	251	252	253	268	248	242	223	2.231	4,15	
15-17 години	163	182	236	316	410	355	354	310	287	302	292	2.915	5,42	
18-20 години	292	318	418	544	680	793	744	609	659	531	559	5.588	10,40	
21-24 години	345	401	580	677	847	899	822	709	752	710	674	6.742	12,54	
25-64 години	1.458	1.511	2.211	2.602	3.286	3.686	3.814	3.722	4.035	3.654	2.998	29.979	55,77	
65 години и повеќе	147	156	231	264	307	323	344	349	462	345	293	2.928	5,45	
непознато	1	/	/	/	/	/	/	3	1	/	1	5	0,01	
ВКУПНО	СЕ	2.750	2.927	4.176	4.936	6.133	6.724	6.731	6.375	6.853	6.149	5.375	53.754	
	%	5,12	5,45	7,77	9,18	11,41	12,51	12,52	11,86	12,75	11,44	10,00		100

Прегледот на старосната структура на полесно и потешко повредените лица во сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година е прикажан со табелата 4.11. И тука, најголем процент (повеќе од половина) завземаат лицата од 25 до 64 годишна возраст. За разлика од процентот на загинати малолетни лица (околу 8 %, според претходната табела 4.10), процентот на повредени малолетни лица според оваа табела е двојно повисок, и тоа околу 16 %, што ја потврдува констатацијата дека станува збор за ранлива категорија на учесници.

Табела 4.12. Преглед на загинати лица во патните сообраќајни несреќи според временскиот период и околината на патот во Република Македонија во периодот 2010-2012 година

		2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
						СЕ	%
според локацијата	автопатишта	48	43	34	42	125	26,82
	во населба (без автопатишта)	55	72	48	58	175	37,55
	вон населба (без автопатишта)	59	57	50	55	166	35,62
според условите на патот	дневни	84	73	58	72	215	46,14
	самрак (или непознато)	23	24	20	22	67	14,38
	ноќни	55	75	54	61	184	39,48
според коловозот	сув коловоз	130	148	119	132	397	85,19
	друг (влажен, лизгав и др.)	32	24	13	23	69	14,81
ВКУПНО	СЕ	162	172	132	155	466	
	%	34,76	36,91	28,33	33,26		100

Табела 4.12 прикажува преглед на загинати лица во патните сообраќајни несреќи според временскиот период и околината на патот во Република Македонија во периодот 2010-2012 година. Скоро подеднакво загинуваат лица при сообраќајни несреќи во населба (без автопатишта), 38 % и вон населба (без автопатишта), 36 %, а нешто повеќе од четвртина од загинатите лица биле при сообраќајните несреќи кои се случиле на автопатиштата (околу 27 %). Во однос на видливоста, нешто помалку од половината загинати лица биле при сообраќајни несреќи кои се случиле дење, околу 40 % ноќе, а 14 % при самрак или непознати услови. Според условите на коловозот, 85 % од загинатите лица биле при сообраќајни несреќи кои се случиле на сув коловоз, а само 15 % на влажен, лизгав или друг непогоден вид на коловоз. Оттука произлегува дека, при отежнати услови за возење на патот (дожд, снег, голомразица и сл.) возачите се далеку подговорни и свесни за ризиците и опасностите кои постојат во сообраќајот, па затоа и

бројот на загинати лица при вакви услови е помал. Но, од друга страна, знаејќи дека лизгав коловоз може да има најчесто во текот на зимските месеци од годината, при првото паѓање и топење на снегот, а тоа се случува и трае само неколку денови, тогаш овие бројки се големи. Истовремено, лизгавиот коловоз не е последица само на врнежите од дожд или снег, туку, причините се и во квалитетот и одржувањето на асфалтот кој е поставен на него, што значи дека особено треба да се обрне внимание на делниците од патиштата, каде коловозот е лизгав, па во иднина би требало да се извршат градежни интервенции за негова промена.

Табела 4.13. Преглед на повредени лица во патните сообраќајни несреќи според временскиот период и околината на патот во Република Македонија во периодот 2010-2012 година

		2010	2011	2012	просек	ВКУПНО	
						СЕ	%
според локацијата	автопатишта	708	775	761	748	2.244	11,58
	во населба (без автопатишта)	4.262	4.560	4.063	4.295	12.885	66,50
	вон населба (без автопатишта)	1.405	1.518	1.325	1.416	4.248	21,92
според условите на патот	дневни	3.501	3.794	3.434	3576	10.729	55,37
	самрак (или непознато)	523	506	500	510	1.529	7,89
	ноќни	2.351	2.553	2.215	2373	7.119	36,74
според коловозот	сув коловоз	4.993	5.767	4.916	5225	15.676	80,90
	друг (влажен, лизгав и др.)	1.382	1.086	1.233	1234	3.701	19,10
ВКУПНО	СЕ	6.375	6.853	6.149	6459	19.377	
	%	32,90	35,37	31,73	33,33		100

Табела 4.13 прикажува преглед на повредени лица во патните сообраќајни несреќи според временскиот период и околината на патот во Република Македонија во периодот 2010-2012 година. Во однос на локацијата, распоредот на повредените лица во сообраќајните несреќи е поинаков во однос на претходната табела. Па така, околу 67 % се повредени лица во сообраќајните несреќи кои се случиле во населба, околу 22 % се повредени лица во сообраќајните несреќи кои се случиле вон населба, а само 12 % се на автопатишта. 55 % од повредените лица се резултат на сообраќајни несреќи кои се случиле дење, а 37 % се резултат на сообраќајни несреќи кои се случиле ноќе. При самрак или непознато, се околу 8 % од повредените лица. Во однос на условите на коловозот, слично како и во претходната табела, околу 81 % се повредени лица во сообраќајни несреќи кои се случиле на сув коловоз, а 19 % се повредени лица во сообраќајни несреќи кои се случиле на влажен, лизгав или друг непогоден вид на коловоз.

2. Преглед на материјалната штета од сообраќајните несреќи во Република Македонија

Табела 4.14. Причинета материјална штета (во денари) во сообраќајните несреќи по СВР во Република Македонија во периодот 2010-2013 година³⁸⁶

	2010	2011	2012	2013	просек	ВКУПНО	
						СЕ	%
СВР Скопје	55.282.233	58.317.987	54.684.738	53.723.263	55.502.055	222.008.221	39,59
СВР Тетово	16.487.461	20.619.437	21.216.929	22.326.411	20.162.560	80.650.238	14,38
СВР Битола	11.811.471	15.798.439	16.768.630	15.148.442	14.881.746	59.526.982	10,62
СВР Штип	11.181.960	10.425.768	11.138.452	12.043.965	11.197.536	44.790.145	7,99
СВР Струмица	9.538.976	11.927.462	11.972.850	10.630.966	11.017.564	44.070.254	7,86
СВР Куманово	10.560.767	10.403.477	9.421.977	9.197.077	9.895.825	39.583.298	7,06
СВР Велес	8.233.970	8.059.475	9.462.456	10.878.954	9.158.714	36.634.855	6,53
СВР Охрид	7.908.775	9.720.462	7.592.990	8.262.481	8.371.177	33.484.708	5,97
ВКУПНО	131.005.613	145.272.507	142.259.022	142.211.559	140.187.175	560.748.701	100

Материјалните последици од сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2010-2013 година, според секторите за внатрешни работи, се прикажани во табела 4.14. Па така, во последните 4 години, просечно, секоја година како резултат на сообраќајните несреќи во Република Македонија била причинувана материјална штета од 140.187.175 денари (2,3 милиони евра). Процентуално, најголем дел од штетата била направена на подрачјето на СВР Скопје (39,59 %), а најмал дел од штетата во СВР Охрид (5,97 %). Овде треба да се има во предвид дека овие статистички податоци не можат да бидат сигурни показатели за материјалната штета што настанува од сообраќајните несреќи, затоа што е многу тешко, со увидот на местото на настанот да се процени материјалната штета што е причинета врз возилата, товарот, патот и објектите на патот и сл., а притоа не се земени во предвид материјалните штети што паѓаат на товар на Фондот за здравствено осигурување, загубите во компаниите поради отсуство од работа, инвалидитет и сл. Сепак, и ваквите статистички податоци се доволни за изведување на заклучоци во смисла дека материјалните штети што настануваат од сообраќајните несреќи се од огромни размери.

³⁸⁶ Податоците се преземени од официјалната интернет страница на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија <http://www.mvr.gov.mk>

ДЕЛ V ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ВОЗНИОТ ПАРК ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Патната инфраструктура во Република Македонија

Уште од најстари, па сè до денешни времиња, патот претставувал важен фактор кој особено влијаел врз развитокот на човековата цивилизација, затоа што преку него се одвивало сообраќањето, т.е. пренесувањето на луѓе и добра, што го условувало општествено-економскиот, политичкиот и културниот прогрес на луѓето.

Република Македонија има значајно сообраќајно историско богатство³⁸⁷, затоа што, патиштата и патните коридори кои минувале низ нејзината територија имаат долгогодишна традиција, која датира уште од антички времиња. Поради својата географска, геостратешка и геополитичка положба, Македонија отсекогаш била крстопат на Балканот, на која се вкрстувале значајни патишта. Патните правци кои минувале низ Македонија, уште во тоа време претставувале линкови за пристап меѓу Европа и Медитеранот и поврзување на Јадранското и Јонското Море со Црното Море, Блискиот и Далечниот Исток, што укажува на фактот дека тогаш Македонија претставувала значаен сегмент од сообраќајната комуникација за развој на цивилизациите и нивните општества. Како најпознати правци кои минувале низ Македонија во античкото време сè: Дубровничкиот пат (познат во цела Европа), Солунскиот пат (кој ги поврзувал Врање – Скопје – Солун), Качаник (кој ги поврзувал Скопје – Косово), Вардарскиот пат и Виа Игнација, кој особено придонел за развојот на сообраќајот во Македонија. Сегашните патни коридори 8 (исток – запад) и 10 (север – југ), како најприродни, најкуси и најбрзи сообраќајници кои го поврзуваат регионот со Европа и Азија, водат корени токму од античките патишта „Via Militaris“ (север – југ) и „Via Egnatia“ (исток – запад). Исто така, во тоа време постоеле и т.н. сообраќајни јазли, како Прилеп – низ кој многубројни патишта се крстосувале, Штип – кој претставувал значајна крстосница во античкото време, а подоцна и Скопје, кој претставувал важен сообраќаен јазол. Сообраќајниците во Македонија континуирано биле запишувани и регистрирани во географско-историски карти и книги од страна на воено-територијалните освојувачи, картографи, патеписци, трговци и други значајни историски личности. Најраните податоци за егзистирање на патна мрежа во Македонија се забележани на карта „Појтингерова табла“ (Tabula Peutingeriana), пронајдена во 12 век, а изработена во втората половина на 4 век од непознат римски картограф.³⁸⁸ Исто така, патиштата на Македонија низ вековите во континуитет се сретнуваат прикажани и на други карти, изработени од страна на повеќе интернационални картографи, како на пример: картата на светот изработена од арапскиот географ Идрис во 1154 година, картата на Герхард Меркатор од 1589 година, картата на холандскиот картограф Бло од 1648 година, на Данцер од 1750 година, Хо-ман од 1850 година и други.

Современите патишта овозможуваат побезбеден, поевтин и побрз превоз на лица и добра, а како директна придобивка која се обезбедува притоа е побрз развој на државата. Со интензивирање на глобализацијата и урбанизацијата денес, се зголемува

³⁸⁷ Преглед на историските аспекти за развитокот на патната мрежа во Македонија е даден во Кракутовски, З., Тодоровски, Љ., Мијоски, Г., Препораки за развој на патната и железничката инфраструктура во Република Македонија, Институт за економски стратегии и меѓународни односи „Охрид“, Скопје, 2008, стр. 3-4

³⁸⁸ Оваа карта името го добила според пронаоѓачот, а оригиналот се чува во Националната библиотека во Виена (Австрија).

значењето на современите патишта кои значително можат да придонесат за побрз развој и прием на Република Македонија во Европската Унија.

Условите и начинот на управувањето, планирањето, изградбата, реконструкцијата, рехабилитацијата, одржувањето, заштитата, финансирањето и надзорот на јавните патишта се уредени со Законот за јавни патишта.³⁸⁹ Во него се потенцира дека јавните патишта се добра во општа употреба и нивната функција е обезбедување на безбеден и непречен превоз на стока и патници во патниот сообраќај.³⁹⁰ Мрежата на јавните патишта ја сочинуваат државните патишта (автопатишта, експресните патишта, магистралните и регионалните патишта од прва и втора категорија) и општинските патишта и улиците во градовите и другите населени места.³⁹¹

Законот за јавните патишта³⁹² и Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата³⁹³ даваат одредени дефиниции за значењето на различните видови и категории патишта кои се застапени во Република Македонија и други поими кои се поврзани со нив. Па така:

- Пат е сообраќаен објект на кој се врши сообраќај;
- Јавен пат е пат кој е определен како јавен пат и може да биде државен или општински;
- Државен пат е јавен пат категоризиран како автопат, експресен пат, магистрален и регионален пат од прва и втора категорија;
- Автопат е јавен пат од највисок сообраќаен ранг, посебно изграден и наменет исклучиво за сообраќај на моторни возила, означен со пропишан сообраќаен знак, кој има две физички одвоени коловозни ленти за сообраќај од спротивни насоки, без крстосување со попречни патишта и железнички линии во исто ниво и на кој сообраќајот може да се вклучи, односно исклучи само на одредени и посебно изградени приклучоци на јавните патишта на соодветната коловозна лента на автопат и кој е заштитен од пристап надвор од овие површини и има места за одмор на патници и сервиси за возила;
- Експресен пат е јавен пат кој е специјално изграден и наменет исклучиво за сообраќај на моторни возила, означен со пропишан сообраќаен знак, со најмалку по една лента за секоја насока и лента за застанување, на кој сообраќајот може да се вклучи, односно исклучи само на одредени и посебно изградени приклучоци и кој е заштитен од пристап надвор од овие површини;
- Меѓународен пат е јавен пат кој со меѓународен договор или спогодба што ги ратификувала Република Македонија е распореден во мрежата на меѓународни патишта;
- Магистрален пат е јавен пат кој поврзува поважни региони на државата и кој се надоврзува на соодветните патишта на соседните држави;
- Регионален пат од прва категорија е јавен пат кој поврзува подрачја на два или повеќе општини во државата и е од посебно значење за државата;
- Регионален пат од втора категорија е јавен пат со функција на општински пат, а кој поради значењето за државата е категоризиран како државен пат;

³⁸⁹ Чл. 1, Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08, 52/09, 114/09, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14 и Одлука на УСРМ бр. 160/09

³⁹⁰ Чл. 3, *ibid.*

³⁹¹ Која улица во населено место ќе се смета за дел од државен пат со нејзиниот почеток и крај, по предлог на општината, односно градот Скопје, определува Министерството за транспорт и врски. Критериумите за определување на улиците во населените места кои ќе се сметаат за дел од државен пат, како и нивното одржување ги пропишува министерот за транспорт и врски. Според чл. 6, *ibid.*

³⁹² Чл. 4, ст. 1, *ibid.*

³⁹³ Чл. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

- Општински (локален) пат е јавен пат кој поврзува населени места на општината и е од значење за сообраќајот во општината;

- Пат резервиран за сообраќај на моторни возила е јавен пат по кој можат да сообраќаат само моторни возила и кој е означен со пропишан сообраќаен знак;

- Некатегоризиран пат е пат кој се користи за сообраќај и кој е достапен за поголем број корисници (земјоделски и шумски патишта и слично);

- Коловоз е дел од површината на патот наменет првенствено за сообраќај на моторни возила, кој е составен од една или повеќе сообраќајни ленти.

- Коловозна лента е дел од коловозот долж неговата површина, наменет за сообраќај на возила во една насока;

- Сообраќајна лента е обележан или необележан дел од коловозот долж неговата површина, чија ширина за непречено одвивање на сообраќајот е доволна за непречен сообраќај на еден ред моторни возила во една насока;

- Објекти во функција на патот“ се објекти кои служат за потребите на возилата и патниците учесници во сообраќајот;

- Крстосница е површина на која се крстосуваат или соединуваат два или повеќе јавни патишта, како и широка сообраќајна површина (плоштад и слично), што настанува со крстосување, односно со соединување на патишта;

- Улица е сообраќајница во населено место наменета за сообраќај на возила која може да биде сочинета од коловоз, тротоари, велосипедски патеки и разделни острови;

- Магистрална улица е сообраќајница во населено место која поминува низ поголемиот дел од населеното место и се поврзува со магистрален или регионален пат;

- Собирна улица е сообраќајница во населено место која го собира сообраќајот од сервисни, станбени и локални улици и се поврзува со магистрална улица или општински пат;

- Сервисна улица е сообраќајница во населено место која ги поврзува собирните улици со станбените и локалните улици;

- Станбена улица е сообраќајница во населено место која ги поврзува станбените и деловните објекти со собирната и сервисната улица;

- Објекти на јавен пат се мостови, подвозници, надвозници, пропусти, тунели, галерии, потпорни конструкции, подземни и надземни премини, објекти за наплата на патарина и слично;

- Пристапен пат е дел од јавниот пат со кој јавниот пат се надоврзува до објектите на тој пат;

- Велосипедска патека е изградена сообраќајна површина наменета за сообраќај на велосипеди која е издвоена од коловозот и обележана со пропишан сообраќаен знак;

- Тротоар е посебно уредена сообраќајна површина наменета за движење на пешаци, која не е на исто ниво со коловозот или од коловозот е одвоена на друг начин.

Државниот завод за статистика во неговите годишни публикации³⁹⁴ презентира податоци за патната мрежа, кои се преземаат од Агенцијата за државни патишта, како и податоци за локалната патна мрежа, кои се добиваат од единиците на локалната самоуправа (општините). Според неговата методологија, пат претставува линија на комуникација којашто користи стабилизирани основа различна од основата на железницата или писта отворена за јавен сообраќај, првенствено за користење на патни моторни возила коишто се движат на сопствени тркала. Овде се вклучени мостовите, тунелите, држечките структури, премините и преодите, како и патиштата со наплатување на патарина. Кружните патишта со посебна намена се исклучени. Коловоз претставува дел од патот наменет за движење на патни моторни возила. Лента претставува еден од лон-

³⁹⁴ Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

гитудиналните делови на коишто е деллив автопатот, обележан или не со лонгитудинални ознаки на патот којшто е доволно широк за последователно движење на патни моторни возила кои не се мотоцикли.

Според геополитичкиот критериум и значењето, патиштата во Република Македонија, како што е впрочем случај и со сите земји во светот, може да се класифицираат во три групи:

1. магистрални,
2. регионални и
3. локални патишта.

Магистралните патишта се јавни објекти кои поврзуваат стопански подрачја на државата и кои се надоврзуваат на сличните вакви комуникации кои водат кон соседните земји. Тие, наедно, претставуваат и основен ‘рбет на патната мрежа во Република Македонија. Инаку, низ нашата држава врват шест магистрални патни правци.

Регионалните патишта се јавни објекти кои поврзуваат стопански подрачја на два или повеќе региони или се од посебно значење за државата. Нивната основна задача е поврзување на помалите географски и стопански подрачја, се разбира заедно, со системот на населби кој функционира на територијата на истите. Нив, слично како и автопатиштата и магистралните патишта, ги утврдува Владата на Република Македонија. Тие кај нас се карактеризираат со нерамномерна распространетост и мошне лош градежно-технички квалитет на самите објекти. Меѓу нив, од посебно значење се оние кои ги поврзуваат магистралните патни правци. Втората група регионални патишта се оние кои водат покрај магистралните патни правци. Тоа се т.н. „стари патишта“ кои во минатото ја имале функцијата на магистрални. Третата група ја чинат регионалните патни правци кои ја поврзуваат нашата земја со соседните држави. Во четвртата група се вбројуваат останатите регионални патишта во Републиката чиј број е, наедно и најголем. Сепак, тие немаат толку големо значење како што имаа оние од претходните групи.

Локалните патишта се јавни патишта кои поврзуваат населени места во општината или пак, се од значење за сообраќајот во истата. Нивното одржување го обезбедуваат општинските органи. Меѓутоа, државата донесува посебни програми за поттикнување на изградбата и реконструкцијата на локалната патна мрежа и, нејзиното поврзување со магистралните и регионалните патишта.

Од вкупната патна мрежа посебно се издвоени автопатиштата и Е патиштата. Централната позиција на Република Македонија на Балканскиот Полуостров претставува една од многу значајните погодности за нејзина интеграција со европските сообраќајни системи. За сообраќајната положба на нашата земја од посебно значење е нејзиното опкружување, односно четирите соседни држави: Србија, Бугарија, Грција и Албанија, кои сите имаат излез на некое од светските мориња. Во таа насока, Република Македонија спаѓа во групата на географски хендикепираните земји, односно оние кои немаат излез на море. Тоа, се разбира, најмногу се одразува врз нејзиниот бавен економски развој. Токму поради тоа, потребата за постоење на квалитетна патна мрежа за сообраќајно поврзување со најблиските пристаништа од соседните држави, е од големо и непроценливо значење.

Главната задача и цел на патната инфраструктура е да овозможи безбеден, непречен и континуиран проток на сообраќајот на сите јавни патишта во државата.

Учесниците во сообраќајот не смеат да го оштетуваат патот или објектите на патот и да го попречуваат сообраќајот. Однесувањето на учесниците во сообраќајот што е спротивно на прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата, не го ослободува

другиот учесник во сообраќајот од обврската сам да презема дејствија за отстранување на настанатата опасност и спречување на сообраќајна незгода.³⁹⁵

Доколку се погледне и анализира патната карта на Република Македонија, ќе се забележи дека, патната инфраструктура е доста разгранета низ целата територија на државата, испреплетена со автопатишта, магистрални, регионални и локални патишта и се карактеризира со релативно висока густина, со исклучок на магистралната автопатна мрежа. Компаративно набљудувана со останатите сообраќајни гранки и нивната инфраструктура, се констатира дека патната мрежа е најразвиениот сообраќаен систем во државава.

Табела 5.1. Преглед на патиштата во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според категоријата (во километри)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Магистрални	957	906	906	911	911	911	911	911	911	911
Регионални	3.677	3.801	3.806	3.830	3.774	3.771	3.771	3.771	3.772	3.772
Локални	8.406	8.417	8.566	8.995	9.155	9.240	9.258	9.252	9.300	9.355
ВКУПНО	13.040	13.124	13.278	13.736	13.840	13.922	13.940	13.934	13.983	14.038

Табела 5.1 дава преглед на патиштата во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според категоријата. Моментално (според последно достапните податоци) во Република Македонија има 911 километри магистрални (современи коловозни конструкции), 3.772 километри регионални и 9.355 километри локални патишта. Тоа значи дека Република Македонија е покриена со патна мрежа со вкупна должина од 14.038 километри, категоризирани како магистрални, регионални и локални патишта. Додека должината на магистралните патишта за целиот период останала непроменета (освен мало зголемување за 5 километри), регионалните патишта се зголемиле за 95 километри, а локалните дури за 949 километри.

Низ територијата на Република Македонија поминуваат два мошне значајни меѓународни патни коридори, и тоа:

- Коридорот бр. 8 (исток – запад), кој на нашата територија започнува од преминот Деве Баир (граница со Република Бугарија) до преминот Кафасан (граница со Република Албанија) преку Скопје, Гостивар и Охрид. Го поврзува Скопје со Софија, главниот град на Бугарија и со пристаништата на Црното море и со Тирана, главниот град на Албанија и завршува во Драч и понатаму по морски пат преку Палермо (Италија) до Тунис и Алжир. Низ Република Македонија има вкупна должина од 304 km. Коридорот бр. 8 има и своја „централна делница“ која започнува од Делчево – Кочани – Штип – Велес – Прилеп – Битола – Ресен – Охрид – Струга, каде се поврзува со главната делница на истиот коридор. Овој правец минува низ централниот регион на државата, но, поради тешкиот терен и лошите геометарски стандарди не го опслужува меѓународниот сообраќај соодветно;

- Коридорот бр. 10 (север – југ), кој е историски најзначаен магистрален пат е дел од Транс-Европскиот Е-75 автопат кој на нашата територија започнува од Табановце (граница со Република Србија) до Богородица (граница со Република Грција) со вкупна должина низ Република Македонија од 174 km, кој од северна Европа, преку Србија, Македонија оди до Грција (Солун) и понатаму по морски пат ја поврзува Евро-

³⁹⁵ Чл. 3, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

па со Африка и Азија. Овој пат го претставува њрбетот на мрежата и беше најупотребуваниот пат до 1990 година.

Значајно е да се напомене, дека и двата коридори 8 и 10, се вкрстуваат на територија на Република Македонија.

Табела 5.2. Преглед на патиштата во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според видот на коловозот (во километри)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Асфалт	6652	6.825	7.108	7.279	7.554	7.643	7.784	7.873	7.912	8.056
Коцка	95	114	177	185	219	229	240	218	228	252
Макадам	1.225	1.224	1.262	1.293	1.238	1.218	1.227	1.204	1.231	1.181
Земјани и непросечени	5.068	4.961	4.731	4.979	4.829	4.832	4.689	4.639	4.612	4.549
ВКУПНО	13.040	13.124	13.278	13.736	13.840	13.922	13.940	13.934	13.983	14.038

Во табела 5.2 е прикажан преглед на патиштата во Република Македонија во периодот 2003-2012 година според видот на коловозот. Најголем дел од патиштата моментално се асфалтирани (8.056 километри), околу половина помалку се земјани³⁹⁶ и непросечени (4.549 километри), 1.181 километар се макадам³⁹⁷ и 252 километри се коцка.

Во однос на должината на автопатиштата, според последните достапни податоци за 2012 година, во Република Македонија има вкупно 259 километри автопатишта. Од 2003 до 2012 година нивната должина се зголемила само за 51 километар.

Што се однесува на должината на меѓународните „Е“ патишта во Република Македонија во периодот 2003-2006 година, нивната должина изнесувала 548 километри, а во периодот 2007-2012 година, нивната должина изнесувала 553 километри, т.е. должината на овие патишта се зголемила само за 5 километри. Меѓународните, или „Е“ патишта кои минуваат низ Македонија, се следниве: Е – 65, Е – 75, Е – 871 и Е – 852.

Општата физичка состојба на главната патна мрежа³⁹⁸ (магистрални и поважни регионални патишта) е пониска во споредба со Европските стандарди, како и во споредба со стандардите од некои соседни земји. Во основа, постојната патна конструкција е цврста и со добар квалитет. Магистралните патишта, особено автопатиштата, кои треба да издржат поголем број возила се во подобра состојба отколку оние кои се од второстепено значење. Како најлоши можат да се проценат условите во кои се наоѓаат регионалните патишта со помал интензитет на сообраќај, (поголем број од нив како слепи правци) каде многу од нив немаат ниту геометриски, ниту конструктивни, ниту сообраќајни карактеристики, со што не ја оправдуваат класификацијата како регионални патни правци.

³⁹⁶ Земјен пат е пат без изградена коловозна конструкција. Според чл. 4, ст. 1, Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08, 52/09, 114/09, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14 и Одлука на УСРМ бр. 160/09 и чл. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

³⁹⁷ Макадамски пат е пат со изградена коловозна конструкција без асфалтирана или бетонирана засторна површина. Според чл. 4, ст. 1, Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08, 52/09, 114/09, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14 и Одлука на УСРМ бр. 160/09 и чл. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

³⁹⁸ Наведено според Национална транспортна стратегија на Република Македонија 2007-2017, Министерство за транспорт и врски, Скопје, стр. 16

Безбедните патишта можат значително да придонесат за намалување на штетните појави кои настануваат на нив и како последица од нив. Патот кој „сам себе се објаснува“ треба позитивно да влијае и да го насочува однесувањето на возачот како одговорен учесник во патниот сообраќај. Патната инфраструктура треба да овозможи безбеден и континуиран проток на сообраќај на сите јавни патишта во земјата.

1.1. Црни точки на патиштата во Република Македонија

Денес, не постои универзална општоприфатена дефиниција за поимот на црните точки, ниту за нивниот термин (тие се нарекуваат со различни имиња: црни точки, опасни места, опасни локации, црни зони, локации на акумулација на сообраќајни несреќи итн). Врз основа на извештаи на OECD³⁹⁹ и научно-стручни трудови од областа на безбедноста во патниот сообраќај, може да се направи значајна разлика и следнава поделба на дефинициите за црните точки⁴⁰⁰ на патиштата кои се одговорни за голем број на сообраќајни несреќи:

1. нумерички дефиниции
 - број на сообраќајни несреќи
 - стапка на сообраќајни несреќи
 - број и стапка на сообраќајните несреќи
2. статистички дефиниции
 - критична вредност на бројот на сообраќајните несреќи
 - критична вредност на стапката на сообраќајните несреќи
3. дефиниции базирани на модели
 - емпириски метод на Bayes⁴⁰¹
 - дисперзиона вредност.

Пример на едноставна нумеричка дефиниција е официјалната дефиниција за црна точка во Норвешка: „црна точка е било која локација со максимална должина од 100 метри, на која се регистрирани најмалку 4 сообраќајни несреќи со повредени лица во текот на последните 5 години“. Оваа дефиниција не го зема во предвид обемот на сообраќајот или нормалниот број на несреќи, ниту пак конкретно го определува типот на локацијата, освен со наведување дека локацијата не треба да биде подолга од 100 метри. Идентификацијата на црни точки се потпира на примената на т.н. метод (пристап) на „лизгачки прозорец“⁴⁰² со должина од 100 метри (слика 4).

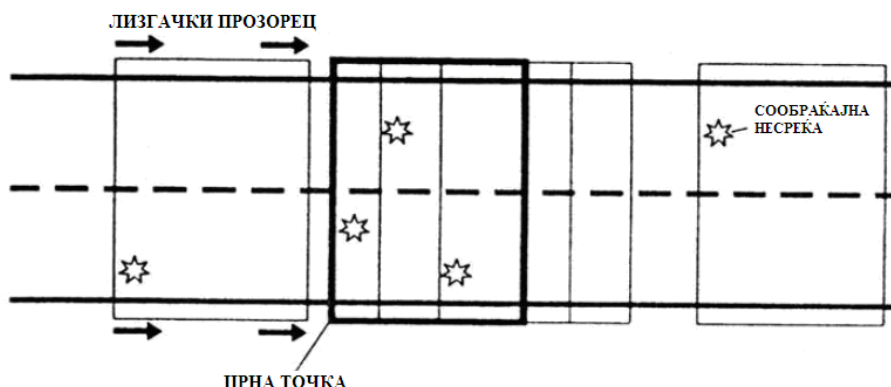
³⁹⁹ Organization for Economic Co-operation and Development – Организација за економска соработка и развој, формирана во 1960 година од страна на 18 Европски држави заедно со САД и Канада. Се занимава со различни прашања на економскиот развој, поттикнува и иницира најзначајни истражувачки проекти, поддржува различни бази на податоци, меѓународна размена на знаење и податоци итн. Посебни групи и комисији обработуваат теми во врска со сообраќајот и безбедноста во сообраќајот.

⁴⁰⁰ Повеќе кај Elvik, R., State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks, RIPCORDER – ISEREST, 2008 и Elvik, R., State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks, TØI report 883/2007, Oslo, 2007

⁴⁰¹ Емпирискиот метод на Bayes е постапка за статистичка инференција, во која дистрибуцијата се проценува од податоците. Thomas Bayes (1701-1761) бил англиски статистичар, филозоф и презвитеријански министер, познат по тоа што ја формулирал теоремата на конкретен случај што го носи неговото име.

⁴⁰² Со овој метод, патната делница се дели на пократки субсекции (прозорци) кои се поклопуваат една со друга на одредени фиксни интервали. На пример, 1 км патна делница може да биде поделена на 5 прозорци по 200 м со зголемување од 100 м, каде првиот прозорец ќе покрие од 0 до 200 м, вториот од 100 до 300 м, следниот од 200 до 400 м итн.

Слика 4. Метод (пристан) на „лизгачки прозорец“⁴⁰³



Пример за дефиниција за црна точка во однос на стапката на сообраќајните несреќи би бил: „црна точка е било која локација (крстосница, дел, крива итн) на која бројот на сообраќајни несреќи со повредени лица на милион возила (или возни километри), проценет за последните четири години, ја надминува вредноста од 1,5 (произволно избрана)“. Оваа дефиниција се разликува од едноставната нумеричка дефиниција по тоа што го зема во предвид обемот на сообраќајот и на тој начин имплицитно укажува на она што се смета за нормален број на сообраќајни несреќи.

Статистичката дефиниција за црна точка се потпира на споредбата на регистрираниот број на несреќи со нормалниот број за сличен тип на локација. На пример, една крстосница ќе биде класифицирана како црна точка, ако регистрираниот број на несреќи во одреден период е значително повисок од нормалниот број на несреќи за овој тип на крстосница. Во зависност од тоа како нормалниот број на несреќи се проценува, статистичката дефиниција може да биде блиска со дефиницијата за црна точка базирана на модел.

Дефиниции за црни точки базирани на модели се изведени од мултиваријантниот модел на предвидување на сообраќајните несреќи. Еден пример е дефиницијата според емпирискиот метод на Bayes, според која црни точки се определен број на крстосници кои имаат највисок очекуван број на сообраќајни несреќи, според проценката по истиот метод.

Различните дефиниции за црните точки и техниките кои се користат за нивно идентификување се разликуваат по следните димензии:

1. Дали ги земаат во предвид различните локации (посебни видови на патните елементи или било која локација) или не.
2. Дали црните точки се идентификувани со помош на методот на лизгачки прозорец или со збир на дадени локации.
3. Дали упатуваат на нормалното ниво на безбедност или не.
4. Дали се базирани на регистрираниот број на сообраќајни несреќи или процентата на очекуваниот број на сообраќајни несреќи.
5. Дали сериозноста на сообраќајната несреќа се зема во обзир или не.
6. Должината на периодот за идентификација кој се користи.

Табела 5.3 дава преглед на дефинициите на некои европски држави во однос на овие димензии. Оттука се гледа дека ниту една од дефинициите кои се наведени не се идентични по сите категории.

⁴⁰³ Elvik, R., State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks, TØI report 883/2007, Oslo, 2007, p. 6

Табела 5.3. Преглед на дефинициите за црните точки во одредени европски држави⁴⁰⁴

држава	број на локации	примена на методот на лизгачки прозорец	нормално ниво на безбедност	регистриран или очекуван број на сообраќајни несреќи	сериозност на сообраќајните несреќи	должина на идентификацискиот период
Австрија	не	да, 250 м	да, преку критичната вредност на стапката на сообраќајни несреќи	регистриран, минимум критична вредност 3 – функција од обемот на сообраќајот	не	3 години
Данска	да, детална категоризација на патните елементи	да, за патните делови – различна должина	да, преку примена на модели за предвидување на сообраќајните несреќи	регистриран, базиран на статистички тест – минимум 4 сообраќајни несреќи	не	5 години
Германија	не	не, анализа на мапите на сообраќајните несреќи	не	регистриран, минимум вредност 3 или 5	да, преку различни критични вредности	1 година (сите несреќи) или 3 години (несреќи со повредени лица)
Унгарија	не	да, 100 м или 1000 м	не	регистриран, минимум 4	не	3 години
Норвешка	не кога се идентификуваат црни точки	да, 100 м (точка) или 1000 м делница	да, преку нормалниот број на сообраќајани несреќи за патните елементи	регистриран повисок од нормалниот според статистички тест, минимум вредност 4 (точка) или 10 (делница)	да, преку проценка на штетите од несреќите и потенцијалните заштеди	5 години
Португалија	да, за една дефиниција, не за друга	да, за една дефиниција, не за друга	да, за една дефиниција, не за друга	регистриран во една дефиниција (минимум 5), проценет во друга	да, за една дефиниција (преку мерење на сериозноста), не за друга	1 година или 5 години
Швајцарија	да, отворени патишта и крстосници	не, фиксни делници со различна должина	да	регистриран, сет на критични вредности	да, преку различни критични вредности	2 години

Црните точки во повеќето земји не се идентификуваат со земање единици од листата на елементите кои припаѓаат на сите локации, при што сите членови во принцип можат да се бројат, како што се „сите тројни крстосници“, „сите хоризонтални кривини со радиус помал од 200 метри“ или слично. Во повеќето земји, црните точки се идентификуваат со примена на лизгачкиот прозорец до локациите на несреќите и фиксирање на позицијата на прозорецот на местата каде што има максимален број на несреќи. Во Германија се користат мапите за сообраќајните несреќи, но во практика ова може да даде речиси исти резултати како и лизгачкиот прозорец, бидејќи црните точки се идентификуваат според локациите на несреќите. Во Данска се користи лизгачкиот прозорец за патните правци, но не и за крстосниците. Во Португалија се користи

⁴⁰⁴ Ibid., p. 18

лизгачкиот прозорец за една од дефинициите за црна точка, но не и за другата. Во Швајцарија не се користи лизгачкиот прозорец.

Црната точка генерално претставува место кое има абнормално висок број на сообраќајни несреќи. Оваа дефиниција сугерира дека црните точки не може да бидат значајно идентификувани без повикување на нормалното ниво на безбедност. Некои од моментално важечките дефиниции за црни точки во европските држави експлицитно се повикуваат на нормалното ниво на безбедност, но – изненадувачки – не сите дефиниции имаат ваква референца. Упатувањата на нормалното ниво на безбедност обично се прават со споредување на бројот на сообраќајни несреќи на местата кои се идентификувани како црни точки на бројот на сообраќајни несреќи очекуван за слични места, проценет со помош на модели за предвидување на сообраќајните несреќи или со упатување на нормалната стапка на сообраќајни несреќи.

Црните точки во сите земји се идентификуваат во поглед на регистрираниот број на сообраќајни несреќи. Единствениот исклучок од ова правило е дефиницијата за црна точка која е развиена и се користи во Португалија и која се потпира на емпирискиот метод на Bayes. Дефинирањето на црните точки во однос на регистрираниот број на сообраќајни несреќи можеби не е многу изненадувачки, затоа што долгорочно очекуваниот број на сообраќајни несреќи не може да се регистрира, туку само се проценува. Во некои држави, се изведуваат тестови за да утврди дали регистрираниот број на сообраќајни несреќи е значително повисок од нормалниот број очекуван за слични места. Веројатно, местата кои не го поминале овој тест (т.е. тестот не покажува статистички значајна разлика во бројот на сообраќајните несреќи: регистриран наспроти нормален) се бришат од листата на црни точки и не се третираат како абнормални.

Некои дефиниции на црни точки ја земаат во обзир сериозноста, други дефиниции не. Доколку се смета сериозноста на сообраќајната несреќа, тогаш не постои стандарден начин за тоа. Притоа, може да се идентификуваат три различни пристапи. Еден начин е при идентификувањето на црните точки да се постави построга критична вредност за бројот на сообраќајните несреќи со сериозно повредени лица, отколку за сите сообраќајни несреќи со повредени лица. Вториот пристап е примена на сериозноста на сообраќајните несреќи на различни нивоа на тежина. Третиот пристап е да се проценат трошоците од сообраќајните несреќи. Овие трошоци се разликуваат според сериозноста на повредата; оттука, трошоците ќе бидат повисоки во места кои имаат висок процент на фатални или сообраќајни несреќи со сериозно повредени лица.

Должината на временскиот период кој се користи за да се идентификуваат црните точки се движи од 1 до 5 години. Најчесто се користи период од 3 години.

Повеќето дефиниции за црни точки кои денес се користат се теоретски незадоволителни, главно, бидејќи тие не се јасни за тоа дали црните точки треба да се дефинираат во однос на очекуваниот број на сообраќајните несреќи или во однос на регистрираниот број на сообраќајните несреќи. Од теоретска гледна точка, се бара да се идентификуваат места, чиј очекуван број на сообраќајни несреќи е абнормално висок, а не места на кои се случило да постои голем број на несреќи поради шанса. Така, следната теоретска дефиниција за црна точка е предложена од страна на Rune Elvik.

Црна точка е било која локација што:

1. има повисок очекуван број на сообраќајни несреќи,
2. од другите слични локации,
3. како резултат на локалните фактори на ризик.

Иако не е дел од оваа дефиниција, препорачливо е да се дефинира временскиот период во кој бројот на сообраќајни несреќи се мери. Меѓународните практики сугерираат најмалку три години, но по можност пет години. Исто така, препорачливо е да се

вклучи опис на сериозноста на овие несреќи, а потоа фокусот да се стави на фаталните и сообраќајните несреќи со сериозни повреди (кај кои е неопходна хоспитализација).

Црните точки се идентификуваат⁴⁰⁵ од познатите места, при што сличноста помеѓу нив се оценува во однос на вредностите на објаснувачките променливи во моделите за предвидување на сообраќајни несреќи. Така, две локации може да се третираат како слични, ако, на пример, тие имаат ист обем на сообраќај, иста ограничувачка брзина, ист број на ленти, ист број на крстосници по километар, и така натаму. При идентификувањето на црните точки, споредбата со други слични локации гарантира дека објаснувачките фактори кои се вклучени во моделите за предвидување на сообраќајните несреќи се контролираат. Контролирањето на овие фактори е од суштинско значење, затоа што не би било добро да се идентификува некое место како црна точка едноставно поради тоа што има поголем обем на сообраќај од друго место, затоа што е нормално бројот на сообраќајните несреќи да се зголемува со зголемување на обемот на сообраќајот.

Теоретската дефиницијата дадена погоре имплицира дека единствениот метод со кој може со сигурност да се идентификуваат црни точки е оној кој ја олеснува идентификацијата на придонесот на трите главни фактори кон очекуваниот број на сообраќајни несреќи за едно место. Емпирискиот метод на Bayes е еден таков метод, но можно е и други методи да обезбедат соодветни апроксимации.

Иако сè уште не постои единствено и директно заедничко определување на црните точки на патиштата, што би важело за сите земји што се членки на Европската унија, сепак интензивно се работи на оваа проблематика и се укажува на потребата од унифицирани правила во оваа област. Во Комуникацијата на Европската комисија во однос на областа на европската безбедност на сообраќајот на патиштата⁴⁰⁶, како и во Белата книга за Европската транспортна политика⁴⁰⁷, се потенцира дека голем број на сообраќајни несреќи во ЕУ се последица на егзистирањето на црните точки поради што се јавува потребата од идентификација, минимизирање на неповолните ефекти и елиминирање на истите. Во Директивата за безбедно управување на инфраструктурата на патиштата на ЕУ⁴⁰⁸, иако директно не се третираат црните точки, се зборува за рангирање, односно категоризација на секции, односно делови од патот со висока концентрација на незгоди, при што укажува на потребата од анализи на состојбите на овие делови од патиштата, за период од најмалку три години, имајќи ја предвид фреквенција на сообраќајот и бројот на незгодите, а особено на незгодите со фатални последици. Директивата (особено во анексот бр. 3) понатаму, укажува дека за подобрување на неповолните состојби и елиминирање на сите опасности е неопходно преземање на низа мерки, како што се редизајнирање, реконструкција, подобрување на стандардите и системите за информирање и размена на информации, како и перманентна ревизија на повеќе параметри. Целосното елиминирање на црните точки и опасните секции е стратешка определба на Европската унија. Единствената регулатива ќе важи пред сè за трансевропската патна мрежа, но ќе биде препорачана и за останатите патишта во Европа, како на национално, така и на регионално ниво. Во оваа смисла од страна на Европската комисија се нарачани повеќе проекти, како што е проектот наречен „Насоки

⁴⁰⁵ За идентификацијата и анализата на црните точки (опасните места) повеќе кај Schermers, G., Cardoso, J., Elvik, R., Weller, G., Dietze, M., Reurings, M., Azeredo, S., Charman, S., Guidelines for the development and application of evaluation tools for road safety infrastructure management in the EU, Road Infrastructure Safety Management Evaluation Tools, 2011, pp. 101-112

⁴⁰⁶ European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions towards a European road safety area: policy orientation on road safety 2011-2020, Brussels, 2010

⁴⁰⁷ European Commission, White paper, European transport policy for 2010: Time to decide, Brussels, 2001

⁴⁰⁸ European Directive on Road Safety Management 2008/96

за управување со црните точки – идентификација и управување“. Наскоро може да се очекува институциите на Европската унија, предводени од Европската комисија, да изготват измени на правната регулатива, меѓу кои и споменатата Директива. Со овие измени ќе се добијат единствени правила и критериуми за утврдување на црните точки и единствена регулатива за надзор над активностите во правец на намалување на негативните ефекти на црните точки и унифицирани активности и мерки за нивно елиминирање, како и востановување на единствен европски индекс, пред сè за патиштата што се дел од трансевропската мрежа. Сето ова укажува на сериозноста на проблематиката на црните точки во ЕУ, како опасни делови на патот.⁴⁰⁹

Кога се разработува проблематиката на патната мрежа во Република Македонија од аспект на безбедноста во сообраќајот⁴¹⁰, заслужува да се изнесе проблемот за т.н. црни точки или опасни места, на кои се случуваат голем број на сообраќајни несреќи со многу тешки последици. Црната точка е опасно место на секој долг или краток дел од патот на кој во една временска единица се случуваат поголем број сообраќајни несреќи, отколку во другите делови на патот со слични карактеристики. На тие места евидентно е присуството на поголем и помал број негативни надворешни влијанија на патот што се од техничко-експлоатациона природа. Врз основа на ситуацијата за утврдување⁴¹¹ и санација на опасните места на магистралната патна мрежа во Македонија, утврдени се 36 опасни места низ државата. Причините кои доведуваат до нив, кои тогаш биле утврдени се: намалената видливост, слабо прегледната должина, неповолната локација и решеност на раскрсниците, изолираните остри кривини, неусогласените елементи во ситуација и надолжен профил, внатрешна и надворешна неусогласеност на елементите, како: долги правци со низа последователни непрегледни вертикални кривини, долги правци со остри и кратки хоризонтални кривини, долги правци со остри и кратки хоризонтални кривини, две кратки „С“ кривини со прекршен агол, две блиски „С“ кривини со голем надолжен наклон, големи долги кривини со голем надолжен наклон, остри вертикални преломи, голем број нерегулирани површински приклучоци, неадекватно решени автобуски стојалишта, пешачки премини, раскрсници и др. Од изнесените причини произлегува дека сите идентификувани опасни места се последица на неповолни технички карактеристики на патот.

Во Република Македонија сè уште не постои нормативно-правна регулатива која прецизно го регулира поимот на црните точки и на опасните делови од патот, како и методологија за нивно откривање. Научните и стручните лица од оваа област се обиделе да дадат определени дефиниции за црните точки.

Делот од патот на кој во одреден временски период се случуваат поголем број на несреќи се нарекува опасно место или црна точка или опасен сектор, опасен километар, опасен пат и опасна зона.⁴¹²

⁴⁰⁹ Шапуриќ, З., Правна регулатива поврзана со црните точки во патниот сообраќај, Стручен собир, Опасни места (црни точки) на патиштата во Република Македонија и нивно отстранување во функција на безбедноста на сообраќајот, Скопје, 21.06.2010

⁴¹⁰ Арнаудовски, Љ., Василијевиќ, В., Веригиќ, Д., Гајдов, Б., Димчевски, Љ., Јанчевски, Ѓ., Јовев, Ј., Камбовски, В., Кимов, Ѓ., Кнежиќ, Б., Крцкоски, М., Радовановиќ, Д., Смилевски, Ц., Смугревски, Д., Софијанова, Д., Чачева, В., Шурбановски, Н., Превенцијата во сообраќајот на патиштата во СР Македонија (Организација и остварувањето во системот на општествена самозаштита), Институт за социолошки и политичко-правни истражувања – Скопје, Институт за криминолошка и социолошка истражувања – Београд, Скопје, 1986, стр. 61-62

⁴¹¹ Оваа студија била изработена од страна на Институтот „Кирило Савиќ“ од Белград, во осумдесеттите години

⁴¹² Муркоски, Б., Дујовски, Н., Потреба од идентификација и мерки за санација на опасните места т.н. црни точки во сообраќајот, Стручен собир, Опасни места (црни точки) на патиштата во Република Македонија и нивно отстранување во функција на безбедноста на сообраќајот, Скопје, 21.06.2010

Опасно место или црна точка на патот е место на кое ризикот од сообраќајна незгода (статистички) е значително поголем отколку на други слични патни локации. Значи, тоа е раскрсница на која ризикот од сообраќајна незгода е поголем отколку на други раскрсници, тоа е онаа кривина на која ризикот за незгода е поголем отколку на други слични кривини, или тоа е онаа делница на патот на која ризикот од сообраќајна незгода е поголем отколку на некоја слична делница со иста должина. Ако некое место на патот станало „опасна локација на патот“ (црна точка) тогаш е јасно дека карактеристиките на тој простор (ризикот) имаат значајна улога при настанување на сообраќајните незгоди на тоа место, па затоа може да се каже дека за сообраќајните незгоди на црните точки возачот (субјективниот фактор) не е единствениот виновник, туку дека дел од вината има и оној кој е одговорен за несоодветноста или недостатокот на опасното место (објективниот фактор).⁴¹³

Опасни места на пат најчесто се објаснувани како места со висок ризик за возачите на моторни возила. Висок ризик треба да се сфати како зголемена веројатност од појава на сообраќајни незгоди на одредени локации, или незгодите кои се случуваат на тоа место резултираат со тешки или фатални последици. Дистрибуцијата на сообраќајните незгоди не е рамномерно распоредена на патната мрежа, туку на релативно мал број на места се случуваат релативно голем број на сообраќајни незгоди. Опасно место не може да се сфати како една точка на патот, бидејќи и самата незгода се одигрува на потез во кој фигурираат повеќе димензии како што се: должината на возилото, кинетиката на занесување и превртување на возилото, должината на запирниот пат, реакцијата на возачот, прегледноста итн.⁴¹⁴

Опасно место е секој краток дел од патната должина или раскрсница на која во текот на ист временски период се случуваат определен број на сообраќајни незгоди или ист како просечниот број на незгоди како на сите други места од патната мрежа со иста должина и иста категорија. Најопшто речено, опасно место се препознава по апсолутна или релативна зачестеност на сообраќајни незгоди во сообраќајниот простор.⁴¹⁵

Во Република Македонија подолго време не се вршени систематски истражувања на црните точки на патиштата, и најголем број на истражувачи се повикуваат на „пописот“⁴¹⁶ на црни точки од 2005 година, кој не врши систематизација ниту квалификација, туку претставува статистика базирана на податоци од МВР за подолг временски период. Авторите исто така се оградуваат од можноста тоа да претставува сериозен научен труд од оваа област, но сепак нивниот напор треба да биде уважуван. Таму прв пат се спомнува бројката од 169 црни точки на патиштата низ Република Македонија, која понатаму многу трудови неселективно ја цитираат како да е научно верифицирана.⁴¹⁷

Бидејќи опасните места се места на кои зачестено се случуваат сообраќајни несреќи, санирањето на тие места е еден од најдобрите начини за намалување на несреќите и зголемување на безбедноста на сообраќајот. Кај нас постоеше практика секое мес-

⁴¹³ Димитровски, М., Зошто постојат црни точки на патиштата и идентификацијата на опасните места на патиштата, Стручен собир, Опасни места (црни точки) на патиштата во Република Македонија и нивно отстранување во функција на безбедноста на сообраќајот, Скопје, 21.06.2010

⁴¹⁴ Дамчевски, К., Методи за идентификација на опасни места, нивно инспектирање и мапирање на патиштата во Република Македонија, Стручен собир, Опасни места (црни точки) на патиштата во Република Македонија и нивно отстранување во функција на безбедноста на сообраќајот, Скопје, 21.06.2010

⁴¹⁵ Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 42

⁴¹⁶ Андревски, Ж, Петревски, Т., Опасни места пред очи, „Ф-М-Б“, Скопје, 2005

⁴¹⁷ Димитровски, М., Зошто постојат црни точки на патиштата и идентификацијата на опасните места на патиштата, Стручен собир, Опасни места (црни точки) на патиштата во Република Македонија и нивно отстранување во функција на безбедноста на сообраќајот, Скопје, 21.06.2010

то на патот на кое во текот на годината се случиле пет или повеќе сообраќајни несреќи да се прогласи за црна точка и да се означи со сообраќаен знак.

Во Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата во Република Македонија 2009-2014, се препознава потребата за систематска и унифицирана методологија за определување и отстранување на црните точки како опасни делови од патот. Со неа се предвидува систематско и програмско отстранување на црните точки преку креирање и имплементација на систем за задолжително намалување на бројот на црни точки на патиштата според утврдена петгодишна динамика (точка 6.1). Оваа Стратегија укажува и на потребата од усвојување на соодветна правна регулатива.

Заради успешно справување со неповолните ефекти на црните точки Република Македонија користејќи ги европските и светските искуства, како и сопствените специфики, треба да започне со изградба и усвојување на сопствена прецизна правна регулатива што ќе овозможи унифицирано определување на црните точки и преземање на унифицирани мерки и активности во правец на намалување и елиминирање на црните точки и делниците, односно секциите како опасни делови од патот. Притоа, треба јасно да се утврдат, а потоа и да се разграничат надлежностите помеѓу повеќе државни органи што имаат надлежности во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Во рамките на ова, прецизното и јасното определување на поимите на црните точки, опасните места, делници и секции, како и утврдувањето на единствени методолошки пристапи и постапки е мошне важно за успешно справување со негативните ефекти од нив.

2. Возниот парк во Република Македонија

Условите за пуштање на пазар и почетокот на користење на возилата, регистрацијата и техничката исправност на возилата, условите за извршување на работи на техничките служби, правните лица за технички преглед и правните лица за регистрација и регистарот на податоци за возилата се уредени со Законот за возила.⁴¹⁸ Целта на овој закон е обезбедување на висок степен на безбедност на сообраќајот на патиштата и при изведување на земјоделски и шумски работи, заштита на животот и здравјето на луѓето, заштита на животната средина и природата и енергетската ефикасност.⁴¹⁹

Законот за возила⁴²⁰ и Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата⁴²¹ даваат одредени дефиниции за значењето на различните возила кои се применуваат во патниот сообраќај и тоа: возило, возило на моторен погон, моторно возило, работно возило, велосипед, велосипед со помошен мотор, мопед, мотоцикл, лесен трицикл, трицикл, лесен четирицикл, четирицикл, патнички автомобил, автобус, зглобен автобус, тролејбус, трамвај, товарно возило, комбинација на возила, возило со регулирана температура, противпожарно возило, воено возило, влечно возило, приклучно возило, приколка, полуприколка, лесна приколка, камп-приколка, група возила, колона на возила, трактор, тракторски приклучок, мотокултиватор, работна машина, возило со приколка (камп-возило), запрежно возило, запуштено возило, возила под придружба и возила со музејска вредност. Во продолжение ќе бидат презентирани значењата на некои од нив, кои се значајни за предметот на истражување:

- Возило е секое превозно средство наменето за движење по пат, освен подвижните столови без мотор за немоќни лица и детските превозни средства;

⁴¹⁸ Чл. 1, Закон за возила, Сл. Весник на РМ бр. 140/08, 53/11, 123/12, 70/13, 164/13

⁴¹⁹ Чл. 2, *ibid.*

⁴²⁰ Чл. 3, ст. 1, *ibid.*

⁴²¹ Чл. 2, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08

- Возило на моторен погон е секое возило што се движи со силата на сопствен мотор, освен возилата што се движат по шини;

- Моторно возило е секое возило на моторен погон, со исклучок на мотоцикл, кое вообичаено се користи за превоз на лица или стока на патишта или за влечење на возила на патишта што се користат за превоз на лица и стока и кое има најмалку четири тркала и максимално проектирана брзина над 25 km/h;

- Работно возило е моторно или приклучно возило на кое се вградени уреди или опрема за вршење на работи, чија најголема дозволена маса е еднаква со масата на возилото (на пример: дигалка и слично), а според особините спаѓа во една од категориите на моторни или приклучни возила;

- Патнички автомобил е моторно возило наменето за превоз на лица, кое освен седиштето за возачот има најмногу осум седишта;

- Автобус е моторно возило со повеќе од девет седишта, вклучувајќи го и седиштето на возачот, конструирано и опремено за превоз на патници и нивниот багаж. Автобусот може да има една или две платформи и може да влече приколка за багаж;

- Товарно возило е моторно возило наменето за превоз на предмети;

- Влечно возило е товарно возило наменето за влечење на полуприколки;

- Приклучно возило е возило наменето да биде влечено од моторно возило, а конструирано како приколка или полуприколка;

- Работна машина е моторно возило кое, пред се, е наменето за вршење на определени работи со сопствени уреди и опрема и кое според конструкциските карактеристики не може да развива брзина на движењето поголема од 30 km/h (ваљак, комбајн, земјоделски трактор, финишер, косачка, копач на ровови и слично).

Државниот завод за статистика во неговите годишни публикации⁴²² презентира податоци за бројот на регистрираните патни моторни возила, возила според видот и годината на производство, возила според видот на горивото итн., преземени од Министерството за внатрешни работи на Република Македонија. Притоа, статистичките податоци за возилата добиени од министерствата, државните органи и институции, се класифицираат во следниве категории:

- Патно возило претставува возило коешто се движи на тркала и е наменето за користење на патиштата.
- Национално патно возило е возило регистрирано во извештајната земја и со регистарски таблички на таа земја.
- Странско патно возило е патно возило регистрирано во земја којашто не е извештајна и со регистарски таблички на странската земја.
- Патнички возила се возила конструирани исклучиво или пред сè за превоз на едно или повеќе лица. Во оваа група на возила спаѓаат: велосипеди, мопеди, мотоцикли, патнички автомобили, автобуси и минибуси.
- Товарни патни возила се возила конструирани исклучиво или пред сè за превоз на стоки. Во оваа група на возила спаѓаат: камиони, камиони со приколки, влечни возила со полуприколки и влечни возила со или без приколки.

⁴²² Државен завод за статистика на Република Македонија, Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги, Транспорт и други услуги, 2003-2012, Скопје, ноември 2004-2013

Табела 5.4. Преглед на регистрираните патни моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
Мотоцикли		2.142	1.382	1.724	3.442	4.437	8.626	9.097	7.761	8.373	8.473	5.546
Патнички автомобили		299.809	249.403	253.234	242.287	248.774	263.112	282.196	310.231	313.080	301.761	276.389
Автобуси		2.478	2.176	2.269	2.220	2.284	2.270	2.454	2.695	2.636	2.719	2.420
Товарни автомобили		25.916	22.291	22.772	25.714	22.983	24.940	27.771	28.795	27.917	26.542	25.564
Влечни возила		3.952	3.194	3.339	3.411	3.575	3.940	4.263	4.505	4.636	4.219	3.903
Трактори		358	193	161	175	136	259	645	567	1.109	1.059	466
Работни возила		383	354	382	409	433	497	551	577	585	547	472
Приклучни возила		5.726	4.402	4.588	4.627	4.600	4.850	5.388	5.658	5.683	5.442	5.096
ВКУПНО	СЕ	340.764	283.395	288.469	282.285	287.222	308.494	332.365	360.789	364.019	350.762	319.856
	%	10,65	8,86	9,02	8,83	8,98	9,64	10,39	11,28	11,38	10,97	

Табела 5.4. дава преглед на регистрираните патни моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година. Во 2012 година биле регистрирани вкупно 350.762 возила, што е за 9.998 возила повеќе во однос на 2003 година. Најголем број на возила биле регистрирани во 2011 година (364.019 возила), а најмал број во 2006 година (282.285 возила). Од табелата се согледува дека регистрираните патни моторни и приклучни возила се класифицирани во следниве групи: мотоцикли, патнички автомобили, автобуси, товарни автомобили, влечни возила, трактори, работни возила и приклучни возила. Најголем процент (86,41 %) се патнички автомобили, а остатокот отпаѓа на останатите категории на возила. Најкарактеристична е ситуацијата со мотоциклите – во нивните бројки се забележува најголем пораст со текот на годините, т.е. тројно зголемување (за 6.331 мотоцикл се зголемил нивниот број од 2003 до 2012 година). Просечно, секоја година, во рамките на истражуваниот десетгодишен временски период се регистрирале по 319.856 патни моторни и приклучни возила.

Табела 5.5. Преглед на регистрираните патни моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година (прва регистрација)

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
Мотоцикли		220	535	79	2.477	3.176	6.429	4.762	3.150	3.633	3.393	2.785
Патнички автомобили		12.038	17.131	15.894	12.450	16.914	17.587	13.113	49.291	40.090	32.870	22.738
Автобуси		37	79	68	52	79	72	158	473	341	514	187
Товарни автомобили		1.097	1.562	1.420	1.172	1.865	2.204	2.242	2.963	2.191	2.003	1.872
Влечни возила		111	289	270	317	477	669	576	518	700	477	440
Трактори		29	95	13	94	48	151	440	400	826	743	284
Работни возила		27	42	33	27	30	43	61	80	59	57	46
Приклучни возила		164	276	250	259	385	575	636	687	652	633	452
ВКУПНО	СЕ	13.723	20.009	18.027	16.848	22.974	27.730	21.988	57.562	48.492	40.690	28.804
	%	4,76	6,95	6,26	5,85	7,98	9,63	7,63	19,98	16,83	14,13	

На табела 5.5 е прикажан прегледот на патните моторни и приклучни возила во Република Македонија во периодот 2003-2012 година кои се регистрирале по прв пат. Терминот прва регистрација кој е применет тука, не значи дека станува збор само за

нови возила, туку возила кои за прв пат се регистрирани во Република Македонија (што значи дека тука влегуваат и половните возила кои се увезени од странство, па прв пат се регистрирани кај нас). Од оваа табела најдобро може да се согледа обновувањето на возниот парк во државава секоја година во последните десет години. Просечно, секоја година, во рамките на анализираниот десетгодишен временски период за првпат се регистрирале по 28.804 патни моторни и приклучни возила. Најголем број на ново регистрирани возила е забележан во 2010 година (дури 57.562 возила), и тоа патнички автомобили, а најмал број во 2003 година (13.723 возила). Анализирани по години, од 2010 година, па до денес, може да се констатира дека значително е променета и подобрена сликата на возниот парк, затоа што во овие три години (2010, 2011 и 2012 година) за прв пат биле регистрирани 146.744 патни моторни и приклучни возила, што претставува 50,94 % од вкупниот број на возила кои за прв пат биле регистрирани во последните десет години. Од март 2010 година започнаа да важат новите олеснети правила за увоз на употребувани возила со пониски европски стандарди, со мерката на Владата на Република Македонија донесена во февруари 2010 година⁴²³, со што се намалија царинските давачки и акцизата за увоз, па токму затоа во оваа година е остварен најголемиот увоз на вакви возила. Компаративниот преглед⁴²⁴ на употребувани и нови увезени автомобили по донесувањето на оваа мерка изгледа вака: во 2010 година биле увезени 51.399 употребувани, а 7.183 нови, во 2011 година биле увезени 34.326 употребувани, а 5.795 нови, во 2012 година биле увезени 28.546 употребувани, а 4.021 нови и во 2013 година биле увезени 29.560 употребувани, а 3.288 нови автомобили. Значи, само во последните 4 години се увезени 143.831 употребувани и 20.287 нови автомобили.

Со ваквата владина мерка се постигнаа два значајни аспекти. Од една страна, беше задоволен социјалниот аспект кај граѓаните, така што им се укажа шанса за малку пари да купат добар автомобил, а од друга страна беше подобрен еколошкиот аспект, така што иако употребувани, овие увезени автомобили значително помалку загадуваат, во споредба со оние кои дотогаш се возеа на улиците низ државава. Во последно време, спротивставени се мислењата на увозниците на употребувани возила и на експертите за тоа дали и колку овие „нови“ возила влијаат на безбедноста во патниот сообраќај. За едните ситуацијата е добра, за другите е неповолна. Увозниците на стари возила тврдат дека возачите сега се побезбедни, затоа што сигналните уреди во поновите возила го предупредуваат возачот што треба да стори во определени ситуации и кога треба да замени некој дел. Меѓутоа, експертите за безбедност во сообраќајот⁴²⁵ укажуваат дека состојбата на автомобилскиот пазар е катастрофална, и од еколошки (затоа што се увезоа многу возила што воопшто не се еколошки, т.е. со стандард еуро 1, а тоа се најевтините возила), но и од безбедносен карактер (затоа што кај нас навиките и системот за одржување не се на завидно ниво, при што старите и дотраени делови не ги менуваме со нови и оригинални). Во Македонија значително се промени возниот парк, но безбедносната состојба на патиштата остана иста. Иако граѓаните возат релативно помлади возила, отсутствуваат навиките за редовно одржување на автомобилите. Друг проблем е што кај нас сообраќајните несреќи само се регистрираат бројно, а сè друго е секундарно. Не постои точна, валидна и веродостојна статистичка

⁴²³ Оваа владина мерка/одлука подоцна имаше неколку измени во однос на временското важење, при што сегашното решение дозволува увоз на автомобили стари до 17 години до крајот на 2015 година

⁴²⁴ Прегледот е преземен од: За четири години – комплетно обновен возен парк!, 27.03.2014 година, преземено од <http://lider.mk/2014/03/27/za-cetiri-godini-kompletno-obnoven-vozen-park/> [пристапено на 11.04.2014 година]

⁴²⁵ Интервју со универзитетскиот професор Вулнет Палоши, повеќе кај Кежаровски, Т., Подмладен возен парк, а навиките за одржување стари, број 22498, дневен весник Дневник, 06.02.2012 година, преземено од <http://www.novamakedonija.com.mk/NewsDetal.asp?vest=261284675&id=12&setIzdanie=22498> [пристапено на 12.04.2014 година]

евиденција колку од сообраќајните несреќи се предизвикани поради техничка неисправност на возилото (на пр. лоши сопирачки, излижани гуми, проблеми со управувачот и сл.).

Табела 5.6. Преглед на патни моторни и приклучни возила во Република Македонија според видот и годината на производство (состојба на 31.12.2012 година)

	ПА	А	ТВ	М	РВ	ВВ	Т	ПВ	ВКУПНО	
									СЕ	%
до 1999	180.908	1.589	12.729	781	357	1.164	704	2.295	200.527	57,17
2000	20.411	156	1.132	91	22	178	2	175	22.167	6,32
2001	10.274	146	1.222	58	29	290	1	154	12.174	3,47
2002	8.905	143	1.270	76	14	340	4	244	10.996	3,13
2003	6.772	99	1.206	96	14	305	3	363	8.858	2,53
2004	9.302	75	1.144	136	11	252	3	409	11.332	3,23
2005	8.413	45	916	284	17	249	6	336	10.266	2,93
2006	10.161	22	1.076	1.294	12	368	7	351	13.291	3,79
2007	11.706	38	1.398	1.467	7	554	15	349	15.534	4,43
2008	13.899	49	1.738	1.109	13	354	12	323	17.497	4,99
2009	7.744	18	1.026	659	28	25	7	83	9.590	2,73
2010	5.921	75	573	497	7	30	35	77	7.215	2,06
2011	4.670	178	631	1.103	9	79	139	149	6.958	1,98
2012	2.675	86	481	822	7	31	121	134	4.357	1,24
ВКУПНО	301.761	2.719	26.542	8.473	547	4.219	1.059	5.442	350.762	100

Легенда: ПА = патнички автомобили, А = автобуси, ТВ = товарни возила, М = мотоцикли, РВ = работни возила, ВВ = влечни возила, Т = трактори, ПВ = приклучни возила

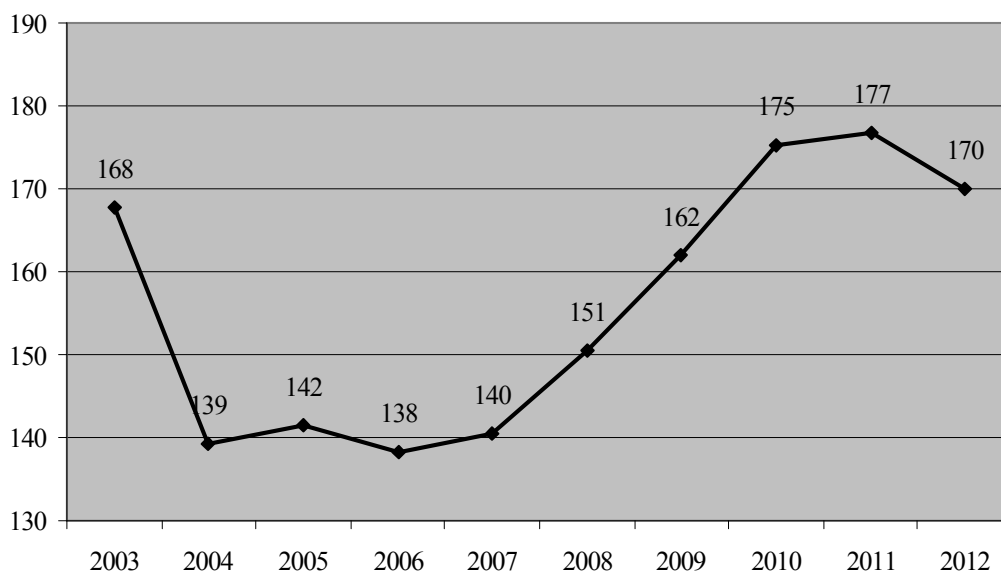
Прегледот на патните моторни и приклучни возила во Република Македонија според видот и годината на производство до 2012 година е даден на табелата 5.6. Од оваа табела може да се согледа староста на возниот парк во нашата држава. Па така, повеќе од половина од патните моторни и приклучни возила (57,17 %) се произведени до 1999 година. Само 29,91 % се произведени од 2003 до 2012 година. Според друго групирање, може да се утврди дека 45.617 возила (или 13 %) се возила стари до 5 години, потоа 59.281 возило (или 16,91 %) се возила стари од 5 до 10 години, а дури 245.864 возила (или 70,09 %) се возила постари од 10 години. Меѓутоа, доколку се направи целосен пресек и споредба со староста на возниот парк пред 2010 година (пред да биде воведена мерката за олеснување на увоз на употребувани возила), ќе се констатира дека подмладување на возниот парк има, а тоа значи дека мерката за увоз на употребувани автомобили ја исполни својата цел со што значително се подобри старосната структура на возилата. Според експертски истражувања⁴²⁶, проценето е дека вкупната просечна старост на автомобилите со мерката од 2010 година, се намали од 15 на 12 годишна старост⁴²⁷. Од друга страна пак, увозниците на нови автомобили се пожалија на

⁴²⁶ Интервју со универзитетскиот професор Миле Димитровски, повеќе кај Се подмладува возниот парк во Македонија, 03.08.2013 година, преземено од <http://lider.mk/2013/08/03/se-podmladuva-vozniot-park-vo-makedonija/> [пристапено на 13.11.2013 година]

⁴²⁷ Во оваа насока добро би било да се направи компаративен преглед на староста на патните моторни и приклучни возила во Република Македонија на крајот од 2012 и 2009 година. Причината поради која би се зеле овие две состојби е поради тоа што во февруари 2010 година беше донесена и стапи во сила владината мерка за олеснување при увоз на употребувани возила, па состојбата во 2009 година би била земена како базна година (кога мерката немала никакво влијание), а последно достапни се податоците за 2012 година со кои може да се изврши споредба. Доколку се пресметаат аритметичките средни големини

нивната драстично намалена продажба, па затоа имаат поднесено барање владата да донесе забрана за увоз на возила постари од 7 години, со образложение дека со дозво-лениот увоз е задоволен социјалниот момент, а пазарот веќе е презаситен со употребу-вани возила.

Графикон 7. Степен на моторизација на 1.000 жители во Република Македонија во периодот 2003-2012 година



На графиконот 7 е прикажан воспоставениот тренд на бројот на патнички авто-мобици на 1.000 жители во Република Македонија во периодот 2003-2012 година⁴²⁸. Овој графикон, всушност го прикажува степенот на моторизација во државава на 1.000 жители и претставува потврда за претходно изнесеното, а тоа е дека бројот на патнички автомобили во последните неколку години, а особено после мерката за олеснет увоз на употребувани возила, е во постојан пораст, а максимумот го достигнал во 2011 годи-на (177 возила на 1.000 жители). Просекот на степенот на моторизација за овој анали-зиран период изнесува 156 патнички возила на 1.000 жители.

за двете серии на податоци одделно, ќе се добие просечната старост на патните моторни и приклучни во-зици во Република Македонија. Притоа, постои еден технички проблем, со тоа што за возилата со над 13 годишна старост, не постојат релевантно достапни податоци за нивната вистинска старост, туку сите се вбројуваат во збирна категорија (над 13 години, т.е. до 1999 година и до 1996 година), па затоа не е мож-но да се добијат точни и релевантни податоци за вистинската просечна старост на возилата во Република Македонија.

⁴²⁸ Статистичките податоци за бројот на патнички автомобили на 1.000 жители во Република Македонија во периодот 2003-2012 година се наведени и во статистичката база на податоци на Економската комиси-ја за Европа при ООН, UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, преземено од <http://w3.unece.org/pxweb/database/STAT/40-TRTRANS/02-TRRoadFleet/?lang=1> [пристапено на 06.06.2014], но таму податоците за 2004 и 2012 година недостакуваат, а останатите пода-тоци не се совпаѓаат со податоците во овој графикон, па останува нејасно од каде биле добиени тие по-датоци.

ДЕЛ VI СООБРАЌАЈНО-БЕЗБЕДНОСНАТА СОСТОЈБА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Мерењето на сообраќајно-безбедносната состојба во патниот сообраќај треба да овозможи согледување, идентификација, опишување, дефинирање, анализа и оценување на безбедносната состојба, со цел да се даде прогноза за во иднина. Бидејќи не постои посебна алатка, т.е. инструмент за мерење на безбедноста во сообраќајот, како најпогодна се користи статистиката и показателите кои можат да се изведат со нејзина помош. Со анализа на статистичките податоци, показатели и индикатори за сообраќајните несреќи може да се утврдат основните причини за нивно настанување и да се доведат во врска со движењето на бројот на населението, големината и развојот на возниот парк, патната мрежа, националниот приход и сл., а нивното значење⁴²⁹ се огледува првенствено во изградбата на т.н. проактивен пристап на постојано унапредување на безбедноста во сообраќајот.

Оценувањето⁴³⁰ може да се врши врз основа на директни и индиректни показатели (мерила) и други останати методи⁴³¹, при што се оценува моменталната состојба и воспоставениот тренд во безбедноста во сообраќајот.

1. Директни показатели на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија

Директните показатели се однесуваат на сообраќајните несреќи и нивните последици, и тоа се:

- апсолутни показатели за сообраќајните несреќи (број и структура на несреќите),
- апсолутни показатели за последиците од сообраќајните несреќи (број и структура на повредени, величина на материјалната штета),
- релативни показатели за сообраќајните несреќи (број на несреќи во однос на помината километража, во однос на бројот на возила и сл.),
- релативни показатели за последиците од сообраќајните несреќи (број на настрадани во однос на бројот на жители, во однос на помината километража, во однос на бројот на возила и сл.).

Најзначајни апсолутни показатели за сообраќајните несреќи се:

- вкупниот број на сообраќајни несреќи,
- бројот на сообраќајни несреќи (само) со материјална штета,

⁴²⁹ Повеќе кај Пешиќ, Д., Липовац, К., Ross, A., Vrgić, D., Значај индикатора безбедности саобраќаја за управување безбедношћу саобраќаја, 9. Меѓународна конференција, Безбедност саобраќаја у локалној заједници, Зајечар, 2014, стр. 37-42

⁴³⁰ Оценувањето на сообраќајно-безбедносната состојба во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, во овој дел од докторскиот труд ќе биде реализирано преку директните (релативни) показатели за безбедноста во сообраќајот, од причина што директните (апсолутни) показатели беа веќе обработени во претходните делови од докторскиот труд. Пресметките за директните (релативни) показатели се вршени според појаснетите постапки и техники кај Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 77-96 и Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007

⁴³¹ Безбедноста во сообраќајот може успешно да се оцени и врз основа на некои методи кои не подразбираат стриктно квантификување на одредени параметри. Во овие методи спаѓаат: експертските и други слични методи на стручна процена на степенот на опасност, анкетните и други методи на оценување на субјективните ставови за опасностите во сообраќајот итн., квалитетна анализа на структуралните и организационите услови (функционирање на заштитниот систем), анализа на сообраќајните закони и нивна примена, анализа на постоењето на системските сообраќајни мерки, анализа на свеста на граѓаните за проблемите на безбедноста во сообраќајот и можностите од управување итн.

- бројот на сообраќајни несреќи со настрадани лица,
- бројот на сообраќајни несреќи со лесни телесни повреди,
- бројот на сообраќајни несреќи со тешки телесни повреди,
- бројот на сообраќајни несреќи со загинати лица и
- пондериран број на сообраќајни несреќи.

Апсолутни показатели за последиците од сообраќајните несреќи се:

- величината на материјалната штета,
- бројот на настрадани,
- бројот на лесно повредени, и
- бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи.

Апсолутните показатели за сообраќајните несреќи и нивните последици веќе беа опишани, прикажани, анализирани и дискутирани во претходните делови од докторскиот труд.

Релативните показатели за безбедноста во сообраќајот се добиваат како количник на некој од наведените апсолутни показатели (за бројот на несреќите или нивните последици) и некои други значајни величини (број на жители, број на возачи, број на возила, број на поминати километри, должина на делницата на патот, број на тони на километар, број на патни километри итн). Најчесто се користат следните релативни показатели за безбедноста во сообраќајот:

- број на сообраќајни несреќи (сите несреќи, несреќи со настрадани лица или пондериран број на несреќи) на 10.000 регистрирани возачи,
- број на сообраќајни несреќи на 100 km пат,
- број на сообраќајни несреќи на 10.000 возила,
- број на сообраќајни несреќи на 100 милиони поминати километри,
- број на настрадани на 100.000 жители,
- број на настрадани на 10.000 регистрирани возила,
- број на настрадани на 100 милиони поминати километри,
- број на загинати на 100.000 жители (јавен ризик),
- број на загинати на 10.000 регистрирани возила (сообраќаен ризик) и
- број на загинати на 100 милиони поминати километри (динамички сообраќаен ризик).

Денес, при оценување на состојбата со безбедноста во сообраќајот на некој простор (држава, регион), најмногу се користат последните три показатели (јавен, сообраќаен и динамички сообраќаен ризик⁴³²), кои се во директна корелација со бројот на загинати лица, па токму за нив најмногу ќе стане збор во докторскиот труд, преку нивно пресметување, анализа и споредба⁴³³. Притоа, се оценува моменталната состојба на

⁴³² Воопшто, ризикот може да се дефинира на различни начини. ISO 31000 (2009)/ISO Guide 73 го дефинира ризикот како „ефект на несигурност на целите“. Ова исто така може да се толкува како веројатност или закана од штета, повреда, одговорност, загуба или друга негативна појава предизвикана од учество или изложеност на опасна ситуација. Во областа на безбедноста во сообраќајот на патиштата, ризикот е шанса да се биде вклучен во сообраќајна несреќа и да се загине, повреди или причини материјална штета. Оттука е евидентно дека индивидуалниот ризик е производ на случајноста или веројатноста да се биде вклучен во сообраќајна несреќа и ефектот или исходот на тој настан. Ризикот во безбедноста во сообраќајот често се изразува во однос на изложеноста која е мерка за учество во сообраќајот. Schermers, G., Cardoso, J., Elvik, R., Weller, G., Dietze, M., Reurings, M., Azeredo, S., Charman, S., Guidelines for the development and application of evaluation tools for road safety infrastructure management in the EU, Road Infrastructure Safety Management Evaluation Tools, 2011, p. 14

⁴³³ Иако и релативните показатели кои се однесуваат на бројот на сообраќајните несреќи се одлични за пресметка, анализа, споредба, интерпретација и изведување на заклучоци, со оглед на ограниченоста во обем на докторскиот труд, а и поголемата сериозност на релативните показатели кои се однесуваат на бројот на загинати лица, токму нив ќе им биде даден значаен приоритет.

овие параметри за последната година од истражуваниот временски период (2012 година) и воспоставениот тренд во истражуваниот десетгодишен временски период (2003-2012 година) во Република Македонија и споредено со другите земји од Европа и светот. Во рамките на јавниот и сообраќајниот ризик, дополнително се јавуваат и јавниот и сообраќајниот ризик на страдање, кои ги земаат во обзир последиците од сообраќајните несреќи врз луѓето (човечки загуби, тешки и лесни телесни повреди) и кои се особено погодни за пресметка и анализа на помали подрачја.

Дополнително, како добар релативен показател, преку кој би можела да се согледа сериозноста на случените сообраќајни несреќи е пресметката, анализата и споредбата на бројот на загинати лица на 1.000 сообраќајни несреќи, или т.н. реален сообраќаен ризик⁴³⁴.

1.1. Јавен ризик

Јавниот ризик претставува смртност (годишен број на загинати лица) во сообраќајните несреќи на 100.000 жители и го мери ризикот на секој жител да загине во сообраќајна несреќа.⁴³⁵ Всушност, јавниот ризик претставува коефициент на виктимизација, како еден од показателите за утврдување на интензитетот на криминалитетот и со него се определува нивото на ранливост, односно колкав е бројот на жртви на 100.000 жители.⁴³⁶ Овој показател уште се нарекува и индекс на загроеност.⁴³⁷

1.1.1. Јавен ризик – моментална состојба

Во 2012 година во Република Македонија, јавниот ризик изнесувал 6,40 (овој коефициент се добива од односот на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во 2012 година (132) со вкупниот број на жители во Република Македонија (2.062.294) и тој количник помножен со 100.000). Тоа значи, дека во 2012 година на секои 100.000 жители во Република Македонија имало по околу 6 жртви од сообраќајните несреќи.

1.1.2. Јавен ризик – воспоставен тренд

Врз основа на јавниот ризик како показател за смртноста, може да се анализираат и трендовите кај безбедноста во сообраќајот. За таа цел, во табелата 6.1 се дадени вредностите за јавниот ризик, пресметан поединечно за секоја година во рамките на истражуваниот период.

⁴³⁴ Овој релативен показател досега не е сретнат да се спомене и обработи во литературата за безбедност во сообраќајот, па затоа и нема посебен општо прифатен термин. За потребите на истражувањето во овој докторски труд, како најсоодветен термин за негово именување се предлага – РЕАЛЕН СООБРАЌАЕН РИЗИК, од причина што преку него најреално може да се согледа сериозноста на сообраќајните несреќи во однос на нивната најтешка последица – бројот на загинати лица.

⁴³⁵ Lipovac, K., *Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ*, Beograd, 2008, str. 81

⁴³⁶ Мојаноски, Т., Ц., *Методологија на безбедносните науки, Аналитички постапки, книга III*, Скопје, 2013, стр. 72-73

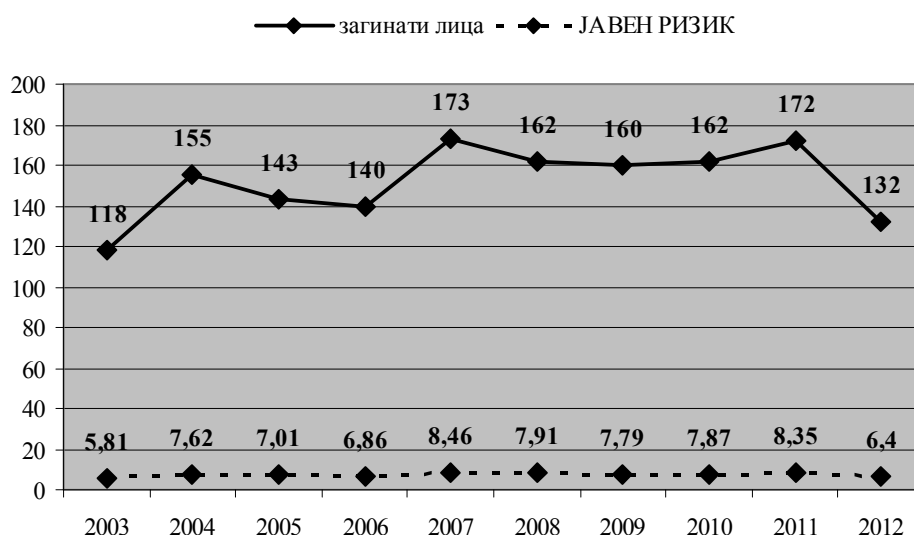
⁴³⁷ Златковски, С., Јошевски, З., *Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола*, 2007, стр. 26

**Табела 6.1. Јавен ризик – воспоставен тренд
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
загинати лица	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152
население	2029892	2035196	2038514	2041941	2045177	2048619	2052722	2057284	2059794	2062294	2047143
ЈАВЕН РИЗИК	5,81	7,62	7,01	6,86	8,46	7,91	7,79	7,87	8,35	6,40	7,41

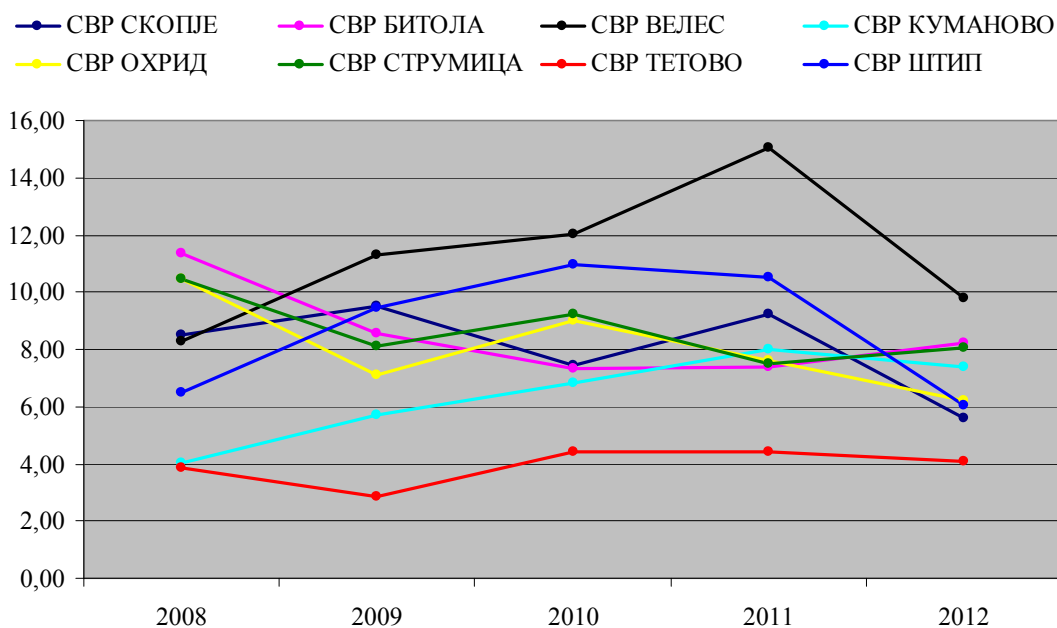
Во рамките на истражуваниот период во Република Македонија се согледува дека коефициентот на јавниот ризик бил најнизок во 2003 година (5,81), а највисока вредност овој коефициент имал во 2007 година (8,46). Просекот на јавниот ризик за истражуваниот десетгодишен период изнесува 7,41, што значи дека просечно секоја година во претходните десет години како последица на сообраќајните несреќи загинавале по 7 лица на секои 100.000 жители во Република Македонија.

**Графикон 8. Јавен ризик – воспоставен тренд
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година**



Иако бројот на загинати лица варира од 118 до 173 лица, коефициентот на јавниот ризик варира само од 5,81 до 8,46, што заокружено значи од 6 до 8 лица на секои 100.000 жители, затоа што овој коефициент е зависен од бројот на населението во државата за секоја година посебно. Оттука, тоа би значело дека намалувањето на бројот на загинати лица, само по себе, не генерира и намалување на јавниот ризик (затоа што доколку бројот на загинати лица се намалува, а вкупниот број на населението исто така пропорционално се намалува, тогаш јавниот ризик би можел да остане на истото ниво, во зависност од стапката на намалување). Јавниот ризик би можел да се намали единствено при намалување на бројот на загинати лица, а истовремено доколку вкупниот број на населението во државата би останал ист или би се зголемувал. Меѓутоа, при истовремено намалување или зголемување и на загиналите лица и на вкупното население право пропорционално, јавниот ризик би имал иста вредност.

Графикон 9. Јавен ризик по СВР при МВР на РМ во периодот 2008-2012 година



Графиконот 9 го прикажува воспоставениот тренд на јавниот ризик на сите па-тишта во секторите за внатрешни работи при МВР за петгодишниот временски период 2008-2012 година. Убедливо највисока вредност на јавниот ризик постојано се забележува во СВР Велес (чиј просек изнесува 11,27), особено за 2011 година (15,03), а убедливо најниска во СВР Тетово (чиј просек изнесува 3,93), особено за 2009 година (2,86).

Значи, јавниот ризик во основа е ризик на страдање и се пресметува како однос на последиците од сообраќајните несреќи со бројот на населението. Како најдрастичен пример за последиците се зема бројот на загинали лица. Меѓутоа, на ниво на осумте сектори за внатрешни работи, бидејќи се работи за мали бројки, нивното споредување се смета за недоволно репрезентативно. Кога постои примерок кој е помал од 30 (освен во СВР Скопје, во сите останати СВР при МВР бројот на загинали лица е помал од 30), тој е многу спорен за статистичка анализа и изведување на конкретни и издржани заклучоци. За таа цел, се користи показател кој ги зема во обзир и останатите последици (тешко и лесно повредени лица), чиј број е значително поголем, па со тоа се компензира влијанието на случајните варијации кои постојат во случај на користење единствено на бројот на загинали лица. Јавниот ризик на страдање⁴³⁸, како показател ги зема во обзир општествените трошоци од последиците на сообраќајните несреќи и тој број го сведува на единечна вредност – лесна телесна повреда. Па така, за секое загинало лице се смета дека „вреди“ 99 лесно телесно повредени лица, а за секое тешко телесно повредено лице се смета дека „вреди“ 13 лесно телесно повредени лица. Со множење на бројот на загинали лица со 99, на тешко телесно повредени лица со 13 и тој резултат собран со бројот на лесно телесно повредени лица, се добива пондерираниот број на настрадали лица. Со делење на овој број со бројот на жители во анализираното подрачје (во случајов СВР при МВР) и множење со 10.000, се добива релативната мерка на загрозеност на населението од страдање во сообраќајните несреќи, односно показател – пондериран јавен ризик на страдање на 10.000 жители. Колку што неговата вредност е пониска, толку состојбата на подрачјето е поповолна.

⁴³⁸ Veličković, P., Z., Veća bezbednost u opštinama, Istražujemo – Saobraćaj u gradovima, Auto Bild, br. 84, 30.05.2014, str. 26-27

Во однос на јавниот ризик на страдање на сите патишта во СВР при МВР за 2012 година (според картограмот даден во Прилог 1), може да се констатира дека состојбите се особено поволни, затоа што четири од секторите имаат многу ниско ниво на јавниот ризик на страдање (СВР Тетово – 99,85, СВР Охрид – 139,76, СВР Штип – 145,23 и СВР Скопје – 146,11), три од нив имаат ниско ниво на јавниот ризик на страдање (СВР Куманово – 159,60, СВР Струмица – 163,48 и СВР Битола – 164,27), а само еден има средно ниво на јавниот ризик на страдање (СВР Велес – 214,34). Сите сектори за внатрешни работи, освен СВР Битола, во однос на претходната година постигнале напредок во однос на намалувањето на вредноста на овој показател.

*Табела 6.2. Јавен ризик – воспоставен тренд
во европските земји во периодот 2003-2010 година⁴³⁹*

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2003-2010	просек
ЕУ (28 земји)	11,4	10,8*	10,2*	9,6	9,6	8,9	7,9	7	4,4	9,4
Белгија	12,1	11,5	11,1	10,5	10,8	9,5	9,5	8,4	3,7	10,4
Бугарија	12,2	12,6	11,7	13,8	14,1	14,3	11,8	9,8	2,4	12,5
Чешка	14,2	12,7	12,2	10,5	12	11,2	9,8	8,7	5,5	11,4
Данска	8,8	7,5	7,1	6,4	7,4	7,5	6	:	2,8	7,2
Германија	8,3	7,3	6,8	6,5	6,2	5,7	5,4	4,7	3,6	6,4
Естонија	14,2	15,2	14,7	17,8	15,7	12,1	8,8	7,2	7	13,2
Ирска	8	8,4	8,4	7,5	7,7	6,2	5	4,2	3,8	6,9
Грција	16	17,6	16	15,7	15,3	15	14,3	12,5	3,5	15,3
Шпанија	13,7	12,1	11,1	10,1	9,2	7,6	6,2	5,6	8,1	9,5
Франција	10,2	9	8,9	7,9	7,6	7,2	7,2	6,4	3,8	8,1
Хрватска	17,1	15,3	14,3	14,7	15,1	15,8	13,9	11,4	5,7	14,7
Италија	11,6	:	:	10,2	9,7	8,8	8	7,4	4,2	9,3
Кипар	:	18,4	31,6	12,6	14,3	13,3	11,4	10,5	7,9	16,0
Летонија	23,7	23,5	21,3	20	21,6	17,5	11,8	12,2	11,5	19,0
Литванија	25,4	25,9	26,6	27,2	26,7	18,5	14,2	12	13,4	22,1
Луксембург	11,3	9,6	7,9	6,6	6,3	6	7,2	5,4	5,9	7,5
Унгарија	16	16,2	15,6	15,9	15,3	13	11,2	9,9	6,1	14,1
Малта	4	3,9	4,3	2,5	5,2	4,9	5,1	3,9	0,1	4,2
Холандија	7,2	5,8	5,3	5,2	5,5	5	4,8	4,7	2,5	5,4
Австрија	12	10,8	9,7	8,9	8,6	8,2	7,6	6,9	5,1	9,1
Полска	16,9	17,3	15,9	14,8	16,1	15,9	13,3	11,8	5,1	15,3
Португалија	19,2	16,7	13,3	11	11,3	10,2	10,1	9,6	9,6	12,7
Романија	15,9	17,3	17,1	16,9	17,7	18,7	17,3	14,1	1,8	16,9
Словенија	14,6	15,4	13,7	14,1	15,5	12,1	10,5	8,3	6,3	13,0
Словачка	16,5	14,6	14,7	15,5	15,7	14,3	10,1	9,6	6,9	13,9
Финска	10,5	9,9	9,7	8,9	9,4	8,4	7,2	6,7	3,8	8,8
Шведска	6,4	6,2	5,7	5,8	5,6	5,2	4,3	3,4	3	5,3

⁴³⁹ Извор: EUROSTAT, преземено од

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tps00165> [пристапено на 08.01.2013] Стапката на смртност на населението е прилагодена на стандардната возрасна дистрибуција. Како што повеќето причини за смртност се разликуваат значително со возраста и полот на луѓето, со употреба на стандардизираната стапка на смртност се подобрува споредливоста со текот на времето и помеѓу земјите, што има за цел мерење на стапката на смртност независно од различни старосни структури на населението. Стандардизираните стапки на смртност кои се употребени тука се пресметуваат врз основа на стандардната европска популација (дефинирана од страна на Светската здравствена организација). Детални податоци за 65те причини за смртност се достапни во базата на податоци (под насловот „податоци“).

Обединетото Кралство	6,3	6	5,8	5,8	5,6	5	4,3	3,6	2,7	5,3
Исланд	10,7	9,4	7,1	14	6,2	6,4	4,3	:	6,4	8,3
Лихтенштајн	:	:	:	:	:	:	:	16,6	/	16,6
Норвешка	8,1	8,1	6,5	6,2	6	6,6	5,6	5,6	2,5	6,6
Швајцарија	8	7,3	5,5	5,5	5,6	5,4	5,1	4,7	3,3	5,9
Македонија	6,9	8,1	7,7	7,3	9,1	7,3	8,5	6,7	0,2	7,7
Албанија	:	15,6	:	:	:	:	:	:	/	15,6

: = не достапни податоци * = привремени податоци

Табела 6.2 дава преглед на јавниот ризик – воспоставен тренд во европските земји во периодот 2003-2010 година. Во неа се прикажани податоци за трендот на стандардизираната стапка на смртност на 100.000 жители како резултат на сообраќајните несреќи во европските земји.⁴⁴⁰

Просекот на јавниот ризик за Македонија, доколку се пресмета според податоците од ЕУРОСТАТ, ќе се утврди дека изнесува 7,7, што значи дека како последица од сообраќајните несреќи во Република Македонија загинаваат по околу 8 лица на секој 100.000 жители секоја година. Само 10 европски земји (Данска, Германија, Ирска, Луксембург, Малта, Холандија, Шведска, Обединетото Кралство, Швајцарија, Норвешка) имаат понизок јавен ризик во однос на Македонија, од кои ни една во нашето соседство, ниту од Балканскиот Полуостров. Па така, просечниот јавен ризик во Македонија е понизок од Бугарија (која има 12,5) за 4,8, од Словенија (која има 13,0) за 5,3, од Хрватска (која има 14,7) за 7,0, од Грција (која има 15,3) за 7,6 – што претставува двојно помалку и од Албанија (која има 15,6) за 7,9.

Македонскиот јавен ризик во однос на јавниот ризик на ЕУ (28-те земји) во просек е помал за 1,7 во рамките на анализираниот осумгодишен временски период. Но, она што можеме да го забележиме тука е константното намалување на јавниот ризик во ЕУ од 11,4 (во 2003 година) до 7,0 (во 2010 година), што укажува на постојаното преземање на превентивни мерки за унапредување на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата низ ЕУ. Кај јавниот ризик на Македонија, тоа не е случај. Забележливи се наизменични намалувања и зголемувања на јавниот ризик, што би значело дека има отсуство на конзистентни политики и главна цел кон која се стремат сите мерки и активности кои се преземаат за зголемување на безбедноста во патниот сообраќај.

Во однос на намалувањето на јавниот ризик кај анализираните земји во табелата, може да се констатира дека Литванија и Летонија водат во неговото намалување од 2003 до 2010 година, при што за овој осумгодишен временски период успеале да го редуцираат. Кај Македонија и Малта, пак, се забележува најниска стапка на намалување.

На мапата дадена во прилог бр. 1 е прикажан светскиот јавен ризик, т.е. стапката на смртност од сообраќајните несреќи на 100.000 жители во 193 држави од светот за 2008 година⁴⁴¹. Со црвена боја се прикажани 25-те држави со највисока, а со зелена боја 25-те држави со најниска вредност на јавниот ризик. Анализирајќи ја мапата, смртноста во сообраќајот е најголема во африканските држави, а помала на европско тло.

⁴⁴⁰ Доколку се споредат податоците за јавниот ризик кои се однесуваат за Република Македонија од оваа табела, со податоците од претходната табела, ќе се забележи дека иако се однесуваат на ист коефициент, сепак имаат различни вредности. Иако методологијата за пресметка на јавниот ризик е едноставна и единствена, останува нејасно утврдувањето на кој начин ЕУРОСТАТ го пресметувал овој ризик и врз основа на кои податоци за загинали лица и вкупно население во Република Македонија.

⁴⁴¹ Мапата е преземена од студијата изработена на Универзитетот во Мичиген, во која се врши споредба на смртноста кај населението од сообраќајните несреќи со трите водечки причини за смртност и сумарно со сите причини. Податоците во неа се позајмени од Светската Здравствена Организација и се однесуваат на 2008 година. Повеќе кај Sivak, M., Schoettle, B., Mortality from road crashes in 193 countries: Comparison with other leading causes of death, University of Michigan, Transportation research institute, 2014, pp. 6-8

Највисока вредност на јавниот ризик има во Намибија (45), што значи дека е најопасна држава за учесниците во сообраќајот, а најниска вредност има во Малдиви (2), што значи дека е најбезбедна држава во светот според овој показател. Светскиот просек изнесува 18 смртни случаи. 10-те земји со највисока вредност на јавниот ризик се: Намибија, Тајланд, Иран, Судан, Свазиленд, Венецуела, Конго, Малави, Доминиканската Република и Ирак. 10-те земји со најниска вредност на јавниот ризик се: Малдиви, Таџикистан, Малта, Фиџи, Маршалски Острови, Израел, Тонго, Антигва и Барбуда, Холандија и Швајцарија. Земјите со највисок јавен ризик се во Централна Америка и северниот дел на Јужна Америка, Африка, Блискиот Исток и Азија, а земјите со најнизок јавен ризик се во Европа (првенствено Северна Европа), Океанија и Азија.

Според оваа светска мапа за смртност при сообраќајните несреќи се констатира дека Македонија се наоѓа во земјите со помала фаталност од сообраќајните несреќи (на 175 место, со вредност на јавниот ризик 6).

1.2. Сообраќаен ризик

Сообраќајниот ризик претставува смртност (годишен број на загинати лица) во сообраќајни несреќи на 10.000 регистрирани возила. Овој показател го зема во обзир нивото на моторизација во државата за временскиот период кој се истражува⁴⁴² и уште се нарекува коефициент на густина⁴⁴³.

1.2.1. Сообраќаен ризик – моментална состојба

Во 2012 година во Република Македонија, сообраќајниот ризик изнесувал 3,76 (овој коефициент се добива од односот на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во 2012 година (132) со вкупниот број на регистрирани патни моторни и приклучни возила во Република Македонија (350.762) помножен со 10.000). Тоа значи, дека во 2012 година на секои 10.000 регистрирани патни моторни и приклучни возила во Република Македонија имало по околу 4 жртви од сообраќајните несреќи.

1.2.2. Сообраќаен ризик – воспоставен тренд

Колку што е важна актуелната состојба со сообраќајниот ризик во Република Македонија, уште позначајно е да се анализира и неговиот воспоставен тренд.

Табела 6.3. Сообраќаен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

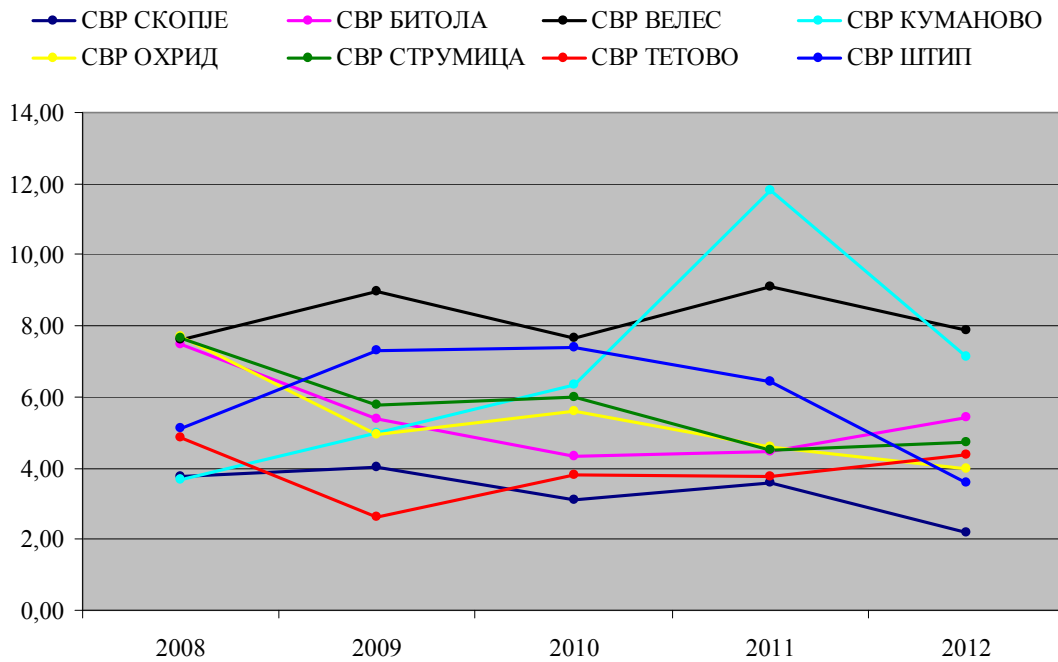
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
загинати лица	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152
регистрали возила	340.764	283.395	288.469	282.285	287.222	308.494	332.365	360.789	364.019	350.762	319.856
СООБРАЌАЕН РИЗИК	3,46	5,47	4,96	4,96	6,02	5,25	4,81	4,49	4,73	3,76	4,75

⁴⁴² Ако два простори (на пример, две држави) битно се разликуваат во степенот на моторизација тогаш не е коректно нивната состојба со безбедноста во сообраќајот да се споредува врз основа на показателите на јавниот ризик. Затоа се користат други релативни показатели за безбедноста во сообраќајот, а посебно сообраќајниот ризик. Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 84-85

⁴⁴³ Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007, стр. 26

Во рамките на истражуваниот период во Република Македонија се согледува дека коефициентот на сообраќајниот ризик бил најнизок во 2003 година (3,46), а највисока вредност овој коефициент имал во 2007 година (6,02). Оттука се констатира дека јавниот и сообраќајниот ризик имаат минимум и максимум во исти години. Просекот на сообраќајниот ризик за истражуваниот десетгодишен период изнесува 4,75, што значи дека просечно секоја година во претходните десет години како последица на сообраќајните незгоди загинавале по околу 5 лица на секои 10.000 регистрирани патни моторни и приклучни возила во Република Македонија.

Графикон 10. Сообраќаен ризик по СВР при МВР на РМ во периодот 2008-2012 година



Графиконот 10 го прикажува воспоставениот тренд на сообраќајниот ризик на сите патишта во секторите за внатрешни работи при МВР за петгодишниот временски период 2008-2012 година. Највисока просечна вредност на сообраќајниот ризик има СВР Велес (8,25), а најниска СВР Скопје (3,33). Највисоката вредност на сообраќајниот ризик ја има достигнато СВР Куманово за 2011 година (11,83), а најниската вредност ја има СВР Скопје за 2012 година (2,21).

Во однос на сообраќајниот ризик на страдање на сите патишта во СВР при МВР за 2012 година (според картограмот даден во Прилог 2), кој се пресметува на истиот начин како и јавниот ризик на страдање, со тоа што сообраќајниот се однесува на 1.000 регистрирани патни моторни и приклучни возила, може да се констатира дека состојбите се особено сериозни и загрижувачки. Дури шест од секторите имаат многу високо ниво на сообраќајниот ризик на страдање (СВР Велес – 172,34, СВР Куманово – 153,57, СВР Битола – 108,72, СВР Тетово – 106,48, СВР Струмица – 95,90 и СВР Охрид – 89,88), еден од нив има високо ниво на сообраќајниот ризик на страдање (СВР Штип – 86,98), а само еден има поволно, т.е. ниско ниво на сообраќајниот ризик на страдање (СВР Скопје – 57,93). Пет сектори за внатрешни работи, освен СВР Битола, Велес и Тетово, во однос на претходната година постигнале минимален напредок во однос на намалувањето на вредноста на овој показател, но недоволно, затоа што сè уште имаат многу високо ниво на овој ризик.

**Табела 6.4. Сообраќаен ризик – воспоставен тренд
во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година⁴⁴⁴**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2003-2012	просек
Албанија	151	166	157	123	161	114	134	108	98	:	53	134,7
Австрија	23	21	18	17	16	16	15	12	:	:	11	17,3
Белорусија	:	:	94	:	:	:	56	:	:	:	38	75
Белгија	25	24	22	21	21	18	18	16	16	:	9	20,1
Босна и Херцеговина	:	:	53	:	:	55	29	48	47	:	6	46,4
Бугарија	42	39	38	59	48	45	36	30	24	21	21	36,1
Канада	19	19	20	19	18	15	13	:	:	:	6	17,6
Хрватска	55	46	43	43	41	43	36	28	28	:	27	40,3
Кипар	32	35	29	23	22	18	15	13	15	:	17	22,4
Чешка	39	36	32	26	29	24	20	18	17	16	23	24,1
Данска	19	16	17	12	16	16	14	:	:	:	5	15,7
Естонија	38	36	34	37	37	24	18	14	18	14	24	25,6
Финска	17	16	16	13	15	13	10	9	10	:	7	13,2
Франција	20	18	18	15	15	14	14	:	13	:	7	15,9
Грузија	224	207	171	177	172	173	:	119	169	:	55	176,5
Германија	15	13	12	11	12	11	10	9	9	8	7	10,2
Грција	42	41	39	:	:	:	:	:	:	:	3	40,7
Унгарија	48	46	44	41	38	33	27	25	21	:	27	35,9
Исланд	14	13	10	:	:	6	8	4	6	:	8	8,7
Ирска	22	24	24	:	18	14	:	11	:	:	11	18,8
Израел	:	:	:	:	:	22	16	17	16	:	6	17,8
Италија	19	18	17	16	14	13	12	11	10	10	9	13,0
Летонија	76	75	60	50	46	34	28	34	29	29	47	43,2
Литванија	56	57	53	48	47	30	22	18	17	:	39	38,7
Луксембург	18	17	15	14	14	11	14	9	10	:	8	13,6
Малта	8	6	8	4	4	7	9	:	7	:	1	6,6
Црна Гора	:	:	:	:	:	:	29	57	30	:	-1	38,7
Холандија	15	11	11	10	10	9	8	8	8	:	7	10,0
Норвешка	14	13	11	12	11	12	9	9	7	6	8	9,8
Полска	50	48	44	39	38	34	28	23	23	19	31	32,7
Португалија	:	:	:	:	:	:	:	20	19	17	3	13,0
Молдавија	160	148	133	120	137	136	123	106	97	:	63	128,9
Романија	72	76	78	80	79	76	66	55	47	:	25	69,9
Русија	:	:	133	122	113	93	84	77	64	:	69	98,0
Србија	:	:	57	60	66	60	49	42	43	:	14	53,9
Словачка	48	51	46	46	46	36	22	21	19	:	29	37,2
Словенија	27	30	27	27	29	20	16	13	13	:	14	22,4
Шпанија	29	24	22	19	18	14	12	11	9	:	20	17,6
Шведска	13	12	11	11	11	9	8	6	7	:	6	9,8
Швајцарија	15	13	11	9	10	9	9	8	8	8	7	9,2
Македонија	39	:	56	58	70	62	57	52	55	:	-16	56,1

⁴⁴⁴ Статистичките податоци за воспоставениот сообраќаен ризик во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година се наведени според статистичката база на податоци на Економската комисија за Европа при ООН, UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, преземено од <http://w3.unece.org/pxweb/database/STAT/40-TRTRANS/01-TRACCIDENTS/?lang=1> [пристапено на 06.06.2014]. Овие податоци ги прикажуваат бројките на загинали лица на 100.000 патнички автомобили.

Турција	84	82	78	75	77	62	61	54	:	:	30	71,6
Украина	:	:	131	:	:	121	80	69	70	:	61	94,2
Обединетото Кралство	14	12	12	12	11	9	8	7	7	:	7	10,2
САД	19	19	19	31	30	27	25	:	26	:	-7	24,5

: = не достапни податоци

Табела 6.4 дава преглед на сообраќајниот ризик – воспоставен тренд во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година. Доколку се споредат податоците за сообраќајниот ризик во Република Македонија од оваа табела со оние од табелата 6.3, ќе се констатираат огромни разлики, пред сè, поради тоа што UNECE⁴⁴⁵ ги пресметува на 100.000 патнички автомобили, а во табелата 6.3 се пресметани на 10.000 патни моторни и приклучни возила. Друга разлика е тоа што UNECE го пресметува овој ризик во однос на патничките автомобили. Според табела 5.4 во Делот V од докторскиот труд, во која е прикажан возниот парк во Република Македонија, најголем процент (86,41 %) од вкупниот број на патни моторни и приклучни возила се патнички автомобили. Оттука, во вкупниот број на патни моторни и приклучни возила, освен патничките автомобили, учествуваат и други видови на возила, кои се движат низ патиштата и кои подеднакво се одговорни за безбедноста во сообраќајот, сообраќајните несреќи и смртноста од нив. Токму затоа, за подобра и поцелосна прегледност, во иднина би требало пресметките на сообраќајниот ризик да се вршат врз вкупниот број на патни моторни и приклучни возила, како во табелата 6.4.

Просекот на сообраќајниот ризик за Македонија, пресметан врз основа на податоците според UNECE, е утврдено дека изнесува 56,1, што значи дека како последица од сообраќајните несреќи во Република Македонија загинаваат по околу 56 лица на секои 100.000 патнички автомобили секоја година. Висината на овој показател е особено загрижувачка, а уште повеќе ако се има предвид фактот дека Македонија е скоро на дното од оваа табела според просекот. Полоши вредности на овој показател имаат Романија, Турција, Белорусија, Украина, Русија, Молдавија, Албанија и Грузија. Сите други европски држави, вклучувајќи ги и соседните (освен Албанија) имаат поповолни вредности по однос на овој показател. Најдобро рангирани се Малта, Исланд, Швајцарија, Шведска, Норвешка, Холандија, Обединетото Кралство и Германија.

Во однос на намалувањето на сообраќајниот ризик од почетната (базна) до последната анализирана година (од 2003 до 2012 година) кај анализираниите земји во табелата, може да се констатира дека најголемо намалување имаат постигнато Русија, Молдавија, Украина, Грузија и Албанија. Кај Црна Гора, САД и Македонија се забележува пораст, при што кај Македонија тој е со највисока вредност (16), па токму затоа таа е на последно место според намалувањето на сообраќајниот ризик.

⁴⁴⁵ UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) – Економска комисија за Европа при ООН е регионална организација на ООН и работи на реализација на целите на ООН во различни области, па и во областа на безбедноста во сообраќајот. Комитетот за внатрешен транспорт (СТИ) е орган на UNECE (основан во Женева, 1947 година), кој подготвува меѓународни конвенции, договори, стандарди, резолуции, препораки и други документи на ООН, ги предлага и поддржува најзначајните меѓународни проекти во сообраќајот (на пример, проектот на Е-патишта) и др. Преку препораките за владите и невладините организации, работи на унапредување на патниот, водениот и железничкиот сообраќај. Комитетот има три поткомитети за три гранки на сообраќајот. За поедини проекти постојат постојани и повремени работни групи. Така, на пример, седум работни групи постојано ги проучуваат проблемите во патниот сообраќај: група за правни прашања, за режим во меѓународниот патен превоз, за спречување на сообраќајни несреќи, за главни меѓународни патишта, за меѓународен превоз на патници, за конструкција на возила и за фискални прашања.

1.3. Динамички сообраќаен ризик

Динамичкиот сообраќаен ризик претставува смртност (годишен број на загина-ти лица) во сообраќајните несреќи на 100 милиони поминати километри.⁴⁴⁶ Овој пока-зател е најдобра мерка за ризикот на загинување при патување со возилото и најдобар показател за безбедноста во сообраќајот и уште се нарекува изложеност на опасност⁴⁴⁷.

1.3.1. Динамички сообраќаен ризик – моментална состојба

Во 2011 година во Република Македонија, динамичкиот сообраќаен ризик изне-сувал 21,45 (овој коефициент се добива од односот на бројот на загина-ти лица во соо-браќајните несреќи во 2011 година (172) со вкупниот број на поминати патнички КМ во Република Македонија (802.000.000) помножен со 100.000.000). Тоа значи, дека во 2012 година на секои 100.000.000 поминати патнички километри со возило во Републи-ка Македонија имало по околу 21 жртва од сообраќајните несреќи.

1.3.2. Динамички сообраќаен ризик – воспоставен тренд

Како и кај претходно објаснетите параметри, многу е значајно да се воочи трен-дот на динамичкиот сообраќаен ризик во последните десет години.

*Табела 6.5. Динамички сообраќаен ризик – воспоставен тренд
во Република Македонија во периодот 2003-2012 година*

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
загинати лица	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152
патнички КМ во милиони	327	:	690	694	596	486	700	760	802	:	631,88
ДИНАМИЧКИ СООБРАЌАЕН РИЗИК	36,09	:	20,72	20,17	29,03	33,33	22,86	21,32	21,45	:	24,06

: = не достапни податоци

Во рамките на истражуваниот период во Република Македонија се согледува де-ка коефициентот на динамичкиот сообраќаен ризик бил најнизок во 2005 година (20,72), а највисока вредност овој коефициент имал во 2003 година (36,09). За разлика од јавниот и сообраќајниот ризик, овде минимумот и максимумот се во различни годи-ни. Сепак, доколку ја набљудуваме критичната 2007 година ќе забележиме дека и дина-мичкиот сообраќаен ризик е доста висок. Просекот на динамичкиот сообраќаен ризик за истражуваниот десетгодишен период изнесува 24,06, што значи дека просечно секо-ја година во претходните десет години како последица на сообраќајните несреќи заги-нувале по 24 лица на секои 100.000.000 поминати патнички километри со возило во Ре-публика Македонија.

⁴⁴⁶ Две подрачја може да имаат сличен степен на моторизација, но степените на користење на возилата битно да се разликуваат. Затоа е неопходно, при оценување на нивото на безбедност во сообраќајот да се води сметка и за мобилноста на населението. Ако мобилноста битно се разликува, тогаш нивото на без-бедност во сообраќајот може да се оценува со помош на динамичкиот сообраќаен ризик. Динамичкиот сообраќаен ризик се користи и за споредување на ризикот за патување во различни видови сообраќај. Li-rovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 88

⁴⁴⁷ Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факул-тет – Битола, 2007, стр. 20,21 и 26

1.4. Реален сообраќаен ризик

Реалниот сообраќаен ризик претставува смртност (годишен број на загинати лица) на 1.000 сообраќајни несреќи.

Преку овој показател најреално може да се согледа сериозноста на сообраќајните несреќи во однос на нивната најтешка последица – бројот на загинати лица, затоа што ја покажува зачестеноста на смртноста во сообраќајните несреќи. Тој ги зема во обзир двете најважни компоненти за безбедноста во сообраќајот, а тоа се бројот на загинати лица и бројот на случени сообраќајни несреќи.

1.4.1. Реален сообраќаен ризик – моментална состојба

Во 2012 година во Република Македонија, реалниот сообраќаен ризик изнесувал 32,13 (овој коефициент се добива од односот на бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во 2012 година (132) со вкупниот број на случени сообраќајни несреќи во Република Македонија (4.108) помножен со 1.000). Тоа значи, дека во 2012 година на секои 1.000 случени сообраќајни несреќи на патиштата низ Република Македонија имало по околу 32 жртви од сообраќајните несреќи.

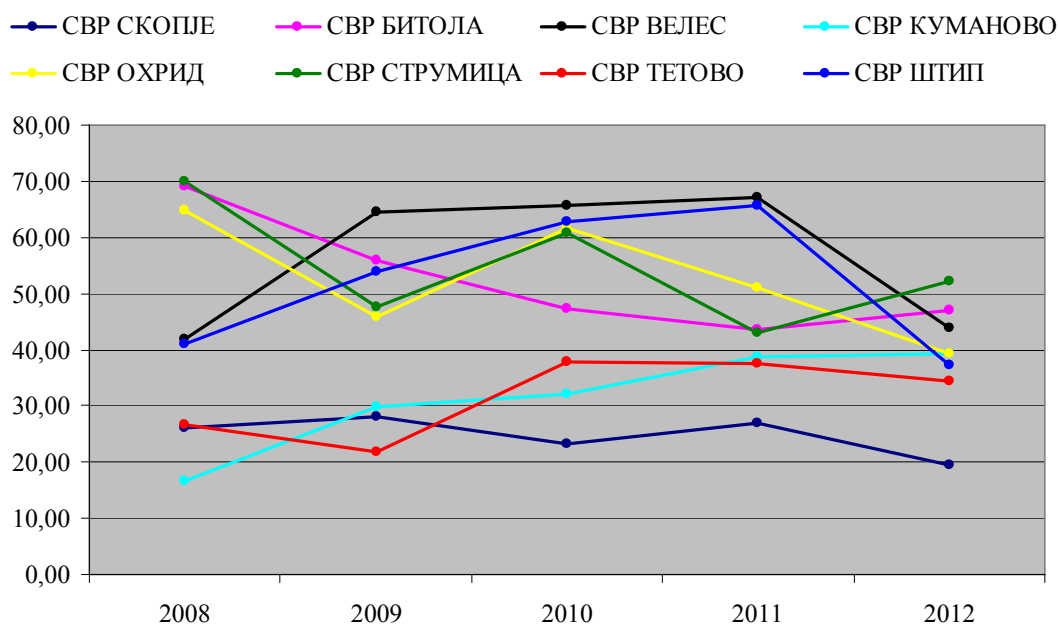
1.4.2. Реален сообраќаен ризик – воспоставен тренд

Табела 6.6. Реален сообраќаен ризик – воспоставен тренд во Република Македонија во периодот 2003-2012 година

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	просек
загинати лица	118	155	143	140	173	162	160	162	172	132	152
сообраќајни несреќи	1.926	1.988	2.821	3.313	4.037	4.403	4.353	4.223	4.462	4.108	3.563
РЕАЛЕН СООБРАЌАЕН РИЗИК	61,27	77,97	50,69	42,26	42,85	36,79	36,76	38,36	38,55	32,13	42,66

Во рамките на истражуваниот период во Република Македонија се согледува дека коефициентот на реалниот сообраќаен ризик бил најнизок во 2012 година (32,13), а највисока вредност овој коефициент имал во 2003 година (61,27). Споредбено со останатите коефициенти, највисоката вредност на овој коефициент е во истата година (2003 година) со динамичкиот сообраќаен ризик, додека на неговата најниска вредност нема поклопување со останатите коефициенти. Просекот на динамичкиот сообраќаен ризик за истражуваниот десетгодишен период изнесува 42,66, што значи дека просечно секоја година во претходните десет години како последица на сообраќајните несреќи загинавале по 43 лица на секои 1.000 случени сообраќајни несреќи низ патиштата во Република Македонија.

Графикон 11. Реален сообраќаен ризик по СВР при МВР на РМ во периодот 2008-2012 година



Графиконот 11 го прикажува воспоставениот тренд на реалниот сообраќаен ризик во секторите за внатрешни работи при МВР за петгодишниот временски период 2008-2012 година. Највисока просечна вредност на овој ризик има СВР Велес (56,62), а најниска има СВР Скопје (24,76). Највисоката вредност на реалниот сообраќаен ризик се забележува кај СВР Струмица за 2008 година (70,04), а најниска вредност се забележува кај СВР Куманово за истата година (16,59).

Табела 6.7. Реален сообраќаен ризик – воспоставен тренд во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година⁴⁴⁸

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2003-2012	просек
Албанија	727	393	360	273	306	251	258	225	130	:	597	324,8
Австрија	21	21	19	18	17	17	17	16	15	13	8	17,4
Белорусија	245	234	217	208	:	:	196	:	:	:	49	220,0
Белгија	28	27	27	26	25	19	20	18	18	:	10	23,1
Босна и Херцеговина	228	119	45	47	45	44	40	:	9	:	219	72,1
Бугарија	137	124	116	127	126	132	127	117	99	89	48	119,4
Канада	18	18	20	20	20	19	18	18	:	:	0	18,9
Хрватска	38	43	38	37	34	41	35	32	32	:	6	36,7
Кипар	41	62	74	55	61	59	59	50	67	:	-26	58,7
Чешка	53	52	51	48	53	48	42	41	38	36	17	46,2
Данска	64	59	61	57	73	81	:	73	62	:	2	66,3
Естонија	85	76	73	79	80	71	66	59	68	63	22	72,0
Финска	55	55	54	50	57	50	43	45	46	:	9	50,6
Франција	67	65	63	59	57	57	59	59	61	:	6	60,8

⁴⁴⁸ Статистичките податоци за воспоставениот реален сообраќаен ризик во некои земји од светот во периодот 2003-2012 година се наведени според статистичката база на податоци на Економската комисија за Европа при ООН, UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, преземено од <http://w3.unece.org/pxweb/database/STAT/40-TRTRANS/01-TRACCIDENTS/?lang=1> [пристапено на 06.06.2014]

Грузија	271	217	150	141	149	144	135	134	117	:	154	162,0
Германија	19	17	16	16	15	14	13	13	13	12	7	14,8
Грција	102	107	98	102	104	103	98	84	:	:	18	99,8
Унгарија	66	62	62	62	60	52	46	45	40	:	26	55,0
Исланд	29	28	28	34	13	11	19	9	14	:	15	20,6
Ирска	56	65	61	61	62	29	:	:	:	:	27	55,7
Израел	25	26	26	24	:	:	19	24	24	:	1	24,0
Италија	26	25	24	24	22	22	20	19	19	20	6	22,1
Летонија	92	102	99	95	88	75	80	68	53	53	39	80,5
Литванија	119	118	114	115	115	104	97	85	91	:	28	106,4
Луксембург	74	70	60	53	48	38	55	41	34	:	40	52,6
Малта	14	11	15	9	13	16	26	18	14	:	0	15,1
Црна Гора	:	:	:	:	:	:	31	63	36	:	-5	43,3
Холандија	32	29	28	30	27	29	33	:	:	:	-1	29,7
Норвешка	34	31	28	31	28	33	31	32	28	24	10	30,0
Полска	110	112	113	112	113	111	103	101	105	96	14	107,6
Португалија	37	33	34	27	28	23	21	26	27	25	12	28,1
Молдавија	159	166	171	166	190	174	174	155	153	:	6	167,6
Романија	321	333	133	118	114	288	274	258	76	:	245	212,8
Русија	174	165	152	143	143	137	136	133	137	:	37	146,7
Србија	70	71	66	65	58	54	51	46	52	:	18	59,2
Словачка	75	72	77	77	78	67	54	53	56	:	19	67,7
Словенија	20	21	25	23	25	24	20	18	20	:	0	21,8
Шпанија	54	50	49	41	38	33	31	29	25	:	29	38,9
Шведска	29	27	24	24	25	22	20	16	20	:	9	23,0
Швајцарија	23	22	19	17	18	17	17	17	17	19	4	18,6
Македонија	61	78	51	42	43	37	37	38	39	:	22	47,3
Турција	59	57	52	48	47	41	39	35	:	:	24	47,3
Украина	169	153	156	153	151	151	144	148	156	:	13	153,4
Обединетото Кралство	17	16	16	17	16	15	14	12	13	:	4	15,1
САД	22	23	23	24	24	23	22	21	21	:	1	22,6

: = не достапни податоци

Разгледувајќи го просекот во табелата 6.7 која го прикажува воспоставениот тренд на реалниот сообраќаен ризик во некои земји во светот во периодот 2003-2012 година, се констатира дека најниска вредност има во Германија, Малта и Обединетото Кралство, што значи дека смртноста во овие земји на 1.000 сообраќајни несреќи е најмала. Обратно, највисока вредност, т.е. најголема стапка на смртност на 1.000 сообраќајни несреќи има во Албанија (која е убедливо најзагрозена по однос на овој ризик), Белорусија, Романија, Молдавија и Грузија. Македонија со вредност на овој коефициент од 47,3 според оваа табела, се наоѓа некаде во средината.

Доколку, пак, се набљудува разликата помеѓу почетната (базна) и крајна година во анализираниот временски период (2003 и 2012 година), ќе се утврди најголемо намалување на вредноста на овој коефициент кај Албанија, Босна и Херцеговина и Грузија. Зголемување на вредноста на овој коефициент има кај Кипар и Црна Гора. Македонија со намалувањето на овој коефициент од 22 се наоѓа на задоволително место во оваа табела.

1.5. Односот помеѓу ризиците од смртност во патниот сообраќај во Република Македонија

За испитување на односот помеѓу ризиците од смртност во патниот сообраќај во Република Македонија се користи корелацијата. Таа се толкува како постапка која има задача да истражи и востанови постоење на односи и врски меѓу две или повеќе општествени појави, обликот и насоката на тие врски и да го измери интензитетот, односно силината со која се манифестира нивното здружување.⁴⁴⁹ За да се измери линеарната корелација, се користи Пирсоновиот коефициент на корелација, како нумерички показател на степенот на поврзаност меѓу две променливи појави, кој името го добил по неговиот творец, статистичарот Karl Pearson. Областа на неговата дефинираност се движи од -1, што значи перфектна или потполно негативна корелација, до +1, што значи перфектна или потполно позитивна корелација. Вредност на овој коефициент 0 означува дека не постои корелација.

Табела 6.8. Корелациона матрица на најчесто користените показатели за безбедноста во сообраќајот на патиштата во Република Македонија за периодот 2003-2012 година

		Јавен ризик	Сообраќаен ризик	Динамички сообраќаен ризик	Реален сообраќаен ризик
Јавен ризик	Pearson Correlation	1	,763*	-,288	-,234
	Sig. (2-tailed)		,010	,489	,516
	N	10	10	8	10
Сообраќаен ризик	Pearson Correlation	,763*	1	-,203	,108
	Sig. (2-tailed)	,010		,629	,767
	N	10	10	8	10
Динамички сообраќаен ризик	Pearson Correlation	-,288	-,203	1	,438
	Sig. (2-tailed)	,489	,629		,278
	N	8	8	8	8
Реален сообраќаен ризик	Pearson Correlation	-,234	,108	,438	1
	Sig. (2-tailed)	,516	,767	,278	
	N	10	10	8	10

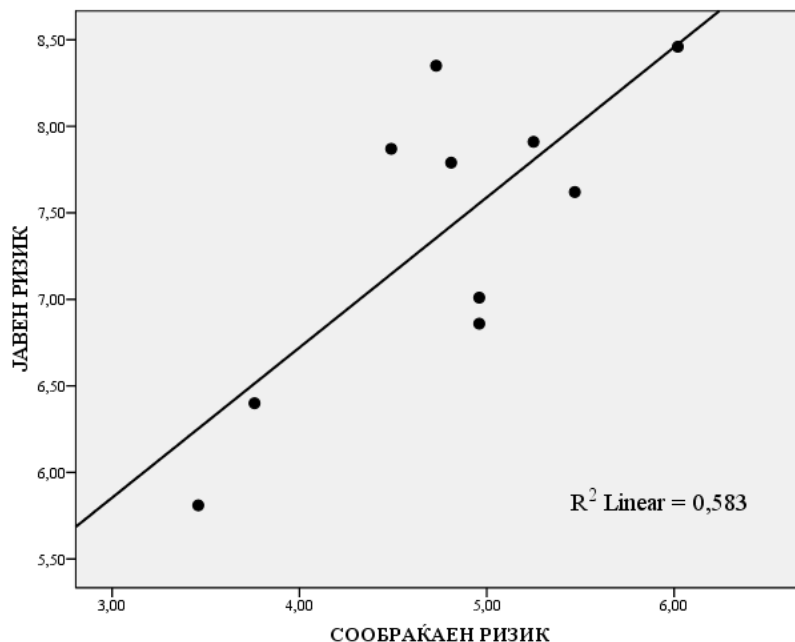
*. Корелацијата е значајна на ниво 0.05 (двонасочна)

Табелата 6.8 ја прикажува Корелационата матрица на најчесто користените показатели за безбедноста во сообраќајот на патиштата во Република Македонија за периодот 2003-2012 година. Причината поради која се испитува корелацијата кај овие ризици, како релативни показатели за безбедноста во патниот сообраќај, е тоа што не постои корелација помеѓу апсолутните показатели значајни за безбедноста во патниот сообраќај: сообраќајните несреќи, загинатите лица, повредените лица (лесно и тешко), регистрираните патни моторни и приклучни возила и осудените лица за КДПБЈС. Од податоците во табелата може да се констатира дека на ниво на значајност од 0,05 постои видлив интензитет и врска меѓу јавниот и сообраќајниот ризик, што се покажува со вредноста на Пирсоновиот коефициент на корелација од 0,763. Тука нема потреба од тестирање на неговата значајност, затоа што пресметаната вредност на коефициентот во овој случај се однесува на сите сообраќајни несреќи во Република Македонија во истражуваниот десет годишен временски период, а не нивен примерок. Доколку се примени Гаретовото правило за значењето на степенот на корелација, тоа значи дека поме-

⁴⁴⁹ За корелацијата повеќе кај Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Аналитички постапки, книга III, Скопје, 2013, стр. 358-456

ѓу јавниот и сообраќајниот ризик постои висока, т.е. силна позитивна поврзаност, што значи дека промената кај едниот ризик, предизвикува висока промена во иста насока кај другиот ризик. Значи, степенот на интензитет на врските помеѓу јавниот и сообраќајниот ризик, кои ја земаа во предвид смртноста од сообраќајните несреќи во однос на населението и возниот парк, е особено изразен и статистички е високо сигнификантен (значителен, значаен, карактеристичен). За да се утврди дали и колку е силна корелацијата, се применува коефициентот на детерминација. Па така, детерминираноста на величината на јавниот од сообраќајниот ризик и обратно е 0,5822 или 58,22 %. Значи овие два ризици се условени еден од друг во 58,22 %, т.е. повеќе од половина од варијансата на јавниот ризик се објаснува со сообраќајниот ризик и обратно. Коефициентот на алиенација, т.е. необјаснетиот дел на варијација на овие ризици е 41,78 % и тој се објаснува и зависи од некои други фактори.

Графикон 12. Дијаграм на растурање на коефициентот на корелација меѓу јавниот и сообраќајниот ризик во Република Македонија во периодот 2003-2012 година



Бидејќи корелационата матрица не ни укажува дали врските помеѓу испитуваните ризици се линеарни или не (затоа што со прикажување на повеќе корелации се јавува опасност од прикажување на корелации кои се случајно сигнификантни), за таа цел се изработуваат дијаграми на растурање (распрскување) за секој пар од набљудуваните ризици (за сите комбинации на 4те ризици постојат 6 дијаграми). Притоа, највисока вредност на коефициентот на детерминација, т.е. коефициентот на регресија од 0,583 се прикажа повторно кај парот јавен – сообраќаен ризик. Според графиконот 12 од распоредот на податоците се констатира дека помеѓу јавниот и сообраќајниот ризик постои приближно директна, праволиниска стохастичка врска.

2. Индиректни показатели на безбедноста во патниот сообраќај

Индиректни показатели⁴⁵⁰ на безбедноста во патниот сообраќај се:

- бројот и тежината на конфликтите во сообраќајот⁴⁵¹ (traffic conflict),
- показатели за потенцијалните сообраќајни конфликти,
- нивото на изложеност во сообраќајот (exposure to road traffic),
- различни мерила на однесувањето (behavioral measures) кои укажуваат на нивото на безбедност во сообраќајот (просечната брзина, степенот на користење на сигурносните појаси и заштитните шлемови, бројот на поедини прекршоци и сл.),
- мерила на стандардот и квалитетот на патот и возилото и др.

Во Република Македонија не постојат јавно достапни истражувања кои се однесуваат на мерење и оценка на индиректните показатели на безбедноста во патниот сообраќај.

⁴⁵⁰ Иако претходно опишаните директни показатели добро ја опишуваат состојбата со безбедноста во сообраќајот, останува важно практично прашање: дали може да се оценува безбедноста во сообраќајот и пред случувањето на првата сообраќајна несреќа, односно без познавање на податоците за несреќите и нивните последици. Во таа смисла се развиваат многу методи кои користат индиректни параметри за безбедноста во сообраќајот.

⁴⁵¹ На првата интернационална работилница за сообраќајните конфликти, одржана во Осло во 1977 година, група на истражувачи од три континенти се согласија на генерална дефиниција за сообраќајниот конфликт. Според таа дефиниција, сообраќајниот конфликт е набљудувана ситуација во која два или повеќе учесници во патниот сообраќај се приближуваат еден на друг во простор и време до таа мера што судирот е неизбежен, доколку нивните движења останале непроменети. Наведено според Directorate for Science, Technology and Industry, Programme of Co-operation in the Field of Research on Road Transport and Intermodal Linkages, Scientific Expert Group on the Safety of Vulnerable Road Users (RS7), Safety of Vulnerable Road Users, Organisation for Economic Co-operation and Development, 1998, p. 107. Според друга научна дефиниција, сообраќаен конфликт е секој настан кој би резултирал со сообраќајна несреќа, доколку учесниците во него го продолжиле патувањето без промена на нивната насока или брзина. Конфликтите може да бидат степенувани според нивната зачестеност. Сериозен конфликт е оној кој приближно резултира со сообраќајна несреќа, во кој учесникот во него во последен момент направил заобиколни маневри. Според Elvik, R., Assessment and applicability of evaluation tools: Current practice and state of the art in Europe. Rismet Deliverable 4 and 5, Final report, Eranet Roads, Leidschendam, the Netherlands, 2011, наведено во Schermers, G., Cardoso, J., Elvik, R., Weller, G., Dietze, M., Reurings, M., Azeredo, S., Charman, S., Guidelines for the development and application of evaluation tools for road safety infrastructure management in the EU, Road Infrastructure Safety Management Evaluation Tools, 2011, p. 124

ДЕЛ VII
ПРЕВЕНТИВНИ МЕРКИ И АКТИВНОСТИ
ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ
ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Превенцијата на криминалитетот претставува систем од мерки и активности насочени кон отстранување на сите непосредни, објективни и субјективни услови и околности кои го овозможуваат настанокот и вршењето на криминалитетот.⁴⁵² Под превентивни мерки, се подразбираат мерките на државните и другите органи, насочени на спречување на негативните општествени појави или забранети последици и на создавање на услови за да не дојде до таквите појави и последици. Постои цела низа на превентивни мерки⁴⁵³. Сите работи кои ги вршат органите за внатрешни работи имаат и превентивно-пропагандна смисла⁴⁵⁴. Покрај органите за внатрешни работи, превентивни мерки во областа на унапредување на состојбата во сообраќајот на патиштата презема и Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, самостојно, или како координатор со останатите субјекти заинтересирани за оваа област. Непосредната контрола на сообраќајот на патиштата, откривањето и санкционирањето на прекршоците влијае превентивно и придонесува за унапредување на ставовите и однесувањата на сите учесници во сообраќајот.

Превентивниот надзор над придржувањето на прописите од страна на полицијата⁴⁵⁵ се огледува преку контролата и регулирањето на сообраќајот со што се настојува да се создаде подобра и побезбедна средина за сите учесници во сообраќајот. Главната цел на контролата е возачкото однесување да го задржи во одредени нормативно дозволени рамки. Со развој на сообраќајот, потребите од пошироко ангажирање и специфичностите на задачите во рамките на државните органи и служби задолжени за ова, се формираат специјални единици на сообраќајната полиција. Контролата на сообраќајот е многу сложена мерка, пред сè поради деликатноста на овластувањата, деликатните и доста обилни ограничувања и забраната на учесниците во сообраќајот, деликатните санкции, како и поради сложените услови во кои се врши и репресија која може да влијае како на состојбата со безбедноста во сообраќајот, така и на личните добра на учес-

⁴⁵² Алексић, Ж., Шкулић, М., Жарковић, М., Лексикон криминалистике, Београд, 2004, стр. 246-247

⁴⁵³ Од превентивните мерки, значајна улога имаат, пред сите, сообраќајно воспитните мерки и образованието на децата, младината и возрасните, здравствената селекција, обуката на возачите на моторни возила и возачкиот испит, контролата и регулирањето на јавниот сообраќај, средствата за јавно информирање, активностите на авто-мото сојузот и сојузот на возачи, техничката исправност на возилото, прописите од областа на безбедноста во сообраќајот, научно-истражувачката работа, како и изградбата и одржувањето на патната мрежа итн.

⁴⁵⁴ Најзначајни превентивно-пропагандни работи кај безбедноста во сообраќајот во надлежност на ОВР се:

- 1) снимање и следење на обележјата кај безбедноста во сообраќајот,
- 2) информирање на граѓаните за состојбата со безбедноста во сообраќајот,
- 3) помош и поддршка на другите субјекти во сообраќајот,
- 4) учество во подготовката на стратегија за безбедноста во сообраќајот,
- 5) реализација на посебни програми со ризични и најзагрозени групи,
- 6) учество во сообраќајното образование и воспитание,
- 7) помош и учество во кампањи за безбедноста во сообраќајот и
- 8) останати превентивно-пропагандни работи кај безбедноста во сообраќајот.

Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 313

⁴⁵⁵ За превентивниот надзор, контрола, мерки и активности од страна на полицијата повеќе кај Мурговиќ, Б., Бабаноски, К., Полициско-превентивни активности за намалување на сообраќајната делинквенција во Република Македонија (Police-preventive activities for reducing road traffic delinquency in the Republic of Macedonia), Zbornik radova, Međunarodni naučni skup, Dani Arčibalda Rajsa, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd, 1-2.03.2012, str. 211-227

ниците во сообраќајот. Освен тоа, контролата на сообраќајот е и многу скапа мерка поради ангажирањето на големиот број на луѓе и скапата техника. Поради тоа, носителите на контролата имаат одговорни и сложени задачи со кои треба да ја остваруваат активноста во сложени услови.

Контролата на патниот сообраќај⁴⁵⁶ е посебно организирана функција во рамките на органите за внатрешни работи и ја врши полицијата. Нејзината основна цел, е да обезбеди непречено и безбедно одвивање на сообраќајот преку редовните активности. Редовните задачи во контролата на сообраќајот на патиштата од страна на полицијата се однесуваат на следниве аспекти:

- да обезбеди почитување на сообраќајните прописи од страна на сите учесници во сообраќајот;
- да ги воочи и попречува загрозувањата и опасностите по безбедноста на сообраќајот;
- да обезбеди нужен ред, непречено и безбедно одвивање на сообраќајот;
- редовно да ги предупредува учесниците во сообраќајот на опасностите што им се закануваат на патот, како и на забраните;
- во границите на можностите и дозволеното, да укажува сестрана помош на учесниците во сообраќајот;
- редовно да ги следи состојбите на патот, патните објекти и патната сигнализација, и за воочените недостатоци, по вообичаен ред, да ги информира надлежните фактори со барање за нивно отстранување;
- во случаи на сообраќајни несреќи презема мерки за нужно обезбедување на местото на несреќата и во поречиси време нормализирање на сообраќајот, а според овластувањата врши и увиди на место на сообраќајна несреќа;
- на посебно опасните места на патот што ненадејно настануваат (одрони, поројни наноси, снежни намети и лавини, лизгавост, оштетување на објекти на патот и др.) презема посебни мерки за безбедност, регулирање на сообраќајот и отстранување на опасностите;
- воочува карактеристични настани, појави и проблеми поврзани со безбедноста на сообраќајот, за кои ги информира надлежните фактори со предлог мерки;
- ги открива и спречува прекршоците во сообраќајот и казнените дела, презема адекватни мерки спрема сторителите односно за нивно пронаоѓање и фаќање доколку во моментот биле непознати, во која насока координира и соработува со разни органи, организации и поединци;
- преку расположливите средства за врска да биде во постојана врска со дежурната служба на матичната единица, поради примање посебни задачи и информирање; и
- врши и други задачи од доменот на органите за внатрешни работи.

Многу е значајно и оптималното покривање на патиштата со патроли, а суштинско е прашањето за содржајно, временско и просторно насочување на контролата, нејзино насочување на суштинските проблеми од сообраќајната делинквенција заради постигнување на што подобри резултати. Патролата треба да го преземе она што, од аспект на безбедноста во сообраќајот, е најпотребно. Патролите на сообраќајната полиција за да овозможат непречено и безбедно одвивање на сообраќајот, мора да ја следат состојбата на патот, да го проценат и да го преземат она што во конкретната ситуација е најпотребно. Искуствата покажале дека самото присуство на зголемен број на патроли од сообраќајната полиција, посебно во критичните периоди и на критичните места,

⁴⁵⁶ повеќе кај Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност, Скопје, 2003

значајно влијае на редуцирање на бројот на сообраќајни незгоди. Присуството на патроли на сообраќајната полиција на патот, врз возачите остава впечаток дека не се препуштени самите себе на милост и немилост во евентуалните неприлики кои може да се доживеат на патот. Резултатите од работата на сообраќајната патрола не треба да се разгледуваат преку бројот на изречени мандатни казни и поднесени прекршочни пријави или барања за покренување на прекршочна постапка. Приоритет треба да се даде на превентивата затоа што со укажување на одредени недостатоци или со давање на совети се постигнуваат многу подобри резултати во однос на изрекувањето на мандатни казни како репресивни мерки.⁴⁵⁷

Интересна е ситуацијата дека сè уште е во сила Правилникот за основањето, обуката, униформата и ознаките на сообраќајните патроли на граѓани и училишните сообраќајни единици⁴⁵⁸ од 1985 година со неговите формални измени од 1992 година и поставен на интернет страницата на МВР. Според него, урбаните заедници, факултетите, училиштата и другите организации и органи кои вршат работи од интерес за безбедноста на сообраќајот, може да основаат сообраќајни патроли, односно единици, а членството во нив е врз принципот на доброволност. Членови може да бидат примерни ученици од основно и средно образование, кои се постари од 11 години и кои претходно се оспособуваат за регулирање на сообраќајот и укажување на помош на патиштата. При извршувањето на задачите предвидено е тие да носат посебна униформа која детално е опишана во правилникот. Меѓутоа, ваквите сообраќајни единици, денес не постојат од нејасни причини.

Превентивното дејствување на полицијата во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата опфаќа⁴⁵⁹:

- следење на спроведување на прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата и преземање на мерки за безбедност и заштита на патиштата, како и за безбедност на сите учесници во сообраќајот;
- следење на состојбите на сигурноста во сообраќајот на патиштата, со цел согледување на причините и факторите кои влијаат на безбедноста на патиштата;
- непосредно вршење на контрола и регулирање на сообраќајот на патиштата;
- контрола на исполнувањето на условите за управување со возила од возачите и исполнувањето на условите за учество во сообраќајот на возилата;
- вршење увид во функционирањето на уредите за регулирање на сообраќајот, обележувањето на патиштата со пропишани знаци и опрема и контрола на состојбите на патиштата;
- преземање на мерки и активности за унапредување на сообраќајната култура на учесниците во сообраќајот;
- следење на законитоста во полагањето возачки испит и проверката на оспособеноста на возачите;
- анализа на случени сообраќајни незгоди по време, место, причини и други карактеристики, облици на сообраќајни казниви дела, врз основа на што се дефинираат стратешки долгорочни и среднорочни мерки за намалување на сообраќајните несреќи, материјалната штета и настраданите во нив, како и организирање медиумски кампањи насочени кон конкретни целни групи и
- поставување на полициски патроли на определени места.

⁴⁵⁷ повеќе за ова во Кораћ, Х., Ивановић Р. А., Беговић, А., Превенција криминалитета, Универзитет у Новом Пазару, Београд, 2010, стр. 86-87

⁴⁵⁸ Правилник за основањето, обуката, униформата и ознаките на сообраќајните патроли на граѓани и училишните сообраќајни единици, Сл. Весник на РМ бр. 18/85, 51/92

⁴⁵⁹ Чл. 100, Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07

Во денешното модерно живеење, во кое компјутерските уреди и современите техничко-технолошки иновации се применуваат во сите сфери, мора да се следи нивниот развој и да се воведуваат, заради олеснување и подобрување на животните процеси и безбедноста на човековата егзистенција. Новата технологија за автоматска детекција⁴⁶⁰, доколку е воведена како компонента на променета политика на безбедноста, може драматично да ја намали штетата во сообраќајот. Таа нуди начин да се избегнат недостатоците на традиционалната принуда и може да произведе големи намалувања на штетите, но само доколку е воведена на начин кој јавноста го одобрува и поддржува. Новите технологии вклучуваат фото-радар и камери за снимање при премин на црвено светло, вклучуваат фотографии на возилата кои го пречекоруват ограничувањето на брзината или кои преминуваат на црвено. Регистрираните сопственици на возилото кои се фотографирани при вршењето на прекршокот, автоматски добиваат казнен билет во своето поштенско сандаче.

1. Полициско-превентивни мерки и активности за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија

Во понатамошниот дел од трудот ќе биде даден преглед на полициските превентивни мерки и активности кои се преземени во претходните 10 години во Република Македонија⁴⁶¹, во вид на кампањи⁴⁶², проекти, информирања, објави, извештаи, анализи, совети и др. конкретни мерки.

- „Носете сигурносен појас“ – кампања за безбедност во сообраќајот – преку видео клип;
- Кампања „Вклучете светло“ – преку постери, билборди и ТВ презентации;
- Кампања „Три основни правила за безбедно возење“ (кампања чија главна цел се странски државјани). Преку презентација на овие правила се настојува да се зголеми безбедноста во патниот сообраќај:
 1. користете сигурносни појаси;
 2. вклучете го светлото (дури и на дневна светлина);
 3. не користете мобилни телефони (ниту hands-free уредите не се дозволени).
- Кампања „Против употреба на мобилни телефони при управување со моторно возило“. Нејзиното главно мото гласи: Имаш 2.500 причини да... не телефонираш додека возиш;
- Кампања за „Употреба на сигурносни појаси“ со мотото „Користете појаси – само еден клик Ви го штити животот – Кликнете“;
- проект „Акција за поголема безбедност на пешаците во сообраќајот“ реализиран во периодот септември-октомври 2009 година од страна на СВР Скопје со полициските станици во градот поддржани од мисијата на ОБСЕ во Република Македонија. Проектот се реализирал во две фази. Во првата фаза, која се одвивала

⁴⁶⁰ Развиени се голем број технологии на автоматска принуда кои се користат во многу земји во Европа и на другите континенти (Северна Америка, Австралија). Повеќе за овие технологии кај Бомбол, К., Превенција на сообраќајните незгоди, Предавања, Технички Факултет, Битола, 2009, стр. 157, 158 и 162

⁴⁶¹ Полициско-превентивните мерки и активности се наведени според официјалната интернет страница на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија www.mvr.gov.mk.

⁴⁶² Кампањата се дефинира како координиран систем на мерки и активности со однапред определено траење, со кои се делува на одредена група на луѓе заради исполнување на однапред дефинирана задача. Кампањата во безбедноста во сообраќајот е систем на активности чија општа цел е промовирање на безбедно користење на патиштата. Конкретни цели на кампањата во безбедноста во сообраќајот се однесуваат на промена на знаењата, ставовите, вештините и однесувањата во сообраќајот, а сè со цел унапредување на безбедноста во сообраќајот. Според Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008, str. 318

еден месец бил поделен пропаганден материјал на несовесните пешаци и на возачите, кои не отстапуваа предност на пешаци на обележан премин. Во втората фаза имало нулта толеранција, со казнување на сите возачи и пешаци што не го почитувале законот;

- Кампања „Летен водич за радар“ – реализирана во месец јуни 2010 година. Преку заедничка соработка на МВР со дневните весници, испечатена е карта на Република Македонија со означени места на патиштата каде има радарска контрола. Во состав на оваа кампања, заедно со картите за радар, дадени се и совети за внимавање на знакот 80 на автопати, висината на глобата за одбивање на алкотест, совет дека на автопат смеат да запираат само полициски коли со сини коцки кои се дел од автопатската сообраќајна единица на МВР и други корисни информации;
- Сообраќајно-воспитна акција „Поголема безбедност на пешаците и велосипедистите“ во текот на 2010 година, кога се реализирани 227 работилници во 76 училишта на кои присуствувале вкупно 7.562 ученици од второ и четврто одделение. Во насока за подобрување на безбедноста во патниот сообраќај од страна на Одделението за превенција бил реализиран план за преземање зајакнати мерки пред основните училишта на подрачјето на град Скопје. Активностите биле реализирани на почетокот на учебната 2010/2011 година и истите главно биле насочени кон укажување помош на учениците, родителите и другите граѓани-учесници во сообраќајот;
- Акција „Корисни информации за возачите на патиштата во Република Македонија“ – Прочитај – Размисли – Запомни, реализирана преку делење на летоци на странските државјани при влез во државата на граничните премини, во соработка со Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата;
- проект – „Предложете сообраќајна контрола на веб-страницата на МВР“⁴⁶³, кој има за цел подобрување на состојбите во сообраќајот, односно зголемување на безбедноста и поефикасно откривање и санкционирање на непочитувањето на сообраќајните правила и прописи во текот на 2014 година и понатаму. Идејата на овој проект е граѓаните да ја пријавуваат локацијата и временскиот период во кој најчесто забележале штетни појави во патниот сообраќај, без разлика дали станува збор за брзо возење, поминување на црвено светло, некакви трки, непрописно паркирање или други непочитувања на сообраќајната сигнализација. Нивната забелешка веднаш се проследува до Секторот за сообраќај од каде што во најкус можен рок се изготвува план за вршење на контрола во однос на информацијата доставена од граѓаните. По завршувањето на контролата МВР има обврска повратно да ги извести граѓаните за преземените мерки, констатираната состојба и изречените санкции. Со овој проект, се очекува уште поголема мобилизација на граѓаните и еден вид дополнување на постојниот проект „Безбеден град“, а е во соработка со локалната самоуправа и Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата;
- Во соработка со локалната самоуправа и Републичкиот совет за безбедноста на сообраќајот на патиштата за во иднина предвидени се проектите – “Зони на смирен сообраќај“, и „Дали возам безбедно“;

⁴⁶³ Причината поради која е инициран овој проект е фактот дека не постои граѓанин кој не е засегнат од состојбите во сообраќајот и дека се зголемува граѓанскиот активизам, односно сугестиите, мислењата и забелешките за одредени проблеми. Затоа со овој проект МВР на РМ предвиде граѓаните да можат на интернет страницата на Министерството да испратат некаква информација или забелешка за одредени неправилности на одредени улици на кои честопати биле сведоци.

- За подигнување на довербата од страна на граѓаните, предвидено е и снимање на местото каде се врши контролата, а во догледно време се планира да се поедностави и процедурата за добивање записници од сообраќајните незгоди по електронски пат.

МВР во последно време, води грижа и за информирање на јавноста преку современите средства за комуникација, првенствено интернетот и компјутерската технологија. Како илустрација може да послужи следната листа на објавени информации, извештаи, анализи, совети и др. написи на официјалната веб страница на МВР:

- Информација во врска со локациите на кои се користи инструмент за мерење на брзината-радар;

Врз основа на законските овластувања полициските службеници за контрола и регулирање на сообраќајот на патиштата при спроведување на своите редовни активности, за мерење на брзината на возилата користат радари. Радарите се поставуваат на одредени места кои се најпогодни за контрола на брзината на возилата и места кои во изминатиот период се покажале како критични. Во прилог на оваа информација МВР има доставено список на места кои од страна на полициските станици и полициските одделенија за безбедност во патниот сообраќај најчесто се користат за мерење на брзината на движење на моторните возила.

- Интегрална верзија на Правилникот за задолжителна опрема на возилото, велосипедот и запрежното возило за безбедно учество во сообраќајот на патиштата, како и на трактори за безбедно извршување на земјоделски, односно шумски работи (извадок од Сл. Весник на РМ бр. 31/2010);
- Практични совети и предупредувања за возачите;
- Компаративни анализи на сообраќајните правила, дозволено количество алкохол кај возачите во ЕУ од 1990 па сè до моментот;
- Компаративни анализи на сообраќајните правила, максимални брзини, употреба на светла и мобилен телефон на патиштата низ Европа;
- Измени и дополнувања во законот за безбедност во патниот сообраќај;
- Преглед на тунелите на главните и регионалните патишта;
- Кампањи во форма на кратки видео клипови (вкупно 10 со времетраење по околу една минута) и едукативни видео спотови (вкупно 4 со времетраење по околу една минута) поставени на youtube каналот на Македонската полиција, во рамки на кампањата „Сообраќајот не е игра – Учествувај одговорно“ во соработка со Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата;
- Кампања „Сообраќаен буквар“ реализирана преку кратки анимирани видео клипови (вкупно 10 со времетраење од една до три минута), во соработка со Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Во Националната стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2009-2014, дадени се предлог решенија за постигнување на главната цел, преку мерки кои се поврзани со полициското превентивно дејствување во насока на зголемување на безбедноста на патиштата. Тие се однесуваат на зголемување на бројот на контролите за пречекорување на брзината и во врска со почитување на црвеното светло на семафоризираните крстосници, намалување на сообраќајните несреќи и нивните последици предизвикани од учество во сообраќајот под дејство на алкохол, дрога и на други психотропни супстанции преку дејствување на сообраќајната полиција, како и од не користењето на сигурносните појаси, целосно почитување на законската регулатива од сите учесници во сообраќајот преку подобрување на ефикасноста во работата на сообраќајната полиција и на административните служби во неа и др.

2. Превентивни мерки и активности за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија од страна на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата

Покрај голем дел на кампањи и активности кои Советот ги реализирал заедно со МВР, кои претходно беа опишани, Советот иницирал и самостојно спровел повеќе слични акции⁴⁶⁴:

- Кампања „Безбедно на мотор“ – преку едукативен видео спот и прирачник за родители Безбедно на мотор;
- Засилена кампања за поголема безбедност на пешаците, велосипедистите и мотоциклистите – реализирана во мај и октомври 2008 година;
- Организирани годишни државни квиз натпревари „Колку го познаваш сообраќајот“ и годишни натпревари од областа на сообраќајот „Детски семафор“ и „Сообраќајно-техничка култура кај младите“;
- Успешно организиран и одржан 25-тиот FIA Европски Сообраќајно – Едукативен натпревар (25-th FIA European Traffic Education Contest 2010) – во период од 24-27.09.2010 година во Скопје, со цел сообраќајна едукација и создавање на сообраќајна култура кај младата популација во Европа. На натпреварот учествувале околу 300 претставници на дваесет и две европски земји. Домаќин на настанот бил АМСМ во соработка со FIA и FIA фондацијата, а координатор бил Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата;
- Одржани стручни советувања, собири и тркалезни маси од страна на Советот за размена на искуства во однос на влијанието на различните фактори во сообраќајот и предлагање мерки за унапредување на сообраќајно-безбедносната состојба.

Како посебен настан за издвојување е одбележувањето на Светскиот ден на сеќавање на жртвите од сообраќајни несреќи од страна на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, а во пресрет на Декадата за акција за безбедност на патиштата на Организацијата на обединетите нации која е предвидено да се одвива во периодот од 2011 до 2020.

Генералното Собрание на Обединетите Нации на 26ти октомври 2005 година прогласи Светски ден за сеќавање на жртвите од сообраќајни несреќи, кој се одбележува во третата недела во ноември и ги повика сите земји членки и интернационални заедници да го прифатат и да го одбележуваат овој ден. Годишно 1,3 милиони луѓе гинат и најмалку 50 милиони се повредени во сообраќајните несреќи. Секоја година 260.000 деца гинат на патиштата, а повеќе од еден милион учесници се сериозно повредени, често со траен инвалидитет. Во одбележување на денот, покрај Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата се вклучија и Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт и врски, Министерството за образование и наука, Министерство за здравство, Институт за јавно здравје (ИЈЗ), Светска здравствена организација (СЗО), Црвен крст на Македонија, Дирекција за заштита и спасување, Националното биро за осигурување, Сојуз на телесно инвалидизирани лица на Македонија, АМСМ и други.

Во рамките на одбележувањето на овој ден биле презентирани разновидни активности, како на пример:

- промовирање на телевизиски документарен филм наменет за возачите и целата јавност за подигање на јавната свест за поголема безбедност на патиштата и намалување на сообраќајните несреќи и последиците од нив, кој бил исповед на

⁴⁶⁴ Активностите на РСБСП се наведени според неговата официјална интернет страница <http://www.rsbsp.org.mk>

лице инвалидизирано како последица на сообраќајна несреќа, подготвен во соработка со Сојузот на телесно инвалидизирани лица на Македонија;

- објавени печатени написи во дневните весници со информација за одбележување на Светскиот ден за сеќавање на жртвите од сообраќајни несреќи, податоци од Македонија и од Светот за бројот на жртви на сообраќајни несреќи и покана до граѓаните да излезат и да го одбележат овој ден;
- симболично одбележување – на ограден простор поставени 160 пара чевли кои ги симболизирале 160 лица загинати во сообраќајните несреќи во Република Македонија во 2009 година;
- поставен банер за настанот со написот 21 Ноември Светски ден за сеќавање на жртвите од сообраќајни несреќи, да ги намалиме жртвите за -50 %;
- подготвени плакати кои биле дистрибуирани низ градот и летоци кои се делеле на поставениот штанд како и други информативни и едукативни материјали за безбедност на сообраќајот на патиштата;
- приклучување на Министерството за внатрешни работи во одбележувањето со поставување на штанд на кој биле изложени дел од материјално-техничките средства и опрема за превентивно и репресивно делување за намалување на бројот на сообраќајните несреќи, односно: патничко моторно возило опремено за мерење на пречекорување на дозволената брзина во движење, мотоцикл и заштитен шлем, ласерски радар, апарат за алко-тест, симулатор за вршење на обука за контрола на дигитални тахографи, два контролни клуча за индицирање на прекршоци поврзани со користење на дигитален тахограф;
- претставници на Црвениот крст на Македонија ги презентирале нивните активности и делеле информативни и едукативни материјали на присутните граѓани;
- Црвениот крст на Македонија во соработка со РСБСП и Министерството за образование и наука во училиштата низ Македонија организирале едукативни предавања за укажување на прва помош и почитување на правилата за безбедност во сообраќајот;
- претставници од АМСМ дистрибуирале летоци за важноста на квалитетниот технички преглед за намалување на бројот на сообраќајни несреќи и жртвите во нив;
- презентирани видео материјали и летоци со податоци и совети за корисниците на моторни возила, од страна на Националното биро за осигурување;
- Институтот за јавно здравје, Светската здравствена организација и Министерството за здравство преку заеднички штанд делеле промотивни материјали и банер;
- Дирекцијата за заштита и спасување делела промотивни материјали и извршила презентација за Улогата и задачите на Дирекцијата во масовни сообраќајни несреќи.

3. Европски искуства за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај

Во 2000 година во Европската унија⁴⁶⁵ (со 15 земји членки) имало 40.000 загинати и 1,7 милиони повредени на патиштата. Статистиките за 2001 година, покажале дека 50.000 луѓе загинале на патиштата низ 25 те земји кои подоцна (во 2004 година) ја сочинувале Европската унија⁴⁶⁶. Со подоцнежните проширувања на ЕУ (од 2004, 2007 и 2013 година), кога се приклучија нови 13 земји членки, се појавија дополнителни пре-

⁴⁶⁵ European Commission: White paper, European transport policy for 2010: Time to decide, Brussels, 2001

⁴⁶⁶ European Commission, Road Safety Action Plan Mid-Term Review, Brussels, 2006

дизвици и проблеми за безбедноста на сообраќајот на патиштата (се зголеми популацијата и бројот на возила, а оттука, логично се зголемија и факторите на изложеност на ризик на учесниците во сообраќајот на патиштата). Во 2012 година околу 28.000 луѓе загинале, а повеќе од 1,5 милиони биле повредени во 1.100.000 сообраќајни несреќи на патиштата низ ЕУ. Во прилог на трагедијата на губење на човечките животи и настанувањето на телесните повреди, постојат и економски последици од околу 130 милијарди евра изразени во трошоци за општеството секоја година. Затоа, потребно е во иднина внимателно да се набљудува ситуацијата и можеби да се преземат драстични мерки за избегнување на бројот на потенцијални жртви. За да ја разреши оваа неприфатлива ситуација Европската комисија дизајнира Европска акциска програма за безбедност во сообраќајот⁴⁶⁷ во која се опишува ситуацијата, соочувањето со предизвиците и правците на дејство на ЕУ. Содржи детален список на приближно 60 специфични мерки за подобрување на безбедноста во сообраќајот. Главната цел на Европската транспортна политика беше да се преполови бројот на загинати лица до 2010 година. Меѓутоа, во 2005 година, постигната било само 17,5 % намалување во бројот на смртни случаи на патиштата низ ЕУ. Со оваа стапка, се процени дека смртните случаи во 2010 година нема да бидат 25.000 – бројка со која се постигнува 50 % намалување. Оваа цел беше внесена и во Националната стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Република Македонија за периодот 2009 – 2014 година. ЕК и македонските власти се особено свесни дека оваа цел значи давање многу висок приоритет на примената на најефикасни мерки на национално и локално ниво.

Во 2010 година, Европската комисија идентификувала 7 главни цели за унапредување на безбедноста во сообраќајот на патиштата за следната деценија⁴⁶⁸. За секоја од тие цели, Комисијата предложила и конкретни мерки и активности на национално ниво и на ниво на цела ЕУ.

Првата цел е подобрување на образованието и обуката на учесниците во патниот сообраќај. Комисијата предложила промоција на поширок пристап и сфаќање на образованието и обуката како целосен процес на постојан животно-образовен континуум.

Втората цел е зголемување на почитувањето на сообраќајните правила и прописи.

Третата цел е побезбедна патна инфраструктура, така што при нејзината изградба преку ЕУ фондовите, се предвидуваат вградување на минимум безбедносни услови.

Четвртата цел е побезбедни возила, преку поддршка од страна на ЕУ за унапредување на активните и пасивните мерки на безбедност во возилата, хармонизација и зајакнување на техничките испитувања на возилата.

Петтата цел е промоција на употребата на современата технологија за зголемување на безбедноста во сообраќајот на патиштата.

Шестата цел е подобрување на услугите при итна помош на патиштата после случена сообраќајна несреќа, преку предлагање на глобална стратегија за активностите вклучени во првата помош при патни инциденти.

Седмата цел е заштита на ранливите учесници во патниот сообраќај, преку мониторирање и развој на техничките стандарди за нивна заштита, технички прегледи на моторизираните инвалидски колички и зголемување на безбедноста на велосипедистите, преку изградба на посебна соодветна инфраструктура.

⁴⁶⁷ European Commission, White paper, European transport policy for 2010: Time to decide, Brussels, 2001

⁴⁶⁸ European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions towards a European road safety area: policy orientation on road safety 2011-2020, Brussels, 2010

Генералниот директорат за мобилност и транспорт при Европската комисија во 2004 година лансира Европска повелба за безбедност на патиштата⁴⁶⁹. Оттогаш, оваа уникатна платформа за безбедност на патиштата го достигна секое ниво од граѓанското општество во сите 28 земји членки на ЕУ. Таа е предводена од страна на Европската комисија и е најголемата платформа на граѓанското општество за безбедност на патиштата. Во текот на изминатата деценија, Европската повелба за безбедност на патиштата изгради една заедница од над 2.300 јавни и приватни субјекти кои имаат обврски за реализација на мерки, активности и иницијативи насочени кон нивните членови, вработени и други членови на граѓанското општество заради подобрување на стандардите за безбедност на патиштата и сообраќајната култура, преку свои заложби и конкретни акции. Овие активности ја зајакнаа сообраќајно-безбедносната култура на патиштата низ Европа, го подобрија заедничкото познавање на причините за сообраќајните несреќи и помогна да се создадат превентивни мерки и решенија. Разновидната заедница на Повелбата е составена од членови на компании, здруженија, локални власти, истражувачки институции, универзитети и училишта.

Повелбата има за цел да:

- Поттикнување и поддршка на европските асоцијации, училиштата, универзитетите, компаниите од сите видови и големини и локалните власти со цел да преземат мерки за безбедност на патиштата во Европа.
- Признание на придонесот на граѓанското општество за безбедноста на патиштата.
- Олеснување на членовите на граѓанското општество при стекнувањето и споделувањето на знаење за прашања поврзани со безбедноста на патиштата во ЕУ.
- Олеснување на вистински дијалог за трансфер на искуства и практики за безбедноста на патиштата на сите нивоа на управување во ЕУ.

Мисијата на Европската повелба за безбедност на патиштата е дополнително да се поттикне, помогне и прошири оваа заедница, со крајна визија за намалување на бројот на жртви на патиштата до 2020 година. Платформата која е создадена на интернет содржи примери на добри практики, активности, настани организирани од членовите на Повелбата, публикации, трудови, сведочења, изјави и сл.

Оваа Повелба веќе е влезена во нова фаза за периодот 2013-2016 година. Процесот на исполнување на обврските е поедноставен и поголема автономија им се дава на членовите, така што тие можат да ги преземаат и оценуваат нивните акции.

Европската комисија, исто така, има поведено анализа⁴⁷⁰ на националните стратегии за безбедност на патиштата низ земјите членки на ЕУ, во однос на следењето на претходно поставените ориентациони политики за безбедност на патиштата во ЕУ за периодот 2011-2020.

Постоењето на високо квалитетни национални стратегии за безбедност во сообраќајот на патиштата може да се сфати како показател дека безбедноста во сообраќајот на патиштата е прашање поставено на политичката агенда во конкретната земја членка. Добро оформен план може да биде алатка за надлежните и одговорни субјекти да идентификуваат повеќе релевантни активности за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај, со цел да ја фокусираат нивната работа и ефикасно да ги распределат потребните ресурси. Планот за безбедност во сообраќајот на патиштата, исто така,

⁴⁶⁹ Повеќе информации за Европската повелба за безбедност на патиштата на нејзината официјална интернет страница <http://www.erscharter.eu/en>

⁴⁷⁰ Оваа анализа не е заклучена, затоа што се обновува со нови информации и податоци во однос на националните стратегии за безбедност во сообраќајот на патиштата низ земјите членки на ЕУ. Повеќе во Road safety planning, Good practice examples from national road safety strategies in the EU, преземено од http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf [пристапено на 10.10.2014]

може да биде алатка за отчетност и транспарентност, како и за приближување на сообраќајно-безбедносните приоритети до граѓаните.

Стратегијата за безбедност во сообраќајот на патиштата може да биде од помала важност за земјите-членки, кои веќе имаат воспоставено безбедносна култура на нивните патишта, а тоа би можело да игра поголема улога како инструмент за поддршка на оние кои почнале да работат во поново време на овие прашања.

Поголемиот дел од земјите-членки на ЕУ⁴⁷¹ веќе ги имаат донесено националните безбедносни стратегии за сообраќајот на патиштата или се во процес на нивна подготовка. Некои земји членки имаат донесено неколку документи за планирање на безбедноста во сообраќајот на патиштата, како посебни или поврзани заедно. Во некои од нив постојат посебни стратегии за безбедност во сообраќајот на патиштата во кои се концептираат визијата и стратешките цели заедно со елаборат за анализа на проблемите. Во други, пак, има национален акционен план за безбедност во сообраќајот на патиштата со листа на конкретни акции за негово спроведување, формирајќи еден вид на програма за работа. Некои земји членки имаат еден или неколку комплементарни планови за решавање на безбедноста на одредена патна делница, одредени категории учесници во патниот сообраќај, типови на патот или за конкретни сообраќајно-безбедносни проблеми на патиштата, на пример посебен сообраќајно-безбедносен план за мотоцикли и сл. Постојат и земји членки кои одлучиле да немаат традиционални сообраќајно-безбедносни планови, туку посебно и тековно да ги менаџираат проблемите кои постојат.

Во европското законодавство во областа транспорт, подобласт патен транспорт, постои посебно ниво во кој се систематизирани сите важечки акти на ЕУ во однос на безбедноста во патниот сообраќај⁴⁷²:

- Директива 2006/126/ЕК на Европскиот парламент и Советот од 20 декември 2006 година за возачките дозволи.

Со оваа Директива се усогласуваат условите за издавање возачки дозволи на национално ниво. Целта е да се подобри меѓусебното признавање на дозволите и да се овозможи полесно движење на луѓето во рамките на ЕУ.

- Предлог до Советот за регулирање од 30 август 2011 година за воспоставување на систем за регистрација на транспортери на радиоактивни материјали COM (2011) 518.

Овој предлог за регулатива е насочен кон замена на националните извештаи и овластувачките процедури кои се однесуваат на носителите на радиоактивни материјали во еден единствен систем за регистрација. Спроведување на Регулацијата треба да овозможи постапките да се поедностават и административниот товар да се намали, а се бара одржување на високо ниво на заштита од радијација.

- Директива 2004/54/ЕК на Европскиот парламент и Советот од 29 април 2004 година за минималните услови за безбедност на тунелите во транс-европската патна мрежа.

Одреден број на тунели во Европа, кои биле изградени пред подолго време, биле дизајнирани во време кога техничките можности и транспортните услови биле мно-

⁴⁷¹ Досега вакви стратегии донесле следниве земји членки: Австрија, Бугарија, Хрватска, Кипар, Чешка, Данска, Естонија, Финска, Германија, Грција, Унгарија, Ирска, Италија, Летонија, Литванија, Холандија, Полска, Португалија, Словачка, Шпанија, Шведска, Обединетото Кралство

⁴⁷² Пописот на важечките акти во Европската унија во областа на безбедноста во патниот сообраќај е преземен од

http://eur-lex.europa.eu/search.html?qid=1413412030930&OBSOLETE_LEGISUM=false&type=named&SUM_2_COD ED=3202&SUM_1_CODED=32&name=summary-eu-legislation:transport&SUM_3_CODED=320204

[пристапено на 05.10.2014]

гу поразлични од оние денес. Инцидентите кои се случуваат во тунелите ја потенцираат важноста од усвојување на усогласени мерки на безбедност. Оваа директива предвидува: поставување на Менаџер на тунелот – јавно или приватно тело одговорно за управување со тунелот, во сите фази (дизајн, конструкција и функционирање); назначување на безбедносен офицер, кој ќе ги координира сите превентивни и безбедносно-заштитни мерки за да се постигне безбедност на корисниците и техничкиот персонал; периодични инспекции за време не подолго од 6 години; анализа на ризиците, со земање предвид на сите дизајн фактори и сообраќајни услови кои ја зафаќаат безбедноста, како што се сообраќајните карактеристики и типот, должината и геометријата на тунелот, како и дневните проекции за бројот на движење на тешки товарни возила низ тунелот.

- Директива 2008/68/ЕК на Европскиот парламент и Советот од 24 септември 2008 година за превоз на опасни материи.

Оваа директива го утврдува заедничкиот режим за сите аспекти на превозот на опасни материи, од патен, железнички и внатрешен воден сообраќај во рамките на ЕУ. Притоа, земјите членки на ЕУ имаат право да го регулираат или забранат превозот на опасни материи низ нивната територија.

- Директива 95/50/ЕК од 6 октомври 1995 година, за униформните процедури за проверка на превозот на опасни материи во патниот сообраќај.

Со оваа Директива земјите членки на ЕУ мора да проверат дел од пратките на опасни материи транспортирани преку патиштата во нивната територија или кои влегуваат од трети земји, заради нивна усогласеност со законите кои ја регулираат оваа област.

- Директива 2000/30/ЕК на Европскиот парламент и Советот од 6 јуни 2000 година за техничкиот патен преглед за техничката исправност на комерцијалните возила кои се движат низ ЕУ.

Оваа директива ја утврдува правната рамка за патните технички проверки на комерцијалните возила кои се наменети за превоз на патници или стоки. Таа ја дополнува Директивата 96/96/ЕК со која бил воведен задолжителен годишен технички преглед за патничките комерцијални возила во станиците за технички преглед. Ваквите проверки на патиштата за комерцијалните возила кои се движат низ земјите членки на ЕУ се вонредни. Тие се вршат од страна на властите кои се одговорни за патиштата, на пристаништата, или секаде на друго место кое се смета за соодветно.

- Директива 2009/40/ЕК на Европскиот парламент и Советот од 6 мај 2009 година за техничките прегледи на моторните возила и нивните приколки.

Во рамките на заедничката транспортна политика на ЕУ, оваа директива ја усогласува фреквенцијата на техничките прегледи и детали за тоа кои делови од моторни возила мора да се тестираат. Минималните стандарди и методи за реализација на техничките прегледи се дефинирани во рамките на законодавството на ЕУ и важат и за приватните и за јавните моторни возила.

- Директива 2010/35/ЕУ на Европскиот парламент и Советот од 16 јуни 2010 година за преносливата опрема под притисок и за укинување на Директивите на Советот 76/767/ЕЕЗ, 84/525/ЕЕЗ, 84/526/ЕЕЗ, 84/527/ЕЕЗ и 1999/36/ЕЗ.

Оваа директива ги утврдува деталните правила за пренослива опрема под притисок со цел да се подобри безбедноста и да се обезбеди слободно движење на таквата опрема во рамките на ЕУ. Таа го ажурира претходното законодавство, особено во поглед на барањата на сообразност, проценки на сообразност и процедури на сообразност во однос на преносливата опрема под притисок.

- Предлог за Директива на Европскиот парламент и Советот за олеснување на прекуграничното спроведување на безбедноста на сообраќајот на патиштата COM (2008) 151.

Европската унија спроведува политика наменета за подобрување на безбедноста на сообраќајот на патиштата и намалување на бројот на смртни случаи и повреди во сообраќајните несреќи. Примената на санкции е важен инструмент со кој треба да се постигне оваа цел, но санкциите често не се спроведуваат кога дела се извршени со возило регистрирано во друга земја членка од онаа каде што делото е сторено. Систем за размена на информации кој се предвидува во оваа директива треба да помогне за олеснување на прекуграничното извршување на санкциите против најопасните сообраќајни деликти.

- Одлука на Советот 93/704/ЕЕЗ од 30 ноември 1993 година за воспоставување на База на податоци на Заедницата за сообраќајни несреќи.

Целта на оваа одлука е да се спротивстави на патните сообраќајни несреќи и нивните последици, преку собирање на детални податоци за нив, а заради понатамошна нивна експертска анализа и обработка. Секоја земја членка на ЕУ мора секоја година да доставува податоци за сообраќајните несреќи кои се случиле на нејзината територија на Статистичката служба на Европската Унија (Eurostat), според параметрите поставени во оваа одлука. На 20 ноември 2003 година стапила во сила Регулацијата на Европската комисија 1882/2003 со која се заменила одлуката од 1993 година.

- Директива 96/53/ЕК од 25 јули 1996 година за максимално дозволените димензии во националниот и меѓународниот сообраќај и максимално дозволените тежини во меѓународниот сообраќај за одредени возила кои се движат во рамките на Заедницата.

Оваа директива се однесува за димензиите на оние возила кои пренесуваат стоки (потешки од 3,5 тони) или патници (со повеќе од 9 седишта).

Во Европската унија⁴⁷³, санкциите за кршење на правилата и прописите во патниот сообраќај можат да бидат финансиски и не-финансиски. Земјите членки ги применуваат и двата типови на санкции истовремено и за кривичните и за граѓанските/административни сообраќајни деликти, во различни комбинации и на различни начини.

Финансиските санкции бараат прекршителот⁴⁷⁴ да плати одредена сума на пари на овластена агенција или оператор како последица од неговото кршење на правилата и прописите во патниот сообраќај пропишани со соодветните закони. Додека традиционалните финансиски санкции одмерувани и изрекувани од судовите нашироко продолжуваат да се применуваат, постои зголемување на „фиксните“ финансиски санкции за не-сериозните патни сообраќајни прекршоци. Бидејќи сумата пари која треба да се плати е фиксно определена со закон, прекршителот нема потреба да се појави пред судот. На тој начин се помага процесите за спроведување на сообраќајните закони да бидат поефикасно водени и да се намали оптовареноста на судовите.

Примарните не-финансиски санкции изрекувани од судовите или другите статутарни органи одговорни за патните сообраќајни прекршоци, можат да бидат:

- казна затвор – затворање на прекршителот за определен период и под определени услови;

⁴⁷³ Повеќе за типовите и видовите на санкции во земјите членки на Европската унија во истражувањето: European Commission, Directorate-General Energy and Transport, Directorate E-Inland Transport, CAPTIVE – Common Application of Traffic Violations Enforcement, Final Report, 2006, pp. 5-8

⁴⁷⁴ Тука се мисли на виновникот и осуден за сообраќајно кривично дело или прекршок и тој може да биде возач, сопственик или оператор на возило

- дисквалификација од возење и одземање на возачката дозвола – физичко одземање на возачката дозвола на лицето за определен период на време со цел да се спречи да управува со видови на возила кои се покриени со возачката дозвола;
- казни поврзани со поени (познати како казнени поени) – внесување (или одземање) на поени во (или од) возачката дозвола на лицето доколку изврши типични помалку сериозни патни сообраќајни прекршоци. Ако возачот акумулира (или изгуби) одреден број на поени за определен период, тогаш тој се дисквалификува од возење за определен период. Периодот за кој поените остануваат валидни и можат да се бројат до дисквалификација варира;
- дисквалификација од оперирање со возило – слична со дисквалификацијата од возење, само што се применува врз операторите на возила (на пример, комерцијалните возни паркови) чии лиценци за оперирање може да бидат одземени за определен период на време;
- курсеви за тренинг и рехабилитација – формални едукативни и тренинг курсеви, кои обично се фокусираат на промена на однесувањата, ставовите и одговорноста на возачите во однос на специфични аспекти од возењето (на пример, возење со брзина до ограничувачката). Овие курсеви типично се нудат како алтернативни казни (или заедно со редуцирана форма на некоја друга казна). Присуството на прекршителот и успешното завршување на курсот се задолжителни;
- општокорисна работа – казна која од прекршителот бара за време на не-работните часови да изведува неплатена работа за доброто на заедницата. Оваа работа е обично надгледувана од страна на официјално лице од овластена агенција (како на пример, национална казнена служба и сл.);
- одземање на возило – формална конфискација на возилото од страна на овластена агенција или оператор сè додека определено дејствие не е извршено (на пример, додека не се плати финансиската казна);
- ресторативна правда – казни во кои жртвата има можност да го изрази врз прекршителот, целокупното влијание на деликтот врз неговиот живот, да добие одговори на сите прашања околу инцидентот и да партиципира во принудувањето на прекршителот на одговорност за неговите постапки. Жртвите понекогаш добиваат некој вид на реституција од прекршителот.

Исто така, важно е да се напомене присуството на други видови на казни, како на пример финансиско/не-финансиските хибридни казни и т.н. консеквентни казни:

- хибридните казни – во некои држави членки, како на пример во Обединетото Кралство, од прекршителите се бара да платат курс за едикација и свесност на возачот. Плаќањето за курсот се смета како финансиска казна и успешното завршување на курсот се смета како не-финансиска казна;
- консеквентни казни – овие казни се типични казни кои се изрекуваат на прекршителот од страна на не-статутарно тело, како последица од тоа што бил осуден за сообраќаен деликт (осигурителните компании го сметаат возачот кој бил претходно осуден за сообраќаен деликт, како поризичен и често му нудат повиоки осигурителни премии, кои може да бидат многу поскапи во однос на одредени финансиски казни кои ги платил откако бил осуден; во одредени случаи, вработувањето на лицето може да биде условено од поседување чиста возачка дозвола; во најголем број држави членки на ЕУ се пропишува дека работодавачот има должност да даде сигурност (преку осигурителните компании) дека негов вработен кој користи работно возило не претставува опасност за другите граѓани).

Од друга страна, зголемената улога на полицијата и подобреното спроведување на регулационите и превентивни мерки за унапредување на безбедноста во патниот со-

обраќај овозможува поголеми бенефиции. Додека спроведувањето на регулирањето на сообраќајот е важно за земјите членки, ЕУ може да игра важна улога во нејзините програми за безбедноста на патиштата во поттикнување на размена на информации за ефективни стратегии, ширење истражувања базирани на информации во програмите на ЕУ и спроведување на нови истражувања. Следниве предлози⁴⁷⁵ за ефективно спроведување на сообраќајните закони во земјите на ЕУ беа креирани, особено за акција од страна на оние кои се одговорни за дефинирање, промовирање и имплементирање на спроведување на стратегијата на локално, национално и европско ниво:

- врз основа на детални анализи на несреќите, потребно е да се постават специфични цели на национално ниво за усогласување со клучните сообраќајни мерки кои влијаат на нивото на безбедноста на патиштата – аранжманите за тоа се разликуваат од земја до земја. Овие цели ги определуваат мерките кои треба да бидат спроведени и прифатливи на соодветно ниво за секој прекршок по законот во квантитативна смисла (на пример, 95 % употребата на сигурносни појаси). Овие мерки се, како минимум, општа цел за однесување (брзина, возење во алкохолизирана состојба и употребата на сигурносен појас), но исто така и другите безбедносни прекршоци релевантни за земјата;
- за секој прекршок, да се интегрираат полициските спроведувачки активности во националната политика за безбедност во сообраќајот во врска со тоа дело, и тоа барем со вклучување на рекламни активности. Зголемувањето на ефикасноста на откривање со примена на случаен алко-тест и камера за докази за прекршоци како што се брзо возење, поминување на црвено светло и сл.;
- развивање на информации и ресурси за обука, со цел да се зголеми свеста и надлежноста на полицискиот персонал надлежен за спроведување;
- склучување експлицитни договори меѓу различните актери (законодавците, полицијата, органите за кривичен прогон) за последиците кои следат по откривање на сторителите;
- како дел од патот на ЕУ за безбедност на информатичкиот систем, соопштување на резултатите од одредени пилот проекти меѓу креаторите на политиката и полицијата;
- поттикнување и поддршка на воспоставување на ефективна мрежа на сообраќајната полиција во Европа, како дел од Петтата рамковна програма, формирана од широкиот ЕУ мониторинг проект за да се овозможи објективна споредба на појавата на одредени прекршоци и инциденцата на несреќи поврзани со овие дела. Некои од примерите⁴⁷⁶ во развиените земји, кои се однесуваат на превентивните полициски активности, од кои се постигнале придобивки се:

- во 2001 година Франција ги има најтрагичните податоци за безбедноста на патиштата, но по донесувањето на политиката на „нулта толеранција“ за прекршоците со пречекорување на брзината и значителните инвестиции во безбедносни камери и посебната полиција за патниот сообраќај, стапката на смртност опаднала за 43 % меѓу 2001 и 2007 година;
- една анкета од 2004 година покажала дека 45 % од француските возачи се изјасниле дека ќе го сменеле начинот на однесување при возење поради „стравот од казна“ (‘la peur de la sanction’), додека 37 % изјавиле дека ќе го направат тоа поради „поголема свест за ризик“ (‘la prise de conscience’);

⁴⁷⁵ European Transport Safety Council: Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe, Brussels, 1999, pp. 9-10, преземена од http://www.etsc.eu/oldsite/rep_road3.htm [пристапено на 20.12.2011]

⁴⁷⁶ The UK’s national cyclists’ organization: CTC, Campaigns Briefing: Traffic Policing /Other Enforcement Agencies, Traffic Police and other enforcement agencies, pp. 3, преземено од http://www.ctc.org.uk/resources/Campaigns/10_Traffic-Policing_brf.pdf [пристапено на 25.12.2011]

- истражување за поранешната шкотска канцеларија открило дека „разгледувањето на трошоците и придобивките од почитувањето на законот“ влијае врз тоа колку често возачите се вклучени во анти-социјалното однесување, како на пример претерано брзо возење;
- извештајот на британската влада за нови насоки во управувањето со брзината забележува дека воведувањето на 30 km/h ограничување на брзината во Грац, Австрија било пречекано со силно јавно одобрување, но сепак големите брзини повторно се вратиле назад на поранешното ниво кога полицијата при спроведувањето била релаксирана.

Како дел од стратегијата и политиките на ЕУ за превенција на сообраќајните несреќи и нивните последици низ патиштата во земјите членки, ЕУ има воведено посебен сервис, т.н. eCall⁴⁷⁷. На 13 јуни 2013 година, Европската комисија донесе два предлога кои ја комплетираат стратегијата на Комисијата за сервисот eCall, а во април-мај 2014 година, Европскиот парламент и Советот изнајдоа заеднички договор за овој предлог, кој обезбедува распоредување, најмалку 6 месеци пред датумот на примена на прописите кои се однесуваат на задолжителната монтажа на eCall уредите во возилата (автомобилите за лична употреба и комерцијалните лесни возила), како и создавање на eCall инфраструктура потребна за обработка на сите повици на територијата на ЕУ, со краен рок за распоредување на 1 октомври 2017 година. Според европската регулатива, секоја земја членка има право да ги организира своите служби за итни случаи на најефективен и најсоодветен начин за своите потреби, вклучувајќи го и правото да дозволат приватни организации признати од страна на земјата членка да управуваат со повиците.

Сервисот eCall се активира автоматски штом сензорите и/или процесорите во возилото (на пример, воздушните перничувања) ќе откријат сериозна сообраќајна несреќа. Штом се активира, системот свони на единствениот европски број за итни повици 112⁴⁷⁸, воспоставува телефонска врска до соодветниот центар за итни повици и испраќа детали за несреќата до спасувачките служби, вклучувајќи го времето на инцидентот, точната позиција на возилото и правецот на патувањето. Овој сервис, исто така, може да се активира рачно со притискање на едно копче во автомобилот, на пример, од страна на сведокот на сериозната несреќа. Се проценува дека 112 eCall⁴⁷⁹ може да го забрза одговорот при катастрофи за 40 % во урбаните средини и 50 % во селата и може да го намали бројот на жртви од најмалку 4 %, а бројот на тешки телесни повреди од 6 %.

⁴⁷⁷ За овој сервис повеќе кај Intelligent transport systems, The interoperable EU-wide eCall, преземено од http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm [пристапено на 30.06.2014]

⁴⁷⁸ повиците на 112 се бесплатни за корисниците.

⁴⁷⁹ Меѓутоа, 112 eCall не е црна кутија. Тој не ја снима постојано позицијата на возилото, туку снима само неколку податоци за да се утврди позицијата и правецот на возилото непосредно пред несреќата и овие податоци се пренесуваат само до центрите за итни повици, доколку постои сериозна несреќа. eCall не може да се користи за следење на движењата на возачот. SIM-картичката која се користи за пренос на eCall податоците е во фаза на хибернација, односно се активира само во случај кога возилото има сериозна несреќа (на пример, кога воздушното перниче се активира). 112 eCall не е скап сервис. Цената се проценува на помалку од 100 € по автомобил на денот на влегувањето во сила на предложениот пропис. Оваа цена се очекува да се намали во иднина, имајќи ги во предвид трендовите на трошоците за електронските компоненти и, исто така, економскиот обем (обврзувачки, сите нови автомобили ќе бидат опремени со овој сервис во ЕУ и во некои соседни земји).

4. Безбедноста во сообраќајот преку Vision Zero

„Визијата нула“ (Vision Zero)⁴⁸⁰ е сообраќајно-безбедносна политика, развиена во Шведска во доцните 90 ти години и базирана на четири елементи: етика, одговорност, филозофија на безбедноста и создавање на механизми за промена. Шведскиот парламент оваа стратегија ја усвои во 1997 година и оттогаш повеќе други држави ја следеа и прифатија слични такви стратегии.

Човечкиот живот и здравјето се непроценливи. Според оваа визија, не треба да биде дозволено животот и здравјето на луѓето да бидат подложени на ризик или опасност, заради придобивките на патниот сообраќаен систем, како што е мобилноста. Мобилноста и пристапноста, притоа, се својствени функции на безбедноста на системот, а не обратно, како што тоа генерално е денес. Тоа значи дека безбедноста во сообраќајот на патиштата треба да биде главна цел, според која ќе се оформуваат сообраќајните активности.

Сè до денес, одговорноста за сообраќајните несреќи и повреди паѓаше главно на индивидуални учесници во патниот сообраќај. Во Визијата нула одговорноста се споделува помеѓу субјектите кои го обезбедуваат системот и учесниците во него. Дизајнерите и реализаторите на системот, како и субјектите кои ја обезбедуваат патната инфраструктура, индустријата за производство на автомобили и полицијата, се одговорни за функционирање на системот. Во исто време, учесниците во патниот сообраќај се одговорни за следење и придржување до правилата и прописите, како што е почитувањето на ограничувањата на брзината и возењето под дејство на алкохол. Ако не ги следат сообраќајните правила и прописи, одговорноста паѓа и на дизајнерите на системот кои треба да го редизајнираат, вклучително и правилата и прописите.

Во минатото, пристапот кон безбедноста во патниот сообраќај генерално беше да стави обврска на учесниците во патниот сообраќај. Во Визијата нула, ова е заменето во поглед на успешноста во други полиња. Неговите две главни обележја се дека луѓето прават грешки и дека постои критична граница позади која преживувањето и опоравувањето од повредата не се можни.

Јасно е дека системот кој ги комбинира луѓето со брзите, тешки машини ќе биде многу нестабилен. За да се случи трагедија во патниот сообраќај, доволно е возачот да ја изгуби контролата само за дел од секундата. Патниот сообраќаен систем, притоа, треба да биде соодветно подготвен да ги земе во предвид човечките грешки и да ги апсорбира на начин со кој ќе бидат избегнати смртните последици и сериозните повреди. Сообраќајните несреќи со мали (лесни телесни) повреди, од друга страна, треба да бидат прифатени. Значајна цел е дека синџирот на настани кој доведува до смрт или телесна нефункционалност, мора да биде прекинат, на начин кој е одржлив, па за подолг временски период загубите по здравјето на луѓето ќе бидат елиминирани.

Ограничувачки фактор на овој систем е човечката толеранција на механичка сила. Синџирот на настани кој доведува до смрт или сериозна повреда може да биде прекинат во било која точка. Како и да е, својствената безбедност на системот, а со тоа и на учесниците во него, е детерминирана од изложеноста на сили кои се поголеми од

⁴⁸⁰ За Визијата нула повеќе кај Tingvall, C., Haworth, N., Vision Zero: and ethical approach to safety and mobility, 6th Institute of Transport Engineers International Conference on Road Safety and Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September, 1999, преземено од <http://www.general.monash.edu.au/MUARC/viszero.htm> [пристапено на 01.10.2013], Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., A., Jarawan, E., Mathers, C., World report on road traffic injury prevention, World Health Organization, Geneva, 2004, pp. 19-21 и Schermers, G., Cardoso, J., Elvik, R., Weller, G., Dietze, M., Reurings, M., Azeredo, S., Charman, S., Guidelines for the development and application of evaluation tools for road safety infrastructure management in the EU, Road Infrastructure Safety Management Evaluation Tools, 2011, pp. 21-23

човековата толеранција. Компонентите на патниот сообраќаен систем, вклучувајќи ја и патната инфраструктура и возилата, мора да бидат дизајнирани на начин на кој се поврзуваат едни со други. Количината на енергија во системот мора да биде чувана под критичните граници преку рестрикција на брзините на движење.

Додека општеството во целина има придобивки од безбедниот патен сообраќаен систем во економска смисла, Визијата нула го поврзува граѓанинот како индивидуа и неговото/нејзиното право да преживее во тој комплексен систем. Барањето на граѓаните за преживување и здравје е главната движечка сила на оваа визија, во која субјектите на патниот сообраќаен систем се одговорни кон граѓаните и мора да ја гарантираат нивната безбедност на долг рок. Затоа, неопходно е тие да бараат да соработуваат едни со други, заради создавање на безбеден систем. Во исто време, учесниците во патниот сообраќај имаат обврска да се придржуваат кон основните правила за безбеден патен сообраќај.

Сè додека Визијата нула не покажува дека амбициите на патната безбедност историски се погрешни, акциите кои треба да се преземаат се делумно различни. Главните разлики веројатно може да бидат пронајдени во однос на тоа како безбедноста се промовира, па постојат неколку иновации кои произлегуваат како резултат на визијата, особено во инфраструктурата и управувањето со брзината⁴⁸¹.

Визијата нула е долгорочна стратегија во која подобрувањата се распоредени во постепени зголемувања и каде со тек на време, одговорноста за безбедноста се споделува помеѓу дизајнерите и учесниците во патниот сообраќаен систем. Идејата е дека системот кој е потолерантен на човечките ограничувања ќе доведе до евентуална промена во распоредот на одговорноста помеѓу автомобилската индустрија, здравствениот сектор, сообраќајно-безбедносниот инженеринг и сообраќајното планирање. Според стратегијата, ако безбедноста на системот не може да биде променета, тогаш радикален начин за редукација на сообраќајните штети е намалување на брзината на движење. Од друга страна, доколку одржливото намалување во брзината е неприфатливо, алтернатива мора да биде инвестирањето во подобрување на безбедноста на системот⁴⁸², на одредено ниво од посакувана мобилност.

Визијата нула е релевантна за сите држави кои имаат намера да создадат одржлив патен сообраќаен систем. Нејзините основни принципи може да бидат аплицирани на секој вид на патен сообраќаен систем, на секоја фаза од развојот. Земјите членки на ЕУ следејќи ја оваа визија, во следниот период започнаа со процес на создавање на

⁴⁸¹ Во Шведска, главните мерки кои се преземени до денес вклучуваат:

- воспоставување на цели за перформансите на безбедноста за различни делови од патниот сообраќаен систем;
- фокус на заштитата на и во возилата од сообраќајни несреќи;
- обезбедување на повисоко ниво на употреба на сигурносни појаси и вградување на паметни, аудио потсетници за употреба на сигурносните појаси во новите автомобили;
- инсталирање на централно-заштитни бариери од сообраќајни несреќи кај руралните патишта со единечен коловоз;
- охрабрување на локалните власти за имплементација на зони на движење со брзина до 30 km/h;
- поширока примена на технологијата со камери за брзината на движење;
- зголемување на бројката на случајни тестови за управување под дејство на алкохол;
- промоција на безбедноста како компетитивна варијабла во сообраќајно-патните договори.

⁴⁸² Инвестирањата во Шведска биле главно насочени на управување со брзината каде таа е потенцијална причина за конфликт со другите возила и обезбедување на подобри врски помеѓу заштитата од сообраќајни несреќи кај возилата и во инфраструктурата. Други инвестирања биле насочени кон поголема заштита на патните површини и поголема сепарација на учесниците во сообраќајот каде брзините надминуваат 60-70 km/h. За безбедноста на пешаците, целта била да се намали брзината на возилата на 30 km/h каде постои потенцијална опасност помеѓу возилата и пешаците или пак, физички да се одделат возилата и пешаците.

вакви визии, во форма на стратегии, акциони планови и сл. Република Македонија следејќи ги европските и светски трендови во областа на безбедноста во патниот сообраќај, а врз основа на Визијата нула, создаде Национална стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата, за период од пет години 2009-2014. По голем дел од превентивните мерки кои се однесуваат на намалување на сообраќајните несреќи преку елиминирање и редуцирање на ризик факторите и опасностите, прилагодени на македонските услови веќе се вградени во оваа стратегија.

5. Декадата за акција за безбедност на патиштата од Организацијата на Обединетите Нации

На 02.03.2010 година, Генералното Собрание на Организацијата на Обединетите Нации периодот од 2011 до 2020 година го прогласи за Декада за акција за безбедност на патиштата за да се поттикнат напорите на национално и глобално ниво за да се запре и да се намали растечкиот тренд на смртност и повреди од сообраќајни несреќи во светот. Генералното Собрание побара Светската здравствена организација во соработка со останатите партнери да подготви акционен план за спроведување на декадата. Предлогот за прогласување на Декада за акција за безбедност на патиштата беше доставен на Првата глобална министерска конференција за безбедност на патиштата што се одржа во ноември 2009 во Москва⁴⁸³. Според Светскиот извештај за спречување на повредите во патниот сообраќај, подготвен од страна на Светската здравствена организација и Светската Банка, повредите во патниот сообраќај претставуваат голем здравствен проблем и водечка причина за смрт и повреди ширум светот и дека сообраќајните несреќи убиваат повеќе од 1,2 милиони луѓе и предизвикуваат повреди, односно траен инвалидитет кај дури 50 милиони луѓе годишно, со што сообраќајните несреќи се водечка причина за смрт кај деца и младинци на возраст од 5 до 29 години. Повеќе од 90 % од смртните случаи предизвикани од сообраќајните несреќи се случуваат во земји со ниски, односно средни приходи и во овие земји најранливи се пешаците, велосипедистите, корисниците на моторизирани возила со две, односно три тркала и патници во небезбеден јавен транспорт⁴⁸⁴. Без соодветна акција, проблемот само ќе се влоши во иднина кога, според проекциите, до 2020 година, смртните случаи од сообраќајни несреќи ќе станат една од водечките причини за смрт, особено во земји со ниски, односно средни приходи. Според извештајот, само 15 проценти од државите имаат соодветна законска регулатива за адресирање на некои од клучните фактори на ризик, меѓу кои се возењето под дејство на алкохол, пречекорување на дозволената брзина, и не употреба на опрема за пасивна безбедност (сигурносни појаси, заштитни шлемови). Со Декадата за акција за безбедност на патиштата треба да се поттикнат националните и меѓународните институции и организации да ги зголемат активностите за постигнување на безбедност на патиштата како подобрување на патната инфраструктура, безбедноста на возилата, однесувањето на учесниците во сообраќајот и интервенцијата непосредно по сообраќајна несреќа.

Инаку, во текот на изминатите триесет години многу земји со високи приходи постигнале значително намалување на бројот на смртни случаи, односно повреди од сообраќајни несреќи, преку одржливо залагање за добро фокусирани програми за спре-

⁴⁸³ Московска декларација, Прва глобална министерска конференција за безбедност на патиштата: време за акција, Москва, 19-20.11.2009 година. Владата на Република Македонија со писмо ја има поддржано Московската декларација и Декадата за акција за безбедност на патиштата.

⁴⁸⁴ Д-р Етјен Круг од Светската здравствена организација за оваа категорија на учесници вели дека се „група на учесници во сообраќајот посебно изложена на опасност – луѓе кои многу често не се во можност да си дозволат да имаат автомобил, но се жртви на сообраќајни несреќи“

чување на повреди кои се базирани на докази, и дека со понатамошни напори, сè повеќе се можни мрежи на патен сообраќај целосно ослободени од смртни случаи, и дека, земјите со високи приходи треба да продолжат во насока на воспоставување и постигнување на амбициозни цели за намалување на бројот на повредени на патиштата и да поддржуваат глобална размена на добри практики во полето на спречување на повреди кои настануваат на патиштата.

6. Национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата – реалност или предизвик?

Со Законот за изменување и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, бр. 64/09 од 22.05.2009 година, беше додаден нов член 416-а, кој се однесува на еден нов и многу важен аспект за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Па така, се наведува дека заради унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата, Собранието на Република Македонија донесува Национална стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата, за период од пет години. Националната стратегија на Република Македонија ја изготви Координативно тело кое беше формирано од Владата на Република Македонија и составено од 11 членови – претставници од државните органи, РСБСП, институции и правни лица кои вршат работи од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, со мандат од шест години. Координативното тело беше задолжено и за следење на имплементацијата на Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Оваа стратегија⁴⁸⁵ е прва стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Република Македонија која требаше да придонесе за поголема безбедност на сообраќајот на патиштата во периодот 2009 – 2014 година.

Главната цел беше бројот на жртви во сообраќајот на патиштата во Република Македонија до 2014 година да се намали за 50 % и 0 (нула) деца – жртви, учесници во патниот сообраќај, и таа беше поставена следејќи ги плановите и актите на Европската Унија. Но, главното прашање кое следеше и се поставуваше во годините после нејзиното донесување беше дали оваа цел е навистина реално остварлива?

Програмата во Националната стратегија предвидуваше вкупно намалување на бројот на жртвите во следните 5 години за околу 200 лица, имплементирање на предлог мерките за кои се потребни годишни вложувања од 40 милиони евра или вложувања за петгодишен период од вкупно 200 милиони евра кои би биле најмалото вложување што би ги оправдало очекувањата (притоа не беа земени предвид трошоците за ресоцијализација на повредените).

Оттука, преку примената на Националната стратегија беше наведено дека ќе се придонесе за директни добивки во износ од 200 милиони евра (бидејќи според европските мерила секоја жртва во сообраќајот е проценета на еден милион евра), кои се истражуваат со намален број на жртви и на повредени, намалување на трошоците за лекување на повредените, намалени материјални штети, намалени штети на патот и патната инфраструктура, како и за индиректни придобивки во износ од 300 милиони евра во заштитата на човековата околина и социјалната сфера.

Во Националната стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата за периодот 2009-2014, е потенцирано дека целосното почитување на законската регулатива од сите учесници во сообраќајот е важна мерка која доведува до подобрување на безбедноста во сообраќајот, имајќи предвид де-

⁴⁸⁵ Републички совет за безбедноста на сообраќајот на патиштата, Национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2009-2014, Скопје, 2008 (прифатена на седница на Собранието на Република Македонија на 11.11.2008)

ка повеќе од 90% од сите сообраќајни незгоди се предизвикани од субјективен фактор. Затоа, главните подрачја за дејствување на Националната стратегија предвидува нивна реализација, меѓудругото, и преку превентива и намалување на сообраќајните прекршоци, како и преку намалување на сообраќајната деликвенција во патниот сообраќај во Република Македонија. Останатите активности на дејствување, предвидени во Националната стратегија, се однесуваат на: пат и патна инфраструктура; техничка исправност на возилата; контрола и регулирање на патниот сообраќај; јакнење на свеста на граѓаните за потребата од сообраќајна едукација; воведување безбедни и екотехнологии; континуирана едукација и професионален тренинг. Исто така, предвидени се пет мерки насочени кон регулативата од областа на сообраќајот т.е. нејзино почитување од страна на сите учесници во сообраќајот (подобрување на нејзината ефикасност; поголем надзор врз состојбите во врска со нејзината примена; перманентно следење и усогласување со регулативите во ЕУ; подобрување на ефикасноста во работата на сообраќајната полиција и на административните служби во неа; подобрување на ефикасноста во почитувањето на законските норми во областа на одржување на патиштата).

Националната стратегија беше подготвена со консултирање на сите релевантни домашни закони, како и релевантната европска регулатива која се однесува на безбедноста во патниот сообраќај од сите нејзини аспекти. Консултации биле извршени и со релевантни државни институции од соседството.

Денес, кога периодот за реализација на целите поставени во стратегијата веќе измина, може да се извлечат заклучоци за нејзиното остварување во практика. Од претходно презентирани статистички податоци во трудот, повеќе од јасно е дека нејзините цели не се постигнаа. Иако, текстот на стратегијата е одлично конципиран и прилагоден на македонските состојби во патниот сообраќај, преку идентификација на областите каде треба да се дејствува со предлог на конкретни превентивни мерки, очигледно е дека во практика ваквите активности не беа доследно реализирани.

Следната национална стратегија која треба да се однесува на периодот 2015 – 2020 година, не би требало значајно да се разликува од претходната во однос на целите и подрачјата на дејствување, затоа што главниот проблем е нејзино практично спроведување. За таа цел, законодавецот треба да предвиди задолжителна соработка на државните органи со РСБСП во насока на имплементација на стратегијата, а РСБСП да биде главниот координатор на активностите преку давање на советодавни мислења за подобрување на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата низ Република Македонија.

ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА И ПРЕПОРАКИ

ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА

Патниот сообраќај, со целокупното свое значење, улога, функција, потреба, начин и стил на индивидуално живеење, но и општествено функционирање, претставува еден од главните предизвици на современиот свет. Феноменот на патниот сообраќајот, одамна далеку ги надмина рамките на стопанска гранка и денес претставува широка област на фузирани техничко-технолошки пронајдоци, како средство за задоволување на егзистенцијалните и општествени потреби на огромен и разновиден број на учесници во него. При користењето на сообраќајните средства и објекти, помеѓу учесниците во патниот сообраќај се развиваат низа на специфични, непостојани врски кои се подложни на брзи промени врз основа на општествените односи.

Негативната страна на патниот сообраќај се согледува преку типичната социјална сфера на ризиците, опасностите и загрозувањата кои постојат и се појавуваат на патиштата, а поради кои настануваат и сообраќајните несреќи. Порастот на сообраќајот денес, кој е условен од зголемувањето на бројот на учесниците, возниот парк, техничките средства и нивните можности, како и концентрација на корисниците на сè потесен сообраќаен простор. Притоа, денес се препознаваат сè поизразени значајни разграничувања помеѓу развојот на науката и техниката и развојот на сообраќајно-техничката свест, етика, морал, култура, знаења и оспособеност на сите лица кои директно или индиректно се вклучени во сообраќајните текови на патиштата. Како резултат на зголемувањето на бројот на моторните возила на патиштата и не водењето грижа за осовременување на патната инфраструктура, заедно со отсуството на квалитативно подобрување на стратегиите за безбедност на сообраќајот на патиштата и нивна практична реализација, не може да се очекува зголемување на нивото на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата.

Покрај човечките загуби и телесните повреди кои настануваат како резултат на негативните појави во патниот сообраќај, со порастот на бројот на моторните возила на патиштата, кои во голема мера зависат од фосилните горива, постојат и низа на други негативни ефекти за здравјето на луѓето и животната средина. Со наметнатата потреба за зголемено користење на моторните возила, се намалува физичката активност кај луѓето, што не е добро за нивното здравје. Поради испуштањето на штетни гасови во атмосферата, во многу делови на светот веќе се чувствуваат последиците од климатските промени, кои исто така, директно неповолно влијаат врз човековото здравје.

Безбедноста во сообраќајот е изразена интердисциплинарна област, пред која се поставуваат сложени цели и задачи на теоретски, практичен, феноменолошки, етиолошки, превентивен и терапевтски план.

Безбедноста во патниот сообраќај претставува состојба на одговорно, совесно и дисциплинирано однесување на луѓето без присуство на опасност која произлегува од нивното учество, заради постигнување на оптимално ниво при функционирањето на сообраќајот на патиштата.

Мора да се прифати фактот дека во последно време, смртноста од сообраќајните несреќи, како неодговорни однесувања на учесниците во патниот сообраќај се растечки глобален јавно-здравствен проблем. Познато е дека во реалноста не е можно комплетно елиминирање на сите ризици, опасности и загрозувања кои доведуваат до настанување на сообраќајните несреќи, но, можно е да се редуцира човековата изложеност на ризик од повреди и страдања, како и минимизирање на неговиот интензитет и последици. Токму затоа, морална заповед е да се направи сè што е во можност и што им стои на располагање на одговорните субјекти и целокупното општество за да се намалат фатал-

ните ризици кои произлегуваат од употребата и функционирањето на патниот сообраќаен систем. Главните ризик фактори може да се категоризираат во четири групи:

- фактори кои влијаат на изложеноста на ризик, како што се демографските и економските фактори, степенот на моторизираност и активностите на планирање при искористување на теренот при изградба на патна инфраструктура;
- фактори кои влијаат на вклученоста во сообраќајни несреќи, како што се неприлагодената и зголемена брзина, возењето под влијание на алкохол или други недозволен супстанции, небезбедниот дизајн на патиштата и недостаток од ефективно спроведување на законските правила и прописи за безбедност во патниот сообраќај;
- фактори кои влијаат на зачестеноста на сообраќајните несреќи и повредите од нив, како што се не примената на сигурносни појаси, седишта за деца или заштитни шлемови, недоволна заштита при удари на патниците и лицата кои се удрени од возилата и присуството на алкохол или други недозволен супстанции;
- фактори кои влијаат на последиците од сообраќајните несреќи, како што се доцнењето во справувањето со сообраќајната несреќа и обезбедувањето на мерки за спасување и психолошка помош на жртвите.

Заради целосно интегрирање на Република Македонија во ЕУ, неопходно е да се прекине негативниот развој на бројот на сообраќајни несреќи и нивните последици и да се започне со промени во целото општество со посебен акцент на безбедноста на патниот сообраќај. Целосното почитување на законската регулатива од сите учесници во сообраќајот на патиштата е особено важна цел, која иако не може да се квантифицира во однос на намалувањето на бројот на кривичните дела, бројот на сообраќајните несреќи и настраданите лица во нив, сепак има големо влијание. Подобрувањето на ефикасноста на законската регулатива, поголемиот надзор врз примената на законската регулатива, хармонизација на законската регулатива со европската, подобрување на ефикасноста на сообраќајната полиција и административните служби и подобрување на законската регулатива во областа на одржување на патиштата се некои од мерките кои треба да се преземат во предвидените временски граници. Но, се утврди дека ваквите цели и мерки беа преамбициозни, т.е. премногу оптимистички поставени во Националната стратегија, која претставуваше прва стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Република Македонија и која требаше да придонесе за поголема безбедност на сообраќајот на патиштата во периодот 2009 – 2014 година. Може да се заклучи дека активностите за зголемување на сообраќајно-безбедносното ниво на патиштата во Република Македонија не се движее во вистинскиот правец и во позитивната насока, па од оваа временска дистанца се утврдува дека податоците од претходно направените научно-теоретски анализи не ни обезбедуваат голема доза на оптимизам за да се потврди сето тоа. Значи, претстои уште работа на многу полиња, за да се постигне оптимално ниво на безбедност во патниот сообраќај во Република Македонија.

Патиштата претставуваат еден од основните фактори за понатамошен развој на сите општествени сегменти во државата. Патната транспортна инфраструктура, со исклучок на автопатите, се карактеризира со релативно голема густина. Основната патна инфраструктурна мрежа во Република Македонија според оценките на експертите е релативно добра и може да претставува добра основа за понатамошна нејзина модернизација, но на нашите патишта сеуште постои релативно висок степен на латентни опасности и загрозувања за учесниците и материјалните добра. Тоа е така затоа што градбата на патната мрежа и нејзината модернизација во целина сè уште не задоволуваат и не го следат развитокот и потребите на учесниците во современиот патен сообраќај. Под услов да продолжи воспоставениот тренд на зголемување на степенот на моторизација

кај граѓаните, за што постојат добри предуслови за тоа, а од друга страна да не се започне со осовременување на патната мрежа заедно со нејзината инфраструктура, тогаш во скоро време треба да се очекува голем дел од патиштата низ државава да бидат преоптоварени, т.е. над границите на нивниот максимален капацитет за функционирање. На локалните патишта и улиците во населените места сообраќајно-безбедносната состојба не задоволува, од аспект првенствено на нивната (не)квалитетна изградба или реконструкција, при што нивната техничка состојба е лоша. Постојат голем број улици во населените места кои се тесни, непрегледни и недоволно осветлени на кои недостига сообраќајна сигнализација, соодветен простор за движење на пешаци и велосипедисти, што значи дека не постои можност за деференцијација на сообраќајот според учесниците, забележливи се чести отвори, прекопи и затворања на сообраќајниците поради градба на објекти, неблаговремено отстранување на недостатоците и др. Ова се дел од состојбите што го карактеризираат сообраќајното уредување и управување во населените места, настанати поради објективни причини поврзани со урбанизацијата на населените места, која придонесува за бавното и неадекватно решавање на проблемите и потребите што ги наметнува патниот сообраќајот, па дури и оние ситните, што можат да бидат решени без некои поголеми материјални вложувања.

Секој учесник во патниот сообраќај може да даде придонес истовремено и за загрозување и за подобрување на безбедноста во патниот сообраќај, што значи дека неговата одговорност е двојна. Бројката на настраданите лица во сообраќајните несреќи е позната, меѓутоа бројката на лицата кои се изложени на ризик, степенот до кој тие се изложени на ризик и големината на ризикот да настрадаат не е позната. Голем број на едноставни прашања не можат да бидат одговорени, токму поради проблемот на изложеноста. (Не)постоенето и (не)достапноста на добро документираните бази на податоци е дополнителен проблем при проучувањето на неодговорните однесувања на учесниците во патниот сообраќај. Од статистичките податоци на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија, Министерството за транспорт и врски и од Државниот завод за статистика на Република Македонија, евидентно е дека на патиштата кај нас сè уште постои релативно висок степен на загрозеност на безбедноста на учесниците во сообраќајот, материјалните добра и другите вредности, што упатува на констатацијата дека состојбата со безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија е неповолна.

За организирана, смислена, адекватна, целисходна, рационална, а со тоа и ефикасна општествена реакција на негативните општествени појави во сообраќајот, посебно на сообраќајните несреќи, нужно е да се познаваат етиолошките, феноменолошките и другите карактеристики на овие појави. Во Република Македонија во последните 10 години (периодот 2003-2012 година) во просек секоја година се случувале по 3.563 сообраќајни несреќи, а во нив животот го губеле по 152 лица. Во просек по 13 лица биле на возраст под 18 години, а нивниот вкупен број во овој период изнесува 125 лица. Најголема бројка е регистрирана во 2007 година, кога животот го загубиле 173 лица. Секоја година од сообраќајните несреќи тешко и лесно телесно повредени биле по 5.375 лица. Во 2013 година е достигнат алармантен број од 198 загинати лица на патиштата низ Република Македонија, бројот на тешко повредени лица е 927, а на лесно повредени лица е 5557. И покрај заложбите и напорите на надлежните субјекти, сепак во последните години не е забележано извесно намалување на бројот на сообраќајните несреќи, ниту бројот на загинати лица. Сеуште, децата се жртви на сообраќајните несреќи на патиштата низ државава. Наведените показатели укажуваат дека безбедноста во сообраќајот на патиштата сè уште кај нас, како и во повеќето држави во светот, се смета за сериозен и актуелен сообраќајно-безбедносен и јавно-здравствен проблем.

Профилот на сообраќајните несреќи и последиците од нив во Република Македонија изгледа вака:

- после 2007 година бројот на сообраќајните несреќи е во постојан пораст, со мали варијации и секогаш над 4.000;
- просечно, секој ден се случувале по околу 10 сообраќајни несреќи, по 26 сообраќајни несреќи на секои сто километри пат и по 11 сообраќајни несреќи на 1.000 возила;
- најмногу сообраќајни несреќи се случуваат во текот на месеците: мај, јуни, јули, август, септември и октомври (крајот на пролетта, летниот период и почетокот на есента), при што секој месец се случувале над 3.000 сообраќајни несреќи;
- скоро подеднакво се случуваат во текот на сите денови од седмицата, со извесно зголемување во петок и сабота (над 5.000 сообраќајни несреќи дневно);
- од 12 до 20 часот се случиле половина од сите сообраќајни несреќи;
- најголем број од сообраќајните несреќи се случиле во населба (без автопатишта), значи во урбани делови и на сув коловоз;
- најмногу сообраќајни несреќи се случиле на подрачјето на СВР Скопје (38,70 % од вкупно случените сообраќајни несреќи во Република Македонија);
- најголемиот дел од грешките, дури 92,82 % потекнуваат од возачите;
- главна причина за сообраќајните несреќи е брзо возење на патиштата (40,19 %);
- повеќе од половината настрадани лица во сообраќајните несреќи (57,67 %) се резултат на меѓусебните судари на возилата во движење;
- на секои 58 часа во Република Македонија загинавал по еден граѓанин;
- секоја година по 1 лице загинавало, а 39 биле лесно или тешко телесно повредувани на секои сто километри пат;
- бројот на потешко и полесно повредени лица по 2007 година постојано надминува 6.000;
- скоро половина од загинатите лица (47,66 %) се возачи;
- најголем дел од загинатите, потешко и полесно повредените возачи и патници, биле во патнички автомобили;
- во 5 % од вкупниот број на сообраќајни несреќи со настрадани лица биле вклучени едно или повеќе лица под дејство на алкохол;
- бројот на сообраќајните несреќи со настрадани лица во кои биле вклучени едно или повеќе лица под дејство на алкохол и нивниот удел во вкупниот број на сообраќајни несреќи со настрадани лица се во постојано опаѓање;
- најголемиот број (77,77 %) од учесниците кои за време на сообраќајната несреќа биле под дејство на алкохол, биле возачи на патнички автомобили;
- повеќе од половина од загинатите и повредените лица се на возраст од 25 до 64 годишна возраст;
- скоро подеднакво загинаваат лица при сообраќајни несреќи во населба (без автопатишта) и вон населба (без автопатишта) на сув коловоз;
- најголем дел од материјалната штета при сообраќајните несреќи, се причинува на подрачјето на СВР Скопје.

Според овие индикатори се констатира дека сообраќајно-безбедносна состојба на патиштата во Република Македонија е неповолна и тенденциите во функционирањето на сообраќајот на патиштата, се алармантни, загрижувачки и неприфатливи за нашето општество. Поради тоа, како императив се наложува неопходната потреба за преземање на дополнителни напори од страна на сите надлежни органи и институции кон пронаоѓање на ефикасни и ефективни стратешки решенија, мерки и активности, кои ќе најдат реална примена во патниот сообраќај, со цел негово оптимално одвивање, со

сведување на минимално ниво на штетните последици кои неминовно произлегуваат од него.

Сумарно, неодговорните (неправилни, непрописни, опасни) однесувања, активности и процеси на учесниците во патниот сообраќај, од кои може да настанат сообраќајни несреќи и нивни штетни последици, може да бидат сообраќајни несреќи на едно возило и сообраќајни несреќи на две или повеќе возила. Во индивидуалните сообраќајни несреќи, секогаш, самиот учесник е истовремено и сторител и жртва на неговото непрописно поведение. Истата карактеристика се среќава и кај сообраќајните несреќи со две или повеќе возила, со тоа што таму има и учесници кои се целосно невини, кои не придонеле воопшто за сообраќајната несреќа, па се вистински жртви на непрописното поведение на другите учесници. Сообраќајните несреќи според причините поради кои се случиле во Република Македонија, главно може да се групираат во следниве три категории и да се појават во следните најчести форми:

1. Непочитување на сообраќајните правила и прописи
 - Непочитување на првенството на премин
 - Недржење страна и правец на движење
 - Непрописно движење и свртување
 - Недржење на безбедно растојание меѓу возилата
 - Преминување на коловозот вон пешачки премин.
2. Непочитување на поставената патна сигнализација (сообраќајни знаци)
 - Брзо возење
 - Поминување на црвено светло
 - Престигнување на места на забрана и во опасни ситуации – непрописно престигнување
 - Непочитување на знакот „STOP“
3. Непочитување на безбедносно-заштитните мерки
 - Некористење на заштитна опрема
 - Возење под дејство на алкохол или наркотични супстанции
 - Зборување на мобилен телефон при управување со моторно возило

Современиот патен сообраќај бара познавање и демонстрирање на соодветна сообраќајно-техничка култура од страна на сите учесници во сообраќајот. Постоењето на свесност за ризиците и опасностите со кои со себе ги носи патниот сообраќај, будност и способност за брзо сфаќање и реагирање во опасните сообраќајни ситуации, односите на хуманост и солидарност во сообраќајот, а особено во сериозни ситуации, се само дел од сообраќајните морално-етички аспекти кај учесниците.

Кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај заедно со бројните сообраќајни прекршоци се дел од сообраќајната делинквенција како масовна општествена криминална појава, поради која настануваат сообраќајните несреќи, заедно со причинетите штетни последици (материјална штета, лесни и тешки телесни повреди и смртни последици). Анализата на податоците за пријавените, обвинетите и осудените лица со кои располагаат Државниот завод за статистика, Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт и врски и Министерството за правда, ја покажа институционалната филтрација во процесот на гонење и докажување на противправните човекови поведенија во патниот сообраќај, која во голема мера зависи од ефикасноста при откривањето, докажувањето и разјаснувањето на фактите и околностите кои довеле за нивно настанување. Истовремено, се утврди воспоставениот тренд и динамика на извршување на овие кривични дела и се востанови состојбата и промената на овој вид на криминал во текот на истражуваниот десетгодишен временски период. Профилот на полнолетните сторители на Кривичните дела против безбедноста во јавниот сообраќај во Република Македонија за периодот 2003-2012 година изгледа вака:

- 95 % се лица од машки пол;
- 99 % се пријавени, обвинети и осудени за кривичното дело загрозување на безбедноста на сообраќајот;
- припадници на сите етнички заедници во Република Македонија;
- најчесто на возраст од 18 до 39 години (на оваа група отпаѓаат 65,6 % од вкупно осудените полнолетни лица);
- имаат завршено средно или основно образование;
- најчесто се невработени или општи работници (ракувачи на машини или работници без определено занимање), иако се застапени и лица со сите други занимања;
- во најголем број од случаите, делото го извршуваат сами, а многу ретко имаат соизвршител;
- најчесто сообраќајното кривично дело им било прво кривично правно поведение кое го извршиле во животот, а доколку претходно биле осудувани, тоа било за некои други кривични дела.

Преку квалитативната и квантитативната анализа и проучување на сообраќајните несреќи, се овозможи идентификација на грешките и пропустите кај однесувањето на човекот и неговата одговорност како учесник и фактор за безбедноста во патниот сообраќај. Безбедноста во патниот сообраќај може да биде загрозена од повеќе фактори – учесниците, патот, возилото, околината, општествените услови, климатските услови и сл. Со оглед на тоа што, за планирање, изградба и одржување на патната мрежа и инфраструктура, како и за дизајнирање и конструкција на возилата е одговорен човекот, произлегува дека тој е главниот извор на сите проблеми и опасности во патниот сообраќај, а со тоа и најчеста и непосредна причина за настанување на сообраќајни несреќи и предизвикување на штета и страдање. Човекот со неговото неодговорно (опасно) однесување кога управува моторно возило и учествува во патниот сообраќај на друг начин, создава негативни штетни појави со особено тешки последици. Тоа значи дека низ разните форми на прикажување на состојбата и положбата на учесниците во патниот сообраќај, се покажа дека ***неправилните (неодговорни) постапувања и однесувања на учесниците во патниот сообраќај, како најчести непосредни причини за настанување на сообраќајните несреќи, влијаат за загрозување на безбедноста во сообраќајот на патиштата во Република Македонија.***

Во докторскиот труд како приказ за нивото на безбедност во патниот сообраќај беа пресметани релативните показатели за фаталните последици од функционирањето на патниот сообраќај. Па така, според годишниот број на загинати лица во сообраќајните несреќи на 1.000.000 жители, просекот за земјите на OECD изнесува 89, за ЕУ (27-те земји членки) изнесува 85, а за Македонија овој коефициент изнесува 74 – што значи според овој показател Република Македонија има пониско (подобро) ниво од земјите членки на ЕУ. Во однос на постигнатиот напредок, кај државите на OECD се забележува намалување за 33 лица, а кај ЕУ (27-те земји членки) намалување од 41 лице. Република Македонија бележи пораст за 21 човечка жртва.

Во однос на јавниот ризик – стандардизираната стапка на смртност на 100.000 жители како резултат на сообраќајните несреќи, само 10 европски земји (Данска, Германија, Ирска, Луксембург, Малта, Холандија, Шведска, Обединетото Кралство, Швајцарија, Норвешка) имаат понизок јавен ризик во однос на Македонија, од кои ниедна во нашето соседство, ниту од Балканскиот Полуостров. Просечниот јавен ризик во Македонија е понизок од Бугарија (која има 12,5) за 4,8, од Словенија (која има 13,0) за 5,3, од Хрватска (која има 14,7) за 7,0, од Грција (која има 15,3) за 7,6 – што претставува двојно помалку и од Албанија (која има 15,6) за 7,9. Македонскиот јавен ризик во однос на јавниот ризик на ЕУ (28те земји) во просек е помал за 1,7 во рамките на ана-

лизираниот осумгодишен временски период (2003-2010 година). Но, од друга страна постои константно намалување на јавниот ризик во ЕУ од 11,4 (во 2003 година) до 7,0 (во 2010 година), состојба што кај јавниот ризик на Македонија, тоа не е случај, туку се забележуваат наизменични намалувања и зголемувања на јавниот ризик.

Висината на сообраќајниот ризик за Република Македонија е особено загрижувачка, а уште повеќе ако се има предвид фактот дека Македонија е скоро на дното од европските држави според просекот. Полоши вредности на овој показател имаат Романија, Турција, Белорусија, Украина, Русија, Молдавија, Албанија и Грузија. Сите други европски држави, вклучувајќи ги и соседните (освен Албанија) имаат поповолни вредности по однос на овој показател.

Разгледувајќи го просекот на воспоставениот тренд на реалниот сообраќаен ризик во некои земји во светот во периодот 2003-2012 година, се констатира дека Македонија со вредност на овој коефициент од 47,3, се наоѓа некаде во средината.

Според сето ова претходно презентирани, се утврдува дека освен за сообраќајниот ризик, за останатите показатели Република Македонија е во поповолна ситуација од земјите членки на ЕУ, па и од другите европски држави. Меѓутоа, она што загрижува е (не)постојењето на одржлив систем и концепт на ваквите состојби. За ЕУ земјите членки е карактеристичен постојан пад кај сите ризици, што не е случај со Република Македонија, што може да се заклучи дека за разлика од земјите членки на ЕУ кои имаат изградени цврсти политики и стратегии во безбедноста во сообраќајот на патиштата, за Република Македонија не е својствено. Токму затоа, не може со сигурност да се тврди дека Република Македонија има пониско ниво на безбедност во патниот сообраќај од земјите членки на Европската Унија, од причина што, иако сообраќајно-безбедносното ниво на патиштата случајно е подобро од земјите членки на ЕУ, сепак, тоа не е резултат на вистински стратегии и политики во оваа област.

Преку анализираните статистички податоци за бројот на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија, беше презентирани дека се забележува постојан пораст на бројот на сообраќајните несреќи, при што после 2007 година нивниот број постојано е над 4.000. Со тоа, може да се констатира дека бројот на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија во последните десет години е во постојан пораст.

Преку анализираните статистички податоци за бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија, беше констатирано дека со мали незначителни флукуации, бројот на загинати лица е во постојан пораст, а во 2013 година (која не беше опфатена во рамките на истражувањето) овој број достигна рекордни 198 загинати лица, што укажува дека нажалост и бројот на загинати лица во сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија во последните десет години е во постојан пораст.

Според табела 2.6 во која беа прикажани сообраќајните несреќи според грешките на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, беше утврдено дека најголемиот дел од грешките, дури 92,82 % потекнуваат од возачите, 6,1 % од пешаците, 0,18 % од патниците, 0,37 % од возилата, 0,21 % од патиштата, а 0,32 % се од други причини. Значи, основен причинител од сите учесници во патниот сообраќај за најголемиот број на сообраќајни несреќи на патиштата низ државава е возачот на моторни возила, факт што јасно потврдува дека возачите на моторни возила се најодговорните учесници за безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија.

Според табелата 2.7 за причините за сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија во периодот 2003-2012 година, главна и убедливо најчеста причина за сообраќајните несреќи, според податоците за анализираниот десетгоди-

шен временски период е брзото возење на патиштата (40,19 %). Во однос на настраданите лица според видот на сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година прикажани во табелата 3.8, повеќе од половината настрадани лица во сообраќајните несреќи во истражуваниот период (57,67 %) биле резултат на меѓусебните судари на возилата во движење, а помалку при соборување или газење на пешаци (17,58 %) и слетување на возила од патот (13,67 %). Значи, според презентираниите статистички податоци може да се утврди дека најголемата причина за настраданите лица е меѓусебниот судир на возилата во движење, на што ако се додаде и процентот на соборени или изгазени пешаци, ќе се констатира дека брзината на движење на учесниците во сообраќајот и почитувањето на сообраќајните правила и прописи, се важни фактори за директните судири на возилата. Оттука, произлегува дека возењето со поголема брзина од ограничената е најчестата причина за случување на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.

Во образовниот систем на Република Македонија, особено во основното образование не постои предмет кој се однесува на сообраќајното образование и воспитување и изучување на сообраќајните правила, прописи, етика, морал и култура, од мали нозе. Дел од содржините за сообраќајот се застапени во другите предмети, но недоволно. РСБСП заедно со други заинтересирани субјекти во областа на безбедноста во сообраќајот реализираат превентивни кампањи и пропагандни мерки и активности, но, реално, тие не можат да стигнат до сите деца од основното образование. Во просек по 13 лица (околу 8 %) до 18 години загинаваат секоја година како последица од сообраќајните несреќи. За разлика од оваа бројка, бројката на повредени малолетни лица е двојно повисок, и тоа околу 16 %, што ја потврдува констатацијата дека станува збор за ранлива категорија на учесници и нивната недоволна информираност за правилата и прописите на однесување во сообраќајот на патиштата влијае тие да бидат најзагрозена и најнебезбедна група во патниот сообраќај во Република Македонија.

Во вкупно регистрираните 1.755 сообраќајни несреќи со настрадани лица во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол (за анализираниот десетгодишен временски период во Република Македонија, според табела 4.8), настрадале вкупно 2.697 лица, од кои 2.640 се лесно или тешко повредени, а 57 лица загинале. Од вкупниот број на загинати лица – 1.517 лица (според табели 4.1 и 4.3) или просечно по 152 секоја година, вкупно 57 лица или просечно по 6 секоја година загинале како последица на сообраќајни несреќи во кои е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол. Тоа во проценти изнесува 3,8. Доколку се разгледа трендот на сообраќајните несреќи со настрадани лица во кои едно или повеќе лица биле под дејство на алкохол, како и бројките на загинати лица од овие сообраќајни несреќи, ќе се забележи дека особено во последните години има извесно намалување на нивниот број. Доколку, пак, се споредат овие податоци со податоците од табелата 4.1 ќе се констатира дека веројатноста некој да загине, односно да биде повреден во сообраќајна несреќа во која е вклучено едно или повеќе лица под дејство на алкохол во Република Македонија е осум, односно десет пати поголем, отколку во сообраќајните несреќи во кои факторот алкохол не постои. Оттука, се констатира дека неодговорното возење под влијание го поттикнува случувањето на сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија.

Во однос на реализирањето на конкретни мерки и активности во рамките на превентивно-репресивниот систем во областа на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија не постојат посебни истражувања или емпириски податоци, од причина што овој систем на мерки и активности е огромен и разновиден. Меѓутоа, може да се замисли само што би се случувало на патиштата доколку не би постоеле превентивно-репресивни механизми за спречување на негативните и опасни појави. Тоа

значи дека преземањето на ефикасни и ефективни превентивно-репресивни мерки и активности придонесува за постигнување на оптимална сообраќајно-безбедносна состојба на патиштата.

Во Република Македонија не постојат доволно истражувања, ниту релевантни статистички податоци од надлежните органи, во колку од случените сообраќајни несреќи учесниците користеле заштитни мерки во рамките на активната и пасивната безбедност. Преку научно-техничките истражувања и вештачења, потврдено е дека користењето на активните и пасивните мерки за заштита во голем дел влијае за елиминирање или намалување на штетните последици кои настануваат од сообраќајните несреќи, па според тоа, може да се тврди дека некористењето на системите за заштита влијае за зголемување на штетноста на последиците од сообраќајните несреќи во патниот сообраќај во Република Македонија

Според Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата функционира Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, а во општините и градот Скопје – општински совети за безбедност на сообраќајот на патиштата како посебни општински тела, односно совет за безбедност на сообраќајот на патиштата во градот Скопје. Тие се формирани заради развивање и унапредување на сообраќајното образование и воспитување на учесниците во сообраќајот, остварување на соработка и координација во развивањето на сообраќајно – превентивната работа и унапредување на општата безбедност на сообраќајот на патиштата како работа од општествен интерес, како и заради иницирање и предлагање на потребни мерки за поголема безбедност на сообраќајот на патиштата. Општинските совети, како советодавни тела, треба индивидуално да иницираат проекти, но и заедно со РСБСП и другите заинтересирани субјекти да работат на превентивно-пропагандни мерки и активности во насока на подобрување на безбедноста во сообраќајот на патиштата, како што е организирањето на годишните општински натпревари по сообраќај. Според ова, се заклучува дека локалната заедница преку општинските совети за безбедност во сообраќајот на патиштата можат значајно да придонесат за унапредување на безбедноста во патниот сообраќај во Република Македонија.

Стратегијата на сите активности на спречување на сообраќајните несреќи мора да се заснова на точно дијагностицирани состојби и јасно диференцирани услови во кои овие појави се манифестираат. Во спротивно превенцијата би се сведила на непрактични мерки и стерилни декларативни заложби кои не би можеле да го надминат рутинското и позитивистичкото решавање на проблемот.

Главното прашање кое се поставува во современиот сообраќај е со кои мерки најдобро може да се дејствува за зајакнување на свеста и одговорноста на учесниците во патниот сообраќај заради намалување на нивните противправни поведенија кои произлегуваат од прекршување на сообраќајните правила и прописи, како и елиминирање на негативните појави кои настапуваат од нивното несовесно преземање на опасни активности. Сите учесници во патниот сообраќај поседуваат лична и општествена одговорност со која треба да утврдат и да знаат што е опасно, а што безбедно да се направи. Токму поради овој факт, може да се констатира дека зајакнувањето на свеста за целосно почитување на кривично-правната и безбедносната регулатива кај сите учесници во патниот сообраќај е важна мерка која доведува до подобрување на безбедноста во сообраќајот.

Учесниците во патниот сообраќај се првата алка во синцирот за унапредување на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата. Без оглед на техничките мерки кои ќе бидат применети во однос на возилата и патиштата, сепак ефективноста на политиките и стратегиите во безбедноста на сообраќајот на патиштата зависи од нивното однесување. Дејствијата кои учесниците ги преземаат при нивното учество во патниот

сообраќај, зависат од повеќе фактори, како на пример, моменталната психофизичка состојба и нивото на познавање на сообраќајните правила и прописи, кои се учат во текот на процесот на оспособување за стекнување со право на управување со моторно возило. Тоа значи, дека за зголемување на сообраќајно-безбедносната сотојба на патиштата, потребни се добро подготвени и обучени возачи. Од таа причина, образованието, обуката и спроведувањето на сообраќајно-безбедносните политики се од суштинско значење. Сепак, во системот за унапредување на безбедноста во сообраќајот на патиштата, исто така, мора да се земе предвид човечката грешка и несоодветното човечко однесување и нивна корекција колку што е можно повеќе – затоа што нула ризик не постои.

ПРЕПОРАКИ

Анализираните и интерпретирани податоци за сообраќајните несреќи во Република Македонија во периодот 2003-2012 година ја детектираат, алармираат и укажуваат на неповолната состојба и негативните тенденции во (не)безбедноста во патниот сообраќај. Тоа ја наложува неопходната потреба од зголемена дополнителна ангажираност, интердисциплинарни продлабочени истражувања за сите фактори во патниот сообраќај и нивната взаемна поврзаност, како и поефикасна координираност на сите надлежни органи, институции и субјекти кои се инволвирани и задолжени во имплементирањето на Националната стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Преку анализираните негативни резултати, се наложува потребата од преземање посебни адекватни мерки и активности во различни сфери (нормативно-правна регулатива, едукација, зајакнување на свест, пат и патна сигнализација итн), различни временски периоди (лето, зима) и насочени кон различни категории на учесници (ранливи групи, возачи-почетници, рецидивисти итн). Така на пример, од високиот број на осудени малолетници, се согледува потребата од поголема грижа за сообраќајно образование и воспитание на малолетната категорија учесници во патниот сообраќај, со цел да се намалат последиците кои може да ги предизвикаат, но истовремено и заради нивна заштита. Сообраќајното воспитание од мали нозе има големо влијание врз градењето на здрава личност, која ќе ги познава сообраќајните правила и прописи и ќе биде свесна за безбедноста во сообраќајот на патиштата. Истовремено, на тој начин би се дал придонес и во исполнување на целите поставени во Националната стратегија.

Со оглед на тоа што најмногу сообраќајни несреќи се случуваат во текот на пролетните и летните месеци (мај, јуни, јули и август), кога и сообраќајот е поинтензивен, неопходна е потребата од засилени сообраќајни контроли и патроли низ населените места и на отворените патишта, а особено на ризичните места. Раководителите во полициските станици, треба да изработат добри планови на покриеност на специфичните фреквентни делници со полициски службеници за контрола на сообраќајот и превенирање од случување на сообраќајни несреќи.

Исто така, регулирањето на сообраќајот во текот на дневните часови кога сообраќајот е густ, особено во текот на попладневните часови, придонесува кон намалување на нервозата кај возачите и бројот на сообраќајните несреќи. Преку добиените резултати дека најголем број од сообраќајните несреќи се случуваат поради меѓусебни судири на возилата, се доаѓа до заклучок дека контролата е неопходна насекаде низ патиштата, а со понатамошни анализи треба да се согледаат посебно ризичните места, црните точки, раскрсниците каде се случуваат поголем број на сообраќајни несреќи, заради контрола или предлагање на конкретни мерки за нивно намалување преку разни активности, како што се: поставување на сообраќајни знаци, корекција на патот и сл.

Во Република Македонија потребно е и зголемување на одговорноста на автошколите и инструкторите задолжени за теоретска настава и практична обука, како и на испитувачите во центрите за полагање на возачки испити. На тој начин би се зголемил квалитетот во оспособувањето на кандидатите за стекнување со правото на управување со моторно возило и нивно нормално вклучување во сообраќајните текови на патиштата.

Поставените цели во Националната стратегија на Република Македонија низ координирани и синхронизирани мерки и активности од страна на сите надлежни и инволвирани субјекти доследно да се реализираат. Да се воспостават механизми кои промовираат мултидисциплинарен приод за безбедноста на патиштата и научно-стручните

препораки адекватно и континуирано да се вградуваат во стратешките мерки и активности за унапредување на безбедноста во сообраќајот.

Од податоците се констатира дека исполнувањето на главната цел од стратегијата беше неостварливо. Потребни се сеопфатни конкретни мерки и активности во различни области, и тоа: патишта и сигнализација – изградба, одржување, осовременување; едукација – поголема посветеност при едуцирањето од најмали возрасти, па низ целиот образовен процес; оспособување за возење – зголемена контрола врз квалитетот на обуката од страна на автошколите и сл. Во тој контекст и Министерството за внатрешни работи, посебно сообраќајната полиција како професионален субјект на полицијата и организација за безбедноста на сообраќајот, од своја страна, врз основа на потемелни анализи за феноменолошките и етиолошките карактеристики на сообраќајните деликти, континуирано треба да работи на проблемите во врска со превенција (едукација, кампањи и друго), но, и ефикасна репресија на предизвикувачите на најтешките видови на сообраќајни прекршоци. Во таа смисла потребно е да се зголеми интензитетот на контролата на сообраќајниците по место и време, а особено на оние места каде се забележани чести прекршувања на сообраќајните правила и случување на сообраќајни несреќи, со цел за превенција и ефективна репресија на сообраќајните престапници. На тој начин би можело да се постигнуваат позитивни и поголеми ефекти на планот на специјална и генерална превенција кај учесниците во сообраќајот, подобрување на сообраќајната дисциплина, подигнување на свеста за одговорноста и развивање на сообраќајната култура, воопшто.

За понатамошно унапредување на безбедноста во патниот сообраќај неопходно е постојано јакнење и унапредување на партнерството помеѓу јавниот, приватниот, владиниот и невладиниот сектор. Безбедноста во сообраќајот треба да се направи политички приоритет. Да се назначи водечка Агенција за безбедноста во сообраќајот на патиштата, како во многу земји од нашето соседство и во западниот свет, при што треба да и се дадат средства и да се бара отчетност од неа, затоа што РСБСП како единствено надлежно експертско тело во оваа област, избрано од Собранието на Република Македонија, е само советодавно тело, на кое постојано му се намалуваат финансиските средства, па не постои можност од целосно остварување на неговата превентивна функција преку пропагандните мерки и активности. Агенцијата за безбедност во сообраќајот на патиштата првенствено би била одговорна за спречување и елиминирање на последиците кои настануваат со функционирањето на патниот сообраќај, т.е. стратешко управување со сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата. Таа треба да има постојана соработка со РСБСП, така што советодавните мислења кои ги дава Советот, Агенцијата треба да ги спроведува во практика. Назначувањето и формирањето на вакво тело би било со посебен закон, а неговата поставеност би била под Владата, пред која треба да биде одговорна за преземените активности. Агенцијата би се занимавала со стручни работи поврзани со безбедноста во патниот сообраќај, во смисла на надзор врз патната инфраструктура и посебни опасни делници, преку предлагање на конкретни мерки за нивно отстранување, надзор врз техничките прегледи на моторните возила, хомологацијата, издавањето на меѓународни возачи дозволи и зелени картони, надзор врз процесот на оспособување и полагање на кандидатите за возачи, но и надзор врз работењето на инструкторите и испитните комисии, како и организирање на семинари, работилници и обуки за одговорните лица во разни области од безбедноста во сообраќајот, заради унификација и модернизирање на нивното работење. Главна активност во делокругот на надлежности на Агенцијата би била собирањето на статистичките податоци за сообраќајните несреќи од релевантните институции и нивно презентирање во писмена форма во вид на извештаи и прегледи и објавување на нивната официјална интернет страница. Покрај стручните работи, Агенцијата би била надлежна и за реализација на

научно-развојни работи за безбедноста во патниот сообраќај. Во овие работи би влегувале следните: континуирано периодично следење на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата во Република Македонија, преку мерење на сообраќајно-безбедносното ниво на патиштата (јавен, сообраќаен, динамички сообраќаен и реален сообраќаен ризик), за чија цел би се спроведувале месечни, квартални, полугодишни и годишни истражувања за етиолошко-феноменолошките аспекти на сообраќајните несреќи и нивните последици, иницирање и организирање на научно-стручни собири за презентирање и запознавање на стручната јавност со најновите достигнувања на научната мисла за безбедноста во патниот сообраќај, како и следење и примена на меѓународните искуства во оваа област, преку членство во меѓународни организации од областа на безбедноста во патниот сообраќај.

Превенцијата и спречувањето на општествено негативните појави и тенденции е најдобра политика во општеството: како и во медицината – и тука важи начелото дека е порационално да се спречи отколку да се лечи. Во основа, мерките и активностите треба да се насочат и интензивираат во следниве содржини:

1. спречување на сообраќајната делинквенција, како негативна појава на општествена недисциплина во сообраќајот, со специфични средства на репресија и превенција и

2. спречување на сообраќајните несреќи, како општа политика на одржување на безбедноста-сигурноста во сообраќајот со најразлични средства.

Во таа насока секоја мерка и активност на спречување на сообраќајните деликти и несреќи мора да се базира на фундирани сознанија, точно дијагностицирани состојби и јасно диференцирани услови во кои овие појави се јавуваат, како битен предуслов за ефикасна општествена реакција.

Во изградбата и спроведувањето на антикриминално-политичка концепција во однос на сообраќајната делинквенција посебно внимание завзема улогата на јавното мислење. Начините и ефикасноста на општественото реагирање против сообраќајниот криминалитет зависи и од степенот на општествената свест. Во однос на негативните појави во сообраќајот сè уште е забележително недоволно развиена општествена и индивидуална свест и одговорност за големината на опасностите и штетите што ги донесува современиот сообраќај. Поради тоа е потребен поцелосен ангажман во општеството заради освестување и упатување на јавноста како целина и поединците како соучесници во сообраќајот со цел укажување дека техниката применета во сообраќајот не е само збир на машини, туку дека зад техничките објекти стојат луѓе.

Проблемите во врска со безбедноста на луѓето и имотот во патниот сообраќај во голема мера треба да се актуелизираат во научната и пошироката јавност, поради општествено-економските штети кои настануваат од нив. Повеќе од очигледна е потребата за преземање на конкретни мерки, преку усвојување на програми и стратегии за управувањето со безбедноста во патниот сообраќај. Меѓутоа, доколку кај учесниците во патниот сообраќај не постои елементот на свесност и одговорност за безбедноста, таквите активности не можат да вродат со плод. Па затоа, паралелно со развитокот на патниот сообраќај, кој во последно време е особено забрзан, како резултат на техничко-технолошките достигнувања, засилено треба да расте и чувството на одговорност пред заедницата и пред надлежните државни институции и органи. Имено, до многу сообраќајни деликти и сообраќајни несреќи не би дошло доколку учесниците во патниот сообраќај би биле поодговорни.

Комплексните влијанија на разните субјективни и објективни фактори кои влијаат врз сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата, можат да се објаснат само со помош на науката и нејзините соодветни научни методи. Притоа, мултифакторските влијанија врз безбедноста во сообраќајот, императивно ја наложуваат потребата од

мултидисциплинарен пристап (со вклучување на правни, технички, психолошки, медицински, криминолошки, криминалистички и други науки) во сознавањето и објаснувањето на факторите кои непосредно или посредно влијаат врз безбедноста на учесниците и имотот во патниот сообраќај.

Во наредниот период е неопходно потребно вклучување на сите потенцијали од научно-стручните институции во истражување на проблемите од областа на патниот сообраќај и со фондирано сознанија подобрување и унапредување на неговата безбедност.

Набљудувано од стојалиште на сузбивање и спречување на штетните појави во сообраќајот, најкусо тоа би изгледало вака: нема усогласени систематски, воспитно-образовни процеси, кои ги покриваат сите учесници, изостануваат пожелни примери на однесување како поттик за формирање на етички ставови, распространетото уживање на алкохол не се спречува, туку се сузбива со ретрибуција што е сигурно сосема наопаку гледање на работите кои овде би требало да дојдат до полн израз е речиси непозната вредност (мерки за безбедност и заштита се во суштина казните, а нема посебни мерки кон повторниците) и слично. Значи, неделив дел од промените во врска со заживувањето на добро организирани и доследно спроведувани превентивни програми би морало да биде и менувањето на односот кон научно-истражувачката работа и нејзините резултати.

Непосредни носители на превентивните програми треба да бидат сите совети и комисии за безбедност на сообраќајот; службата за безбедност во сообраќајот во рамките на министерството за внатрешни работи (сообраќајната полиција); сите предучилишни и училишни установи кои во програмата имаат сообраќајно воспитување; автошколите; медицинските установи овластени за редовни контролни прегледи, токсиколошки анализи и друго; специјализираните организации (Автомото сојузот, здруженијата на возачите); средствата за јавно информирање и сите организации што вршат работи на одржување на патната мрежа; организациите што пружаат услуги на возачите на патната мрежа; организациите што пружаат услуги на возачите на моторни возила – вршат технички прегледи, што се специјализирани за промет со возила и делови; пазарните и други инспекции; судовите и јавните обвинителства и месните заедници со својата внатрешна организација. Тоа значи дека е потребна поширока општествена акција во која ќе постои вклученост и взаемна соработка, координација одговорност на повеќе општествени субјекти, надлежни тела, органи, установи и институции.

Во рамките на своите надлежности и програмски активности за истражување на актуелните состојби и проблеми, покрај другите, и во областа на безбедноста во патниот сообраќај, Катедрите за безбедност и криминалистички науки на Факултетот за безбедност – Скопје, во рамките на соработката со МВР, РСБСП, другите високо-образовни установи, надлежните органи и заинтересирани субјекти за безбедноста во сообраќајот на патиштата во Република Македонија, ја реализираат во практика потребата за научно-стручни и експертски расправи во областа на безбедноста во патниот сообраќај со цел за подобрување и унапредување на безбедноста во сообраќајот.

Основната цел на ваквите настани е согледување на влијанијата на науката и придонесот на високото образование за безбедноста во сообраќајот на патиштата. Всушност, се работи за идентификување на областите на влијанија од страна на академската заедница преку научната мисла врз стратешките погледи, но и низ воспитно-образовниот процес кој треба специфично да биде насочен кон едукација за позитивно, одговорно и етичко однесување на сите учесници во патниот сообраќај. На тој начин можно е да се дојде до сознанија неопходни за определување на насоките за придвижување на научната мисла кон нови и продлабочени истражувања и идентификување и превенција на современите ризици, закани и опасности врз безбедноста во сообраќајот

на патиштата. Особено значаен аспект е и утврдувањето на индикаторите кои ќе помогнат во научно издржаното следење на состојбите и креирањето и остварувањето на јавните политики за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата засновани врз знаења.

Факултетот за безбедност во наредниот период треба да продолжи да ги осовременува и развива предметните програми од областа на безбедноста во сообраќајот и сообраќајната делинквенција во рамките на првиот, вториот и третиот циклус на студии. Во таа насока, треба да иницира соработка со соодветни и релевантни институции за оспособување и истражување на комплексните проблеми од областа на сообраќајот во функција на неговата безбедност. Особено, треба да се обрне внимание на континуирано научно-стручно следење и истражување на сообраќајните појави низ феноменолошки и етиолошки пристап и анализа, преку реализација на конкретни истражувачки проекти и активности по одделни фактори за безбедноста во сообраќајот, за унапредување на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата во Република Македонија.

Потреба од интегрирано научно-стручно следење и автоматско управување со податоците за сообраќајните несреќи

Основен предуслов за оптимално управување и најзначаен стратешки чекор за унапредување на безбедноста во сообраќајот на патиштата е собирањето, обработката и анализата на податоците за сообраќајните несреќи. Податоците за сите аспекти на сообраќајните несреќи и научниот пристап во нивната обработка се неопходни и значајни за детално разбирање на видот на околностите кои довеле до нивно настанување. На тој начин ќе се овозможи да се креираат инструменти и механизми за интервенција во рамките на сообраќајно-безбедносната политика и стратегија.

Само со систематско собирање и управување со податоците за сообраќајните несреќи, значајно ќе се редуцираат проблемите и грешките кои водат до нив, изложеноста на ризикот од страдање од нив и нивната зачестеност.

На тој начин би се овозможило континуирано научно следење на сите значајни аспекти на сообраќајните несреќи, при што полесно би се утврдувале причините за нивно настанување.

За таа цел, добрите бази на податоци се од исклучителна потреба. Иако, во рамките на трудот беа презентирани определен број на показатели за сообраќајните несреќи, сепак, значајни аспекти за добивање на целосна слика за сообраќајно-безбедносната состојба и положбата на учесниците во патниот сообраќај не се опфатени, токму поради недостигот на релевантни статистички податоци. Интегрираните системи за бази на податоци кои треба да се развијат и водат во МВР треба да бидат ефикасни и континуирани записи на сообраќајните несреќи. Тие треба да ги добиваат влезните податоци од страна на екипите за увид на место на сообраќајна незгода. Подобрување на мониторингот на сообраќајно-безбедносната состојба на патиштата преку собирање на податоци за сообраќајните несреќи и нивна анализа е клучна заради осозновање на етиологијата на сообраќајните феномени. Во овие бази треба да бидат вклучени детални податоци за сообраќајната несреќа:

- Време на случување: точно (или приближно) време – час и минута, датум, видливост, временски услови;
- Место на случување: вид на патот и коловозот, населено место или отворен пат, вид и назив на населеното место, сообраќајно-релевантни аспекти на местото (лизгавост, квалитет на материјалот од кој е изграден коловозот и сл.);
- Учесници во сообраќајната несреќа: детални податоци за возилата кои се вклучени, детални податоци за возачите, сопатниците, пешаците;

- Причини за сообраќајната несреќа;
- Последици од сообраќајната несреќа: детални податоци за жртвите од сообраќајната несреќа – загинали, тешко или лесно повредени лица, вид и обем на материјалната штета (вистинска или проценета).

Ваквите бази на податоци треба да бидат јавно достапни за научно-стручната и пошироката заинтересирана јавност преку посебна интернет платформа, заради следење на состојбите во патниот сообраќај. Откако сите овие податоци ќе бидат внесени во базата на податоци на системот за управување со податоците од сообраќајните несреќи, треба да се пристапи кон нивна обработка и исфрлање на излезни податоци по сите можни вкрстувања. Преку примена на географски информациски систем, лесно ќе може да се изврши мапирање на сообраќајните несреќи на целата територија на Република Македонија – метод кој во голем дел ќе помогне за детектирање и отстранување на опасните места на патиштата. Значајна улога тука може да одигра и изработката на продлабочени анализи за сообраќајните несреќи во патниот сообраќај врз основа на податоците кои ќе ги понудат овие бази на национално, регионално и локално ниво од страна на експерти вклучени во науката за безбедност во сообраќајот од разни профили, реализирани под раководство на РСБСП.

Препораки до сообраќајната полиција

Сообраќајната полиција, од своја страна, како професионален субјект на полицијата и организација во функција за безбедноста на сообраќајот, во наредниот период, неопходно е да ги интензивира своите превентивно-репресивни мерки и активности во насока на спречување на потешките видови на сообраќајни прекршоци и подобрување на сообраќајната (не)дисциплина кај учесниците во сообраќајот. Заедно со другите надлежни органи и заинтересирани субјекти постојано да се грижи и да овозможува потребни услови за поорганизирано функционирање на патниот сообраќај и постигнување на поголеми ефекти за заштита на граѓаните и материјалните вредности во сообраќајот.

Во наредниот период, низ редовна и континуирана размена на идеи, компаративни искуства и стручни знаења сообраќајната полиција остварувајќи ја својата безбедносна мисија ќе треба да го дава својот придонес кон поквалитетно унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата и постигнување на подобри безбедносни ефекти во превенцијата на сообраќајната делинквенција. Таа е обврзана да обезбеди контрола над сообраќајот на онаа густина што е усогласена со барањата на сообраќајните текови и тоа секојдневно, остварувајќи највисок степен на контролна мобилност, да ја зачести контролата на учесниците во сообраќајот и поголемо внимание да посветува на зачестените прекршоци и прекршоците од посебна општествена опасност; во поголема мерка врши контрола од необележани возила, што отвара сеопфатен увид во состојбата на безбедноста во сообраќајот. Должна е во случаите на сообраќајни незгоди да обезбеди брза заштита на местото на настанот и при собирањето на податоци ако врши увид да поаѓа од барањата на превенцијата што се тесно взаемно поврзани со барањата на репресијата.

Целта на сообраќајната полиција е најголемиот број прекршители од сите групи на учесници да бидат откриени и кон нив да се применат соодветни мерки на санкционирање. Притоа, казнените и заштитните мерки забрана за управување со возило и издавање возачка дозвола, остануваат како најстроги и крајно средства на интервенција, главно кај општествено најопасните однесувања. Повеќе внимание тука се посветува на други мерки кои треба што почесто да се применуваат. Меѓу нив се: опоменување, делење пригодни летоци и брошури, задолжително присуствување на преда-

вања и филмски претстави во временски периоди за кои ќе се процени дека се потребни; задолжително вклучување во воспитно-образовни активности во текот на неделниот одмор; активно користење на системот на казнени бодови и сл. Стручната служба за безбедност на сообраќајот е истовремено и единствен центар за прибирање и обработка на повратните и сите други информации и воопшто за следење на појавите. Потребно е разгледување на сите значајни фактори, но и детектирање на проблеми, прашања, пропусти, слабости и недостатоци при сообраќајно-криминалистичките и форензичките аспекти кај обработката на сообраќајните несреќи, како и при изработката на сообраќајно-техничките експертизи (вештачења) во откривањето на сообраќајните деликти, а со цел надминување на безбедносните проблеми со кои се соочуваат сите учесници во сообраќајот на патиштата *post delictum*, како еден доста значаен сегмент во процесот на нивно докажување и утврдување на виновникот.

Сообраќајната полиција треба да води грижа за:

- размена и споделување на професионални и научно-стручни искуства со надлежните субјекти во процесот на откривање и докажување на сообраќајните деликти во патниот сообраќај во Република Македонија,

- континуирано следење и анализа на феноменолошките карактеристики на сообраќајните несреќи и деликти и врз таа основа адекватно планирање на превентивни и неопходни репресивни мерки заради нивно ефикасно спречување,

- воспоставување добра практика на размена на информации, сознанија и искуства на науката и праксата во делот на криминалистичко-оперативните работи, заради успешно откривање и документирање на трагите на местото на случената сообраќајна несреќа,

- континуирано развивање на сообраќајно-техничките и криминалистички методи при откривањето на сообраќајните деликти во патниот сообраќај во Република Македонија,

- модернизирање на опремата и спроведување на постојани обуки на припадниците на увидните екипи,

- развивање и перманентно унапредување на соработката со надлежните и заинтересирани субјекти (медиумите, невладиниот сектор и др.) во функција на запознавање на јавноста со состојбите и преземените мерки за подобрување и унапредување на безбедноста во патниот сообраќај на локално и национално ниво.

Библиографија

домашни книги:

- Арнаудовски, Љ., Василијевиќ, В., Веригиќ, Д., Гајдов, Б., Димчевски, Љ., Јанчевски, Ѓ., Јовев, Ј., Камбовски, В., Кимов, Ѓ., Кнежиќ, Б., Крцкоски, М., Радовановиќ, Д., Смилевски, Ц., Смуѓревски, Д., Софијанова, Д., Чачева, В., Шурбановски, Н., Превенцијата во сообраќајот на патиштата во СР Македонија (Организација и остварувањето во системот на општествена самозаштита), Институт за социолошки и политичко-правни истражувања – Скопје, Институт за криминолошка и социолошка истраживања – Београд, Скопје, 1986
- Арнаудовски, Љ., Криминологија, Скопје, 2007
- Бачановиќ, О., Полицијата и жртвите, 2-ри Август С – Штип, Скопје, 1997
- Бомбол, К., Превенција на сообраќајните незгоди, Предавања, Технички Факултет, Битола, 2009
- Василевски, Г., Дамјановски, С., Прирачник за членовите на училишните сообраќајни единици, Просветно дело, Скопје, 1988
- Драшковиќ, Д., Основи на методологија на истражување на безбедносните појави, Универзитет Св. Кирил и Методиј, Скопје, 1984
- Златковски, С., Јошевски, З., Анализа на сообраќајни незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007
- Златковски, С., Јошевски, З., Експертиза на сообраќајни незгоди (Записник за увид на лице место), Технички факултет – Битола, 2008
- Златковски, С., Јошевски, З., Експертиза на сообраќајни незгоди (Скица за увид на самото место на незгодата), Технички факултет – Битола, 2007
- Јованов, Б., Безбедност во патниот сообраќај, Прирачник за кандидатите за возачи на моторни возила и учениците од сообраќајна струка, Лабком, Скопје, 2006
- Јосифовски, Д., Сообраќајна психологија, Авто-мото сојуз на Македонија, Скопје, 2006
- Камбовски, В., Казнено право, Општ дел, Култура, Скопје, 2004
- Камбовски, В., Казнено право, посебен дел, четврто дополнето издание, Просветно дело, АД, Скопје, 2003
- Камбовски, В., Меѓународно казнено право, Просветно дело, АД, Скопје, 1998
- Котески, М., Криминалистичка тактика 2, Факултет за безбедност – Скопје, 2009
- Кракутовски, З., Тодоровски, Љ., Мијоски, Г., Препораки за развој на патната и железничката инфраструктура во Република Македонија, Институт за економски стратегии и меѓународни односи „Охрид“, Скопје, 2008
- Кралев, Т., Сообраќајниот деликвент и затворот - ресоцијализацијата на сообраќајните делинквенти во затворски амбиент, Скопје, 1997
- Кралев, Т., Кривично правните и криминолошките аспекти на сообраќајната делинквенција, Студентски збор, Скопје, 1994
- Кралев, Т., Криминологија, Преглед на основните поими, НИП Студентски збор, Скопје, 2004
- Кралев, Т., Криминологија на небрежната (сообраќајната) делинквенција, Академик, Скопје, 1998
- Матевски, М., Моралот во патниот сообраќај, III издание, Просветно дело, Скопје, 1984
- Марјановиќ, Ѓ., Македонско кривично право, општ дел, шесто изменето и дополнето издание, Просветно дело, АД, Скопје, 2003
- Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Основи, книга I, Факултет за безбедност, Скопје, 2012
- Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Истражувачка постапка, книга II, Факултет за безбедност, Скопје, 2012
- Мојаноски, Т., Ц., Методологија на безбедносните науки, Аналитички постапки, книга III, Скопје, 2013
- Мојаноски, Т., Ц., Методологија на истражување на безбедносните појави, предавања – интерна скрипта, Скопје, 2007
- Момирска-Марјановиќ, М., Статистика на криминалитетот, Просветно дело, Скопје, 2002
- Министерство за правда, Ратификувани европски конвенции за меѓународна соработка во кривичната област, прво издание, Скопје, 2010
- Микуновиќ, Љ., Современ лексикон на странски зборови и изрази, Наша книга, Скопје, 1990
- Мургоски, Б., Безбедност во сообраќајот, Предавања, Факултет за безбедност – Скопје, 2010
- Мургоски, Б., Збирка на прописи од областа на сообраќајот, График Мак Принт, Скопје, 2008

- Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, докторска дисертација одбранета на Факултетот за безбедност – Скопје, 2003
- Непознат автор, Моделирање одржив информациски систем за анализа на сообраќајните незгоди, магистерски труд, преземено од <http://documents.pageflip-flap.com/ws2GuqGm1ZpYiOWIE#.U0XVz6iSxgg=&p=0&z=0> [пристапено на 10.12.2013]
- Нестороска, И., Меѓународен патнички промет, Факултет за туризам и угостителство, Охрид, 2014
- Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата на РМ, Зборник на трудови од стручното советување Актуелни проблеми во безбедноста на сообраќајот на патиштата, Скопје, 2007
- Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата на РМ, Зборник на трудови од стручното советување Безбедност на патниот сообраќај од аспект на планирање, проектирање и градба на патиштата, Скопје, 2008
- Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата на РМ, Зборник на трудови од стручното советување Одржување на патиштата од аспект на безбедноста на сообраќајот на патиштата, Скопје, 2008
- Ристиќ, Б., Безбедност на патниот сообраќај I, втор дел, Универзитет „Св. Климент Охридски“, Технички факултет, Битола, 2000
- Ристиќ, Б., Техничка анализа на сообраќајни незгоди, Технички факултет, Битола, 2008
- Стојановски, Т., Полиција во демократско општество, 2-ри Август С, Штип, Скопје, 1997
- Стојковски, Г., 50 години движење... безбедност... традиција, Сојуз на возачи на Македонија, 2006
- Сулејманов, З., Криминологија, Институт за социолошки и политичко-правни истражувања, Скопје, 2003
- Толковен речник на македонскиот јазик, том 3, Скопје, 2007
- Чадловски, Г., Криминологија и психијатрија, Софија, Богданци, Скопје, 2006

странски книги:

- Алексић, Ж., Шкулић, М., Жарковић, М., Лексикон криминалистике, Београд, 2004
- Бошковић, М., Криминалистика методика, Полицијска академија, Београд, 2005
- Vasilijević, V., Bezbednost saobraćaja, Beograd, 1980
- Васиљевић, В., Гавриловић, П., Водинелић, В., Приручник за вршење увиђаја код сообраќајних незгода на путевима, Институт за криминолошка и криминалистичка истраживања, Београд, 1970
- Водинелић, В., Криминалистика, Савремена администрација, Београд, 1987
- Vodinelić, V. i grupa autora, Saobraćajna kriminalistika (metodika obrade saobraćajnih nesreća na putevima, vodi i u vazduhu), Savremena administracija, Beograd, 1986
- Vujaklija, M., Leksikon stranih reci i izraza, Prosveta, Beograd, 1980
- Vujanović, M., Saobraćajno tehničko veštačenje, Priručnik, DD Stari grad, Beograd
- Divić, A., Aktivna zaštita putnika u vozilu, Narodne novine, Zagreb, 1991
- Dragač, R., Argumenti za i protiv upotrebe sigurnosnih pojaseva, Neki aspekti metodike u obuci upravljanja automobilom, Saobraćajni fakultet, Beograd, 1984
- Dragač, R., Bezbednost drumskog saobraćaja III, Uviđaj i veštačenje saobraćajnih nezgoda, treće izmenjeno i dopunjeno izdanje, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2000
- Драгач, Р., Безбедност саобраќаја I, II, и III, Саобраќајни факултет, Универзитет у Београду, 1998
- Zbornik radova, Naučno-stručni skup Bezbednost saobraćaja u planiranju i projektovanju puteva, Institut za puteve, Građevinski fakultet, Univerziteta u Beogradu, Saobraćajni fakultet, Univerziteta u Beogradu, Palić, 2007
- Зборник радова, II Семинар Улога локалне заједнице у безбедности саобраќаја, Саобраќајни факултет, Београд, 2007
- Зборник радова, VI Стручни семинар са меѓународним учешћем Улога локалне заједнице у безбедности саобраќаја, Удружење за безбедност саобраќаја Србије, Дивчибаре, 2011
- Zbornik radova, IX Simpozijum sa međunarodnim učešćem Prevencija saobraćajnih nezgoda na putevima 2008, Departman za saobraćaj fakulteta tehničkih nauka, Novi Sad, 2008
- Инић, М., Безбедност саобраќаја, Нови Сад, 2001
- Inić, M., Bezbednost drumskog saobraćaja, Savremena administracija, Beograd, 1987
- Inić, M., Etiologija saobraćajnih nezgoda na putevima, Savremena administracija, Beograd, 1987
- Ignjatovic, G., Metodologija istrazivanja kriminaliteta: sa metodikom izrada naucnog rada, Pravni fakultet, Beograd, 2009

- Kilibarda, M., Ponašanje korisnika, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2007
- Konstantinovic-Vilic, S., Nikolic-Ristanovic, V., Kriminologija, Centar za publikacije, Pravnoga fakulteta u Nisu, 2003
- Кривокапић, В., Крстић, О., Криминалистичка тактика 2, Полицијска академија, Београд, 1999
- Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008
- Makra, A., Ugrožavanje sigurnosti cestarnog saobraćaja, Zagreb, 1967
- Milošević, S., Saobraćajna psihologija, Beograd, 1985
- Milošević, S., Teorije saobraćajnih nezgoda, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu, 1994
- Milutinović, Kriminologija, Beograd, 1986
- Милутиновић, М., Криминологија, Савремена администрација, Београд, 1981
- Пантазијевић, С., Безбедност саобраћаја, Полицијски послови безбедности друмског саобраћаја, Полицијска академија, Београд, 1995
- Rotim, F., Elementi metodologije za procjenu šteta na vozilima, Institut za strojarstvo, Sveučilište u Mostaru, HZDP, Zagreb, 1999
- Rotim, F., Elementi sigurnosti cestovnog prometa, Svezak I, Ekspertize prometnih nezgoda, Zagreb, 1989
- Šeparović, Prometna delikvencija i društvena samozaštita, Zagreb, 1981
- Šeparović, Z., Stradanje u prometu, Sigurnost i odgovornost u saobraćaju, drugo znatno izmijenjeno i prošireno izdanje knjige, Pravni fakultet – Zagreb, Zagreb-Beograd, 1987

интернет книзи:

- Alexander, G. J., Lunefeld, H., Driver expectancy in highway design and traffic operations. FHWA-TO-86- 1, Federal Highway Administration, Washington, D.C., 1986
- Avenoso, A., Beckmann, J., The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries, (The “SEC Belt”), European Transport Safety Council Brussels, 2005
- Barjonet, P., E., Traffic Psychology Today, Kluwer Academic Publishers, Norwell, 2001
- Bohan, T., L., Crashes and Collapses, Facts On File, Inc., New York, 2009
- Centre for Accident Research & Road Safety - Queensland, State of the Road: Motorcycle Safety Fact Sheet, 2012
- Dewar, R., E., Olson, P., L., Human Factors in Traffic Safety, Lawyers & Judges Publishing Co., Inc., Tucson, 2002
- Directorate for Science, Technology and Industry, Programme of Co-operation in the Field of Research on Road Transport and Intermodal Linkages, Scientific Expert Group on the Safety of Vulnerable Road Users (RS7), Safety of Vulnerable Road Users, Organisation for Economic Co-operation and Development, 1998
- Dorn, L., Driver behaviour and training, Human factors in road and rail transport, vol. I, Ashgate Publishing Limited, Stratford, 2003
- Dorn, L., Driver behaviour and training, Human factors in road and rail transport, vol. II, Ashgate Publishing Limited, Edinburgh, 2005
- Dorn, L., Driver behaviour and training, Human factors in road and rail transport, vol. IV, Ashgate Publishing Limited, Surrey, 2010
- Economic Commission for Europe, Intersecretariat Working Group on Transport Statistics, Glossary for transport statistics, 3rd ed., United Nations, New York, 2003
- Eisses, S., ITS ACTION PLAN / Framework Service Contract TREN/G4/FV-2008/475/01, D4–Final Report, Action 3.4–Safety and comfort of the Vulnerable Road User, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Unit B4, Amsterdam, 2011
- Elvebakk, B., Ethics and road safety policy, Institute of transport economics, Oslo, 2005
- Elvik, R., Høyе, A., Vaa, T., Sørensen, M., The Handbook of Road Safety Measures, Second Edition, Emerald Group Publishing Limited, Oslo, 2009
- Elvik, R., State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks, RIPCORD – ISEREST, 2008
- Elvik, R., State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks, TØI report 883/2007, Oslo, 2007
- Evans, L., Traffic Safety, Science Serving Society, Bloomfield, 2004
- Evans, L., Traffic Safety and the Driver, Van Nostrand Reinhold, New York, 1991
- European Commission, Directorate-General Energy and Transport, Directorate E-Inland Transport, CAPTIVE – Common Application of Traffic Violations Enforcement, Final Report, 2006
- European Conference of Ministers of Transport. Group on Road Safety, United Nations. Economic Commission for Europe, Safety in Road Traffic for Vulnerable Users, OECD, Paris, 2000

- Fahlquist, J., *Moral Responsibility in Traffic Safety and Public Health*, Stockholm, 2005
- Global Road Safety Partnership, *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Geneva, 2008
- Hale, A. R., Stoop, J., Hommels, J., *Human error models as predictors of accident scenarios for designers in road transport systems*. Paper presented at the *Errors in the Operation of Transport Systems*, CEC Workshop Cambridge, UK, 1989
- Ho, C., Spence, C., *The Multisensory driver, Implications for ergonomic car interface design, Human factors in road and rail transport*, vol. II, Ashgate Publishing Limited, Hampshire, 2008
- Holst, H., Nygren, Å., Andersson, Å., E., *Transportation, Traffic Safety, and Health: Man and Machine: Second Edition*, Springer – Verlag, Berlin, 2000
- Holst, H., Nygren, Å., Andersson, Å., E., *Transportation, Traffic Safety, and Health: Prevention and Health: Third Edition*, Springer – Verlag, Berlin, 2000
- Holst, H., Nygren, Å., Andersson, Å., E., *Transportation, Traffic Safety, and Health: Human Behaviour: Fourth Edition*, Springer – Verlag, Berlin, 2000
- Houtenbos, M., *Expecting the unexpected; A study of interactive driving behaviour at intersections*. PhD Dissertation, University of Delft, SWOV, Leidschendam, the Netherlands, 2008
- Mohan, D., Tiwari, G., Khayesi, M., Muya Nafukho, F., *Road traffic injury prevention: Training manual, Unit 2: Risk factors for road traffic injuries*, World Health Organization, 2006
- Nordhoff, L., S., Jr., *Motor Vehicle Collision Injuries: Biomechanics, Diagnosis and Management*, Second Edition, Jones & Bartlett Learning, London, 2005
- OECD, *Drugs and driving: Detection and deterrence*, OECD Publishing, 2010
- OECD, *Sharing Road Safety, Developing an International Framework for Crash Modification Functions*, Research report, 2012
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., A., Jarawan, E., Mathers, C., *World report on road traffic injury prevention*, World Health Organization, Geneva, 2004
- Pompidou Group, *Road traffic and psychoactive substances: seminar*, Council of Europe Publishing, Strasbourg, 2004
- Porter, B., E., *Handbook of Traffic Psychology*, Elsevier Inc., Oxford, 2011
- Rasmussen, J., *Skills, rules, and knowledge: signals, signs, and symbols, and other distinctions in human performance models*. Paper presented at the *IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics*, SMC-13, 1983
- Rivers, R., W., *Evidence in traffic crash investigation and reconstruction: identification, interpretation and analysis of evidence, and the traffic crash investigation and reconstruction process*, Charles C. Tomas Publisher Ltd, Springfield, 2006
- *Road safety planning, Good practice examples from national road safety strategies in the EU*
- Sivak, M., Schoettle, B., *Mortality from road crashes in 193 countries: Comparison with other leading causes of death*, University of Michigan, Transportation research institute, 2014
- Schermers, G., Cardoso, J., Elvik, R., Weller, G., Dietze, M., Reurings, M., Azeredo, S., Charman, S., *Guidelines for the development and application of evaluation tools for road safety infrastructure management in the EU*, Road Infrastructure Safety Management Evaluation Tools, 2011
- Sturnquist, D. M., *Mobile Phones and Driving*, Nova Science Publishers, New York, 2006
- Toroyan, T., Peden, M., *Youth and Road Safety*, World Health Organization, Geneva, 2007
- Underwood, G., *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*, Elsevier Ltd., Amsterdam, 2005
- Vehovec, M., *International police cooperation course, Lesson # 1: International Legal Aid and International Police Co-operation*, International Police Cooperation Course, Kosovo Police Service School, OSCE, 2006
- Verster, J. C., Ramaekers, J. G., Pandi-Perumal, S. R., Gier, J. J., *Drugs, Driving and Traffic Safety*, Birkhäuser Verlag AG, Basel-Boston-Berlin, 2009
- Wanberg, K., Milkman, H., Timken, D., *Driving with care: Alcohol, other drugs, and driving safety education, Strategies for Responsible Living and change*, Sage Publications, Denver, 2005
- Wee, B., *Transport and Ethics, Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2011
- World Health Organization, *Global recommendations on physical activity for health*, Geneva, 2010
- World Health Organization, *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Geneva, 2013

трудо̀ви во списанија, годишници, зборници и др.:

- Арнаудовски, Љ., Етиологија на сообраќајната делинквенција – за еден пристап кон нејзиното изучување, Годишник на Правен факултет - Скопје, 1988/89
- Basset, Jr., et al., Walking, cycling, and obesity rates in Europe, North America and Australia, Journal of Physical Activity and Health, vol. 5, 2008, pp. 795–814
- Bombol, K., Lazov, T., Modeling a Sustainable System for Traffic Accidents Data Analysis - The Case of Macedonia, Modern Traffic, Year 24, Special Issue, Mostar, 2004, pp. 66-70
- Veličković, P., Z., Veća bezbednost u opštinama, Istražujemo – Saobraćaj u gradovima, Auto Bild, br. 84, 30.05.2014
- Водинелиќ, В., Шта је предмет прометна криминалистика, Приручник бр. 2/89
- Vodineлиќ, V., O psihičkim uzrocima saobraćajnih nesreća i metodama o njihovom utvrđivanju, Beograd, 1961
- Гавриловиќ, П., Виша сила и крајна нужда код саобраќајних незгода, “13 Мај”, Београд, 1968
- Закев, Б., Со полагање на 16 години ќе имаме најмлади возачи, дневен весник Нова Македонија, број 22426, 9.11.2011, преземено од <http://www.novamakedonija.com.mk/NewsDetal.asp?vest=11911921505&id=12&setIzdanie=22426> [пристапено на 20.05.2014]
- Закев, Б., Шеснаесетгодишните возачи се високоризични, дневен весник Нова Македонија, број 22427, 10.11.2011, преземено од <http://www.novamakedonija.com.mk/NewsDetal.asp?vest=11101196533&id=12&setIzdanie=22427> [пристапено на 20.05.2014]
- Zeitler, U., Traffic separation, safety and ethics, CeSaM, Aarhus University, преземено од <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers96/sikker/zeit/zeit.pdf> [пристапено на 25.10.2011]
- Јотевски, Н., Сообраќајна психологија, Технички факултет, Битола, 2007, преземено од http://www.mojrad.net/pregled_teksta.php?id=5742LScCNBSwgai6LsE5dgnVLScCNBSwgai6LsE5dgnV [пристапено на 25.05.2014]
- Joševski, Z., Bombol, K., Designing a Software Tool for Technical Analysis of Road Traffic Accidents, TRA Transport Research Arena Europe, Ljubljana, 2008
- Камбовски, В., Меѓународната кривично-правна соработка во сузбивањето на сообраќајната делинквенција, 5то Советување за безбедноста во сообраќајот, Правни проблеми во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај во СР Македонија, Скопје, 1984, стр. 45-65
- Ковачевиќ П., Милинић, Б., Лончаревић, Д., Одговорност локалне самоуправе за безбедност у друмском саобраќају, Зборник радова, VI Стручни семинар са меѓународним учешћем Улога локалне заједнице у безбедности саобраќаја, Удружење за безбедност саобраќаја Србије, Дивчибаре, 2011, стр. 71-76
- Krstevska, K., Dimovski Z., Babanoski, K., Ilijevski, I., Criminal acts against public traffic safety – with a special focus to the articles related to endangering traffic safety of the Criminal code of the Republic of Macedonia, Thematic proceedings, VIII International Conference Road safety in local community, Valjevo, Divcibare, 18-20.04.2013, pp. 185-190
- Loeken, P., Traffic accidents and ethics, First Conference on the Ethics of Traffic and Transportation, KTH, Stockholm 29-30 November 2005, преземено од http://www.sikkertrafikk.no/e_ethics.htm [пристапено на 25.10.2011]
- Мургоски, Б., Бабаноски, К., Полициско-превентивни активности за намалување на сообраќајната делинквенција во Република Македонија (Police-preventive activities for reducing road traffic delinquency in the Republic of Macedonia), Zbornik radova, Međunarodni naučni skup, Dani Arčibalda Rajsa, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd, 1-2.03.2012, стр. 211-227
- Мургоски, Б., Етиолошки проблеми при истражувањето на сообраќајните несреќи, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2010, стр. 187-195
- Мургоски, Б., Криминалистичка обработка на сообраќајните несреќи, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2007, стр. 161-174
- Мургоски, Б., Некои карактеристики на сообраќајните делинквенти, Годишник на Факултетот за безбедност, Скопје, 2007/2008, стр. 48-63
- Мургоски, Б., Некои сомнителни и специфични однесувања на лица при сообраќајна и царинска контрола, Годишник на Факултетот за безбедност – Скопје бр. 1/2001, Скопје, 2002
- Мургоски, Б., Основни карактеристики на сообраќајната делинквенција и етиолошки проблеми при истражувањето на сообраќајните несреќи, Хоризонти, Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола, Битола, година VI, број 6, 2010, стр. 361-376

- Nihlén Fahlquis, J., Saving lives in road traffic-ethical aspects, Z Gesundh Wiss., 2009, 17(6): 385–394, преземено од <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2967260/> [пристапено на 10.05.2014]
- Rabl, A., de Nazelle, A., Benefits of shift from car to active transport, Transport Policy, vol. 19, 2012, pp. 121–131
- Спировска, В., Како да постапите во случај на сообраќајна незгода?, 02.04.2013, преземено од <http://www.carclub.mk/2013/04/02/kako-da-postapite-vo-slucaj-na-soobrakajna-nezgoda/> [пристапено на 10.04.2014]
- Темков, К., Основи на сообраќајната безбедност и сообраќајната култура, 1 дел, преземено од <http://rsbsp.org.mk/doc12/osnovi-temkov.pdf> [пристапено на 01.03.2014]
- Темков, К., Култура и етика во сообраќајот, преземено од <http://rsbsp.org.mk/doc12/kultura-temkov.pdf> [пристапено на 01.03.2014]
- Tingvall, C., Haworth, N., Vision Zero: and ethical approach to safety and mobility, 6th Institute of Transport Engineers International Conference on Road Safety and Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September, 1999, преземено од <http://www.general.monash.edu.au/MUARC/viszero.htm> [пристапено на 01.10.2013]
- Hall, A., Accident-free zone: The German town which scrapped all traffic lights and road signs, 23.06.2008, преземено од <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1028740/Accident-free-zone-The-German-town-scrapped-traffic-lights-road-signs.html> [пристапено на 20.04.2014]
- Цветановски, И., Безбедносни техники во сообраќајот, Меѓународен симпозиум „Сообраќај и комуникации на прагот на 21 – век“, Охрид, 1999
- Svetanovski, I., Analiza saobraćajnih nezgoda u Republici Makedoniji – strategija sprečavanja istih, V Simpozijum sa međunarodnim učešćem „Prevenција saobraćajnih nezgoda na putevima 2000“, Novi Sad, 2000

извештаи, стратегии, планови, конвенции, итн.:

- Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents, Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law, 4.05.1971
- European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions towards a European road safety area: policy orientation on road safety 2011-2020, Brussels, 2010
- European Commission, Priorities in EU road safety, Progress Report and Ranking of Actions, Brussels, 2000
- European Commission, Road Safety Action Plan Mid-Term Review, Brussels, 2006
- European Commission, White paper, European transport policy for 2010: Time to decide, Brussels, 2001
- European Directive on Road Safety Management 2008/96
- Eurostat, ITF, UNECE, Illustrated Glossary for Transport Statistics, 4th Edition
- Intelligent transport systems, ITS & Vulnerable Road Users, преземено од http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_and_vulnerable_road_users_en.htm [пристапено на 30.06.2014]
- Intelligent transport systems, The interoperable EU-wide eCall, преземено од http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm [пристапено на 30.06.2014]
- International Charter for Walking: Creating healthy, efficient and sustainable communities where people choose to walk, преземено од <http://www.walk21.com/charter/default.asp> [пристапено на 10.01.2013]
- Macedonia 2006 OSAC Crime and Safety Report, 03.01.2006
- Macedonia 2007 OSAC Crime and Safety Report, 02.10.2007
- Macedonia 2008 OSAC Crime and Safety Report, 13.06.2008
- Macedonia 2009 OSAC Crime and Safety Report, 17.08.2009
- Macedonia 2010 OSAC Crime and Safety Report, 29.03.2010
- Macedonia 2011 OSAC Crime and Safety Report, 08.03.2011
- Macedonia 2012 OSAC Crime and Safety Report, 31.03.2012
- Macedonia 2013 OSAC Crime and Safety Report, 18.08.2013
- Национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2009 – 2014, Скопје, 2008
- Национална транспортна стратегија на Република Македонија 2007-2017, Министерство за транспорт и врски, Скопје
- Светска здравствена организација, Брошура за Светскиот ден на здравјето, 7.04.2004

правни извори:

- Влада на Република Македонија, Комисија за осигурување од автомобилска одговорност, Критериуми за надомест на нематеријална штета поради смрт, телесна повреда и нарушување на здравјето од употреба на моторни возила, Скопје, октомври, 2006
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл. Весник на РМ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12, 27/14 и Одлуки на УСРМ 114/07, 144/07, 41/08
- Закон за возила, Сл. Весник на РМ бр. 140/08, 53/11, 123/12, 70/13, 164/13
- Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, Сл. Весник на РМ бр. 88/05, 71/06, 81/08, 47/11, 135/11 и Одлука на УСРМ бр. 4/07
- Закон за јавните патишта, Сл. Весник на РМ бр. 84/08, 52/09, 114/09, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14 и Одлука на УСРМ бр. 160/09
- Закон за кривична постапка, Сл. Весник на РМ бр. 150/10, 51/11, 100/12
- Закон за меѓународна соработка во кривичната материја, Сл. Весник на РМ бр. 124/10
- Закон за организација и работа на органите на државната управа, Сл. Весник на РМ бр. 58/00, 44/02, 82/08, 167/10, 51/11
- Закон за полиција, Сл. Весник на РМ бр. 114/06, 6/09, 145/12 и Одлука на УСРМ бр. 211/06
- Закон за правда на децата, Сл. Весник на РМ бр. 148/13
- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај, Сл. Весник на РМ бр. 92/07, 147/08, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13 и Одлука на УСРМ бр. 254/09
- Закон за прекршоците, Сл. Весник на РМ бр. 62/06, 69/06, 51/11
- Закон за супервизија на осигурувањето, Сл. Весник на РМ бр. 27/02, 79/07, 88/08, 67/10, 44/11, 30/12, 188/13 и Одлуки на УСРМ бр. 100/02, 203/03, 154/07, 218/08, 121/11, 122/11, 130/11, 129/11, 202/11
- Кривичен законик на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 37/96, 80/99, 04/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 07/08, 139/08, 114/09, 51/11 – две измени и дополнувања, 135/11, 185/11, 142/12, 166/12, 55/13, 82/13 и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005
- Правилник за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за оспособување на кандидати за возачи, Сл. Весник на РМ бр. 90/13
- Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Сл. Весник на РМ бр. 149/07
- Правилник за начинот на спроведување на возачките испити и критериумите во однос на просторните услови и материјално-техничката и информатичката опрема на испитните центри, водењето на евиденциите во врска со спроведените возачки испити и за формата и содржината на лиценцата за испитен центар, Сл. Весник на РМ бр. 103/07, 150/07, 127/09, 80/10, 46/11, 90/12, 19/14, 74/14
- Правилник за основањето, обуката, униформата и ознаките на сообраќајните патроли на граѓани и училишните сообраќајни единици, Сл. Весник на РМ бр. 18/85, 51/92
- Устав на Република Македонија, Сл. Весник на РМ бр. 52/92 од 22.11.1992 и амандманите I и II од 10.01.1992, III од 02.07.1998, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII од 20.11.2001, XIX од 30.12.2003, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX од 09.12.2005, XXXI од 09.01.2009

статистички публикации:

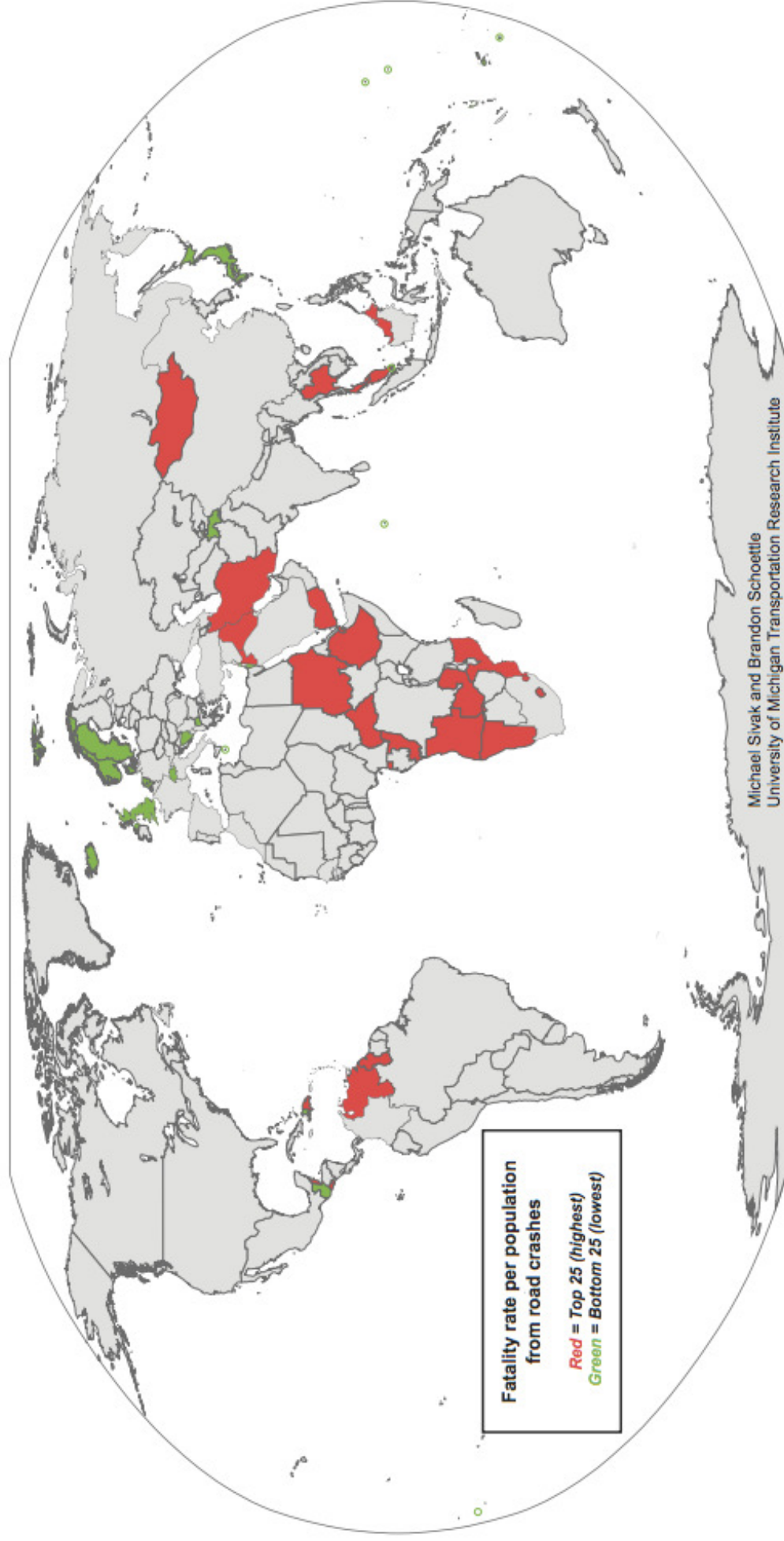
- Државен завод за статистика, Статистички преглед: Население и социјални статистики, Процени на населението на 30.06.2003 и 31.12.2003 според полот и возраста, по општини и по статистички региони, Скопје, јули, 2004 година
- Државен завод за статистика, Статистички преглед: Население и социјални статистики, Процени на населението на 30.06.2004 и 31.12.2004 според полот и возраста, по општини и по статистички региони, Скопје, јули, 2005 година
- Државен завод за статистика, Статистички преглед: Население и социјални статистики, Процени на населението на 30.06.2005 и 31.12.2005 според полот и возраста, по општини и по статистички региони, Скопје, јули, 2006 година
- Државен завод за статистика, Статистички преглед: Население и социјални статистики, Процени на населението на 30.06.2006 и 31.12.2006 според полот и возраста, по општини и по статистички региони, Скопје, јули, 2007 година
- Државен завод за статистика, Статистички преглед: Население и социјални статистики, Процени на населението на 30.06.2007 и 31.12.2007 според полот и возраста, по општини и по статистички региони, Скопје, јули, 2008 година

интернет извори:

- <http://www.amsm.mk>
- <http://www.books.google.com>
- <http://www.carclub.mk>
- <http://www.dailymail.co.uk>
- <http://www.ec.europa.eu>
- <http://www.en.wiktionary.org>
- <http://www.erscharter.eu>
- <http://www.eur-lex.europa.eu>
- <http://www.fb.uklo.edu.mk>
- <http://www.general.monash.edu.au>
- <http://www.keepeek.com>
- <http://www.lider.mk>
- <http://www.makedonijapat.com.mk>
- <http://www.merriam-webster.com>
- <http://www.mfa.gov.mk>
- <http://www.moi.gov.mk>
- <http://www.mtc.gov.mk>
- <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>
- <http://www.nibm.com.mk>
- <http://www.novamakedonija.com.mk>
- <https://www.osac.gov>
- <http://www.okno.mk>
- <http://www.pageflip-flap.com>
- <http://www.pravo.org.mk>
- <http://www.ridingsafely.com>
- <http://www.roads.org.mk>
- <http://www.rsbp.org.mk>
- <http://www.sikkertrafikk.no>
- <http://www.sobranie.mk>
- <http://www.sustrans.org.uk>
- <http://www.svm.org.mk>
- <http://www.thefreedictionary.com>
- <http://www.trafikdage.dk>
- <http://www.visokioktani.mk>
- <http://www.vecer.com.mk>
- <http://www.vlada.mk>
- <http://www.walk21.com>
- <http://www.webster-dictionary.net>
- <http://www.yieldtolife.org>
- <http://www.yubs.rs>

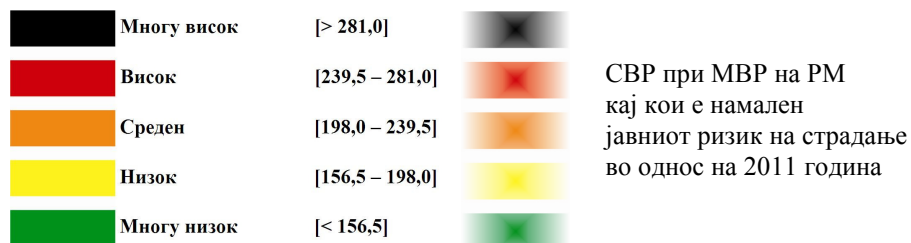
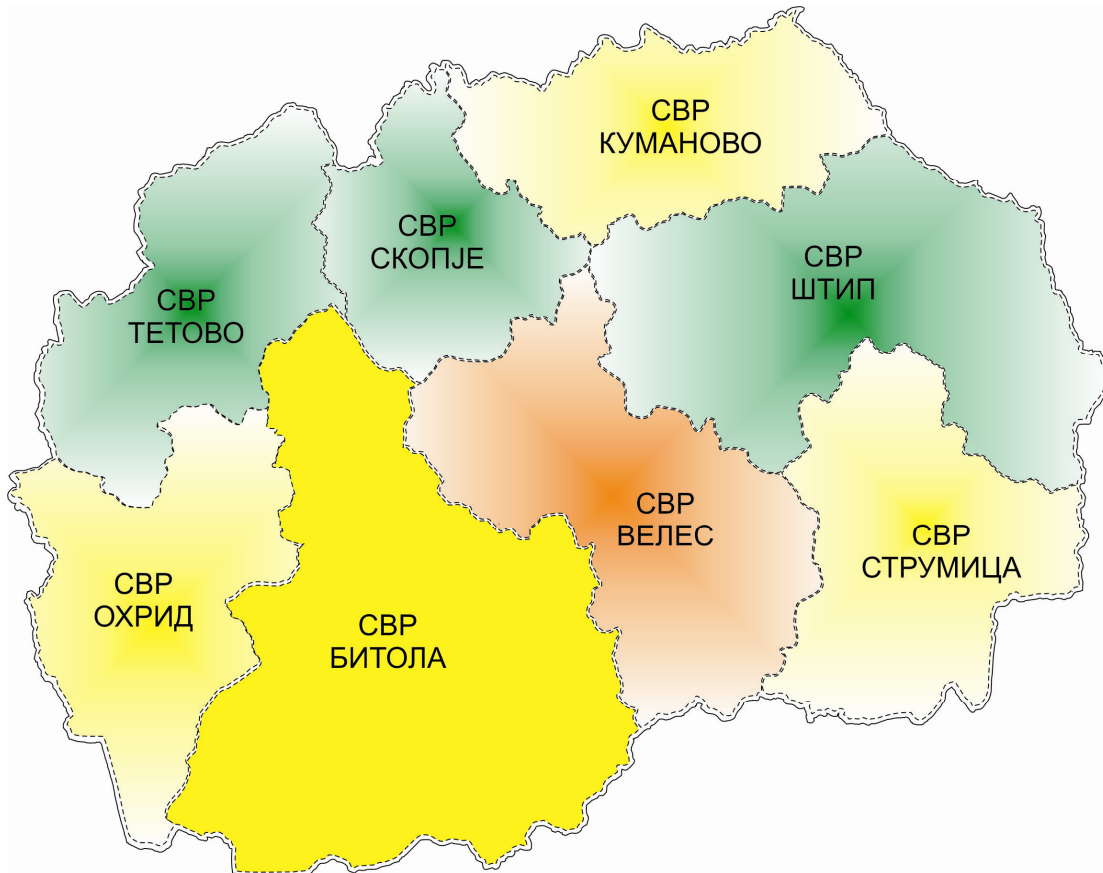
- ПРИЛОЗИ -

ПРИЛОГ 1
МАПА НА ЈАВНИОТ РИЗИК ВО ДРЖАВИТЕ ОД СВЕТОТ ЗА 2008 ГОДИНА*



* Sivak, M., Schoettle, B., Mortality from road crashes in 193 countries: Comparison with other leading causes of death, University of Michigan, Transportation research institute, 2014

ПРИЛОГ 2
ЈАВЕН РИЗИК НА СТРАДАЊЕ ОД СООБРАЌАЈНИТЕ НЕСРЕЌИ
НА СИТЕ ПАТИШТА ВО СВР ПРИ МВР НА РМ



$$JPCCH = \frac{ЛТПЛ * P1 + ТТПЛ * P2 + ЗЛ * P3}{бр. на жители во СВР} * 10.000$$

JPCCH – Јавен ризик на страдање од сообраќајните несреќи на сите патишта во СВР при МВР на РМ

ЛТПЛ – број на лесно телесно повредени лица

ТТПЛ – број на тешко телесно повредени лица

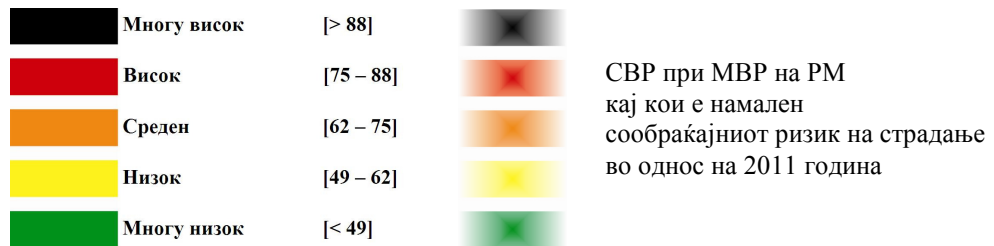
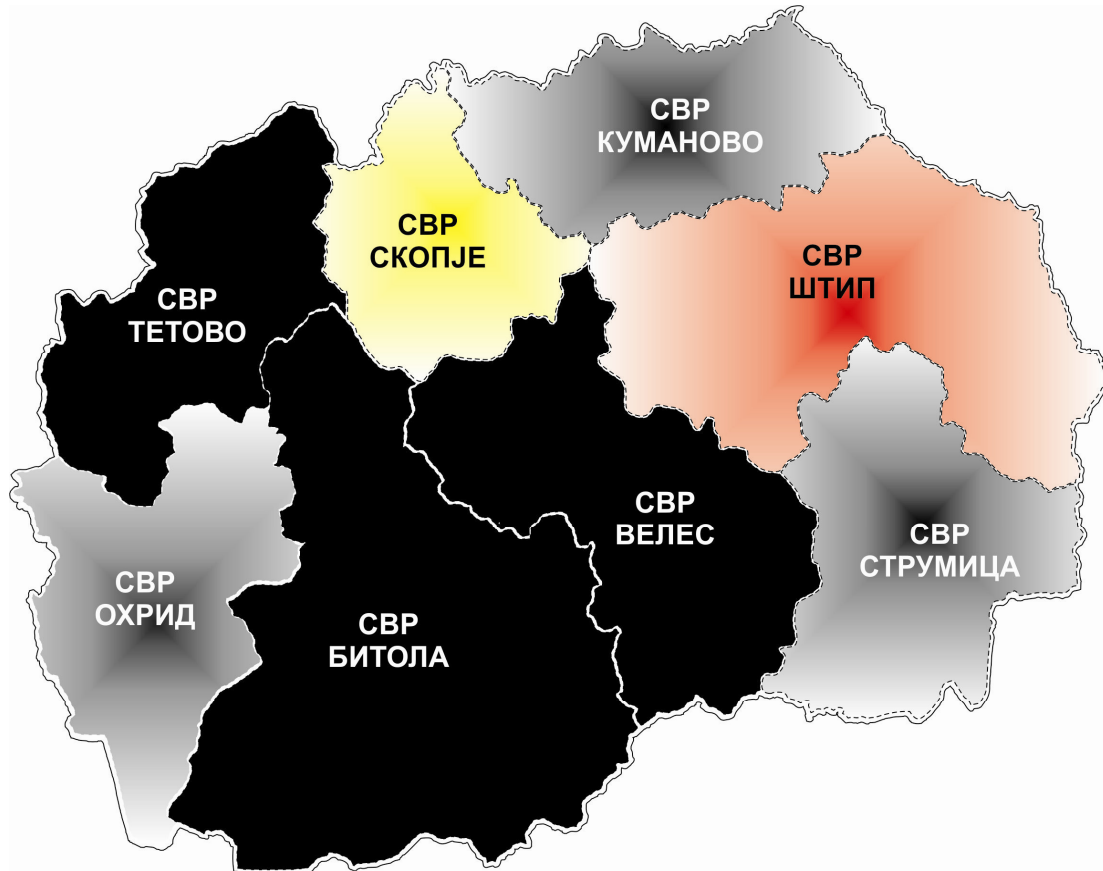
ЗЛ – број на загинати лица

P1 = 1 – коефициент придружен на бројот на лесно телесно повредените лица

P2 = 13 – коефициент придружен на бројот на тешко телесно повредените лица

P3 = 99 – коефициент придружен на бројот на загинатите лица

ПРИЛОГ 3
СООБРАЌАЕН РИЗИК НА СТРАДАЊЕ ОД СООБРАЌАЈНИТЕ НЕСРЕЌИ
НА СИТЕ ПАТИШТА ВО СВР ПРИ МВР НА РМ



$$CRSCN = \frac{ЛТПЛ * P1 + ТТПЛ * P2 + ЗЛ * P3}{бр. на рег. м. и пр. возила во СВР} * 1.000$$

CRSCN – Сообраќаен ризик на страдање од сообраќајните несреќи на сите патишта во СВР при МВР на РМ

ЛТПЛ – број на лесно телесно повредени лица
 ТТПЛ – број на тешко телесно повредени лица
 ЗЛ – број на загинати лица

P1 = 1 – коефициент придружен на бројот на лесно телесно повредените лица
 P2 = 13 – коефициент придружен на бројот на тешко телесно повредените лица
 P3 = 99 – коефициент придружен на бројот на загинатите лица