

UNIVERSITETI I EVROPËS JUGLINDORE
SOUTH EAST EUROPEAN UNIVERSITY
УНИВЕРЗИТЕТ НА ЈУГОИСТОЧНА ЕВРОПА



FAKULTETI JURIDIK
FACULTY OF LAW
ПРАВЕН ФАКУЛТЕТ

ВТОР ЦИКЛУС НА СТУДИИ - ПОСТДИПЛОМСКИ СТУДИИ

МАГИСТЕРСКИ ТРУД НА ТЕМА:

**“Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата
за загрозување на безбедноста на сообраќајот”**

Изработила:
Ивана Велјаноска

Ментор:
Проф.др. Исмаил Зендели

Тетово, 2021 година



***„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот”***

Содржина:

- Abstract
- Апстракт
- Клучни зборови
- Листа на табели
- Листа на графички прикази

ВОВЕД10

ГЛАВА I

**1. ОТКРИВАЊЕ НА КРИВИЧНО ДЕЛО „ЗАГРОЗУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА НА
СООБРАЌАЈОТ”**

1. Значење и развој на сообраќајот на патиштата11
2. Сообраќаен криминалитет12
3. Поим и предмет на кривично дело „Загрозување на безбедност на сообраќајот на
патиштата”13
4. Анализа на кривично дело „Загрозување на безбедност на сообраќајот на
патиштата”14
5. Дефинирање на сообраќајна деликвенција15



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

ГЛАВА II

1. СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ

1. Дефинирање и предизвикување на сообраќајни незгоди	17
1.1 Фази на сообраќајни незгоди	19
1.2 Должности на возачи кои учествуваат во сообраќајна незгода	20
1.3 Постапка во случај на сообраќајна незгода	22
1.4 Одговорност на учесниците при случени сообраќајни незгоди	23

2. Справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата на загрозување на безбедноста на сообраќајот

2.1 Примарни предизвици кои придонесуваат за загрозување на безбедноста на сообраќајот	24
2.1.1 Возач	24
2.1.2 Возило	28
2.1.3 Пат и патна инфраструктура	29
2.2 Секундарни предизвици кои придонесуваат за загрозување на безбедноста на сообраќајот	30
2.2.1 Непригодена брзина	31
2.2.2 Возење во алкохолизирана, лоша психофизичка состојба	33
2.2.3 Неотстапување првенство на минување	35



***„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот”***

2.2.4 Непрописно престигнување	37
2.2.5 Непрописни дејствија со возилото	39
2.2.6 Недржење прописно растојание	41

ГЛАВА III

1. Истражување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот” на подрачјето на градот Тетово во периодот од 2017-2019 година преку одредени варијабли

1. Видови на сообраќајни незгоди случени на подрачјето на градот Тетово во периодот од 2017-2019 година	42
1.1 Последици од сообраќајни незгоди	44
1.2 Повредени лица по категорија.....	45
2. Пол на сторител во кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот”	46
2.1 Возраст на возачи кои учествувале во кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот”	48
3. Вид на возила кои учествувале во сторување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот”	49
3.1 Начин на случување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот”	50
3.2 Вид на пат	52
4. Случени сообраќајни незгоди по време	53



***„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот”***

4.1. Случени сообраќајни незгоди по денови	54
4.2 Случени сообраќајни незгоди по место	55
4.3 Случени сообраќајни незгоди со Н.Н. сторител	57
5. Причини за случени сообраќајни незгоди	59
6. Органи надлежни за постапување по кривични пријави во однос на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот”	60

ГЛАВА IV

Препораки за подобрување на безбедноста на сообраќајот

1. Превенција за безбедност на сообраќајот	61
2. Сообраќајна психологија	65
3. Сообраќајна култура	66
4. Едукативни предавања и практични обуки за поголема транспарентност и заштита на населението	66
Заклучок	68
Користена литература	70



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

БЛАГОДАРНОСТ

Особена благодарност Би сакала да искажам на мојот ментор проф.др.Исмаил Зендели поради неговата професионалност и помошта што ми ја пружи за време на изработка на мојот труд.

Благодарност и до моите родители Зоран и Колинда, мојот брат Стефан и мојот сопруг Горан кои ми дадоа несебична поддршка и поттик во постигнување на моите животни цели.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Апстракт

Сообраќајниот криминалитет претставува потежок и поспецифичен облик на криминалитет каде сообраќајот од една страна е претставен како голема опасност, потенцијален сторител на оваа опасност е секој кој учествува во сообраќајот, а жртвата која се јавува е секое лице без разлика на неговата возраст и сите други негови карактеристики.

Во секое општество особено во последните децении на 21 век каде сообраќајот има доминантна улога во секое семејство секојдневно се соочуваме со непријатни ситуации поради непочитување на сообраќајните прописи, низок степен на сообраќајниот морал, етика, навиките во однесување на сообраќајот каде за жал последицата е повреда или губење на човечки живот. Сообраќајот кој претставува организирана активност од одреден број чинители укажува на голема потреба од изучување на истите влијателни чинители кои што се значајни за настанувањето и текот на сообраќајната незгода.

Поради ваквата состојба со која се соочуваме предмет на оваа магистерски труд ќе бидат сообраќајните незгоди предизвикани поради загрозувањата на безбедноста на сообраќајот вклучувајќи ги и оние со потешки последици, идентификување на патните правци, временската и географската рамка и факторите кои влијаат за случување на незгодите, настраданите учесници во незгодите и структурата на учесниците во сообраќајот, па преку елаборација на кривично дело во четвртата глава од оваа теза со добиени реални податоци ќе се овозможи детектирање на сообраќајните проблеми кои доведуваат до оваа појава и отстранување на изворите на опасност заради исполнување на главната цел, а тоа е зголемување на безбедноста во сообраќајот.

Клучни зборови: сообраќај, сообраќајни незгоди, кривично дело, справување со предизвици, загрозување на безбедноста.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Abstract

Traffic crime is a serious and specific type of criminal violation where traffic is understood as a great danger, a potential law-braker might be any participant in the traffic, and a victim might be any person regardless their age or other characteristics of that person.

In recent years, especially in the past two decades of the 21st century, traffic takes a dominant role in both society and the daily life of every family, so the lack of traffic etiquette and morality as well as the bad habits in traffic and not respecting the traffic laws and regulations unfortunately leads to stations when the consequence can be serious injury or even death. Traffic is an organized activity in which many parties take place. Therefore, it is crucial to pay a special attention and study the influential parties/actors that are of interest in the traffic crime law regarding how a traffic accident happened and its whole process.

Taking all of the above into consideration, this paper sets its main focus on studying traffic accidents caused by endangering the safety in traffic (including traffic accidents with serious consequences), identifying the road directions, time frames and geographical frames, the variables that affect the cause of the traffic accident, the victims and the demography of the actors in traffic. Through a detailed elaboration of an example of a traffic crime in Chapter 4 and presentation and analysis of real data, this paper aims to identify the main problems in traffic that are connected to traffic accidents. Based on that, suggestions are offered on how to eliminate the identified sources of danger in order to achieve the main goal, which is increasing the level of safety in traffic.

Key words: traffic, traffic accident, crime, dealing with challenges, engendering safety.



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

Листа на табели

Табела бр.1 - Вид на сообраќајни незгоди	42
Табела бр.2 - Последици од сообраќајни незгоди	44
Табела бр.3 - Повредени лица по категорија	45
Табела бр.4 - Пол на возачи кои учествувале во сообраќајна незгода	46
Табела бр.5 - Возраст на возачи кои учествувале во сообраќајна незгода	48
Табела бр.6 - Вид на возила што учествувале во сообраќајна незгода	49
Табела бр.7 - Начин на случување на сообраќајна незгода	50
Табела бр.8 - Вид на пат	52
Табела бр.9 - Случени сообраќајни незгоди по време	53
Табела бр.10 - Случени сообраќајни незгоди по денови	54
Табела бр.11 - Случени сообраќајни незгоди по место	55
Табела бр.12 - Случени сообраќајни незгоди со Н.Н. сторител	57
Табела бр.13 - Причини за случени сообраќајни незгоди	58



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Листа на графички прикази

Графички приказ бр.1 - Вид на сообраќајни незгоди	43
Графички приказ бр.2 - Последици од сообраќајни незгоди	44
Графички приказ бр.3 - Повредени лица по категорија	45
Графички приказ бр.4 - Пол на возачи кои учествувале во сообраќајна незгода	47
Графички приказ бр.5 - Возраст на возачи кои учествувале во сообраќајна незгода	48
Графички приказ бр.6 - Вид на возила што учествувале во сообраќајна незгода	50
Графички приказ бр.7 - Начин на случување на сообраќајна незгода	51
Графички приказ бр.8 - Вид на пат	52
Графички приказ бр.9 - Случени сообраќајни незгоди по време	54
Графички приказ бр.10 - Случени сообраќајни незгоди по денови	55
Графички приказ бр.11 - Случени сообраќајни незгоди по место	56
Графички приказ бр.12 - Случени сообраќајни незгоди со Н.Н. сторител	57
Графички приказ бр.13 - Причини за случени сообраќајни незгоди	59



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Вовед

Со појавата на човекот, неговата еволуција низ годините поради неговите отстапување на претходно пропишани норми и правила доаѓа до појава на кривични дела. Еден од современите предизвици во ова време, начин и стил на социјално, општествено и индивидуално живеење е сообраќајот. Сообраќајот ги надминува рамките на стопанска гранка, претставува своевиден полигон на технички изуми на средства за задоволување на некои егзистенцијални и пошироки социјални, политички, економски и културни потреби на човекот и партиципација на огромен број од хетерогени учесници во него.

Сообраќајот всушност претставува еден вид на движење на добра, луѓе, сигнали и информации од едно до друго место. Во минатото сето ова е со помало значење поради помало присуство отколку денес, а последица е зголемениот број на сите овие движења. Тие предизвикувале и понатаму ќе предизвикуваат човечки жртви и големи материјални штети. Во последните децении се јавуваме како сведоци на зголемување на нивниот интензитет во услови на забрзани климатски промени и техничко-технолошки напредок. Бројот на човечките жртви и висината на штетите добиваат загрижувачки размери.

Во овој магистерски труд ќе обрнеме внимание на кривичиното дело против загрозување на безбедноста на сообраќајот, како теоретски така и практично преку приказ на статистички податоци на подрачјето на градот Тетово во периодот од 2017-2019 година преку одредени варијабли.



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

ГЛАВА I ОТКРИВАЊЕ НА КРИВИЧНО ДЕЛО „ЗАГРОЗУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА НА СООБРАЌАЈОТ“

1.1 Значење и развој на сообраќајот на патиштата

Сообраќајот во минатото па се до денес претставува еден вид начин на живот. Ниту една индивидуа, човек кој цврсто чекори во едно општество не може да го замисли функционирањето на својот живот без она што ни се наметнува во сообраќајот и претставува значајна дејност за развој на едно стопанството. Во Месопотамија пред околу 3000 години пред н.е. како единствено превозно средство кое се употребувало било тркало на количка. Потоа почнала да се користи и силата на добитокот, па запрежните возила кои се користат и во денешни услови. Повоениот период општиот развој на сообраќајната дејност бил нерамномерен дури и повеќе од оној на вкупното стопанство.¹

Економска оправданост за изградба на патот започнува со појава на тркалото се до појава на колата каде што зазема огромен замав. Како и секоја друга основна функција што ја обавува секој човек за негово постоење во поглед на храна, вода, така и сообраќајот претставува егзистенцијална функција без која човекот не може да си го замисли секојдневниот живот, особено во последните децении на 21 век каде најкомплексен проблем во едно општество се јавува токму безбедноста на сообраќајот. Сообраќајот потекнува од зборовите: движење, комуницирање, сообраќање и обраќање.²

¹<https://macedonism.org/%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0-%D0%95%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%98%D0%B0/%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98/>

²<https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Преку превземањето на соодветни мерки и активности каде основна цел е подобрување на сообраќајната инфраструктура се зголемуваат увозно-извозни производствените капацитети каде во прва рака е вклучен факторот за модерно стопанство. Сообраќајот на патиштата придонесува за стимулација на корисниците на патот кон поодговорно однесување односно низ почитување на постојните правила, побезбедни возила преку подобрување на технички карактеристики и стандарди и подобрување на патна инфраструктура преку идентификација и ширење на најдобрите практики и елиминација на црните точки.

1.2 Сообраќаен криминалитет

Криминалитетот претставува сложена појава во едно општество која истата пред се има негативен одраз и се прилагодува во секое општествено движење и промена. Сите облици на криминалитет вклучувајќи го и сообраќајниот претставуваат сериозна закана и ризик за безбедноста. Дејствијата кои се последица од настанатиот криминалитет се забранети со закон. Потребно е нивно спречување поради загрозувањето на функционирање на едно општество. Овој облик на криминалитет се јавува во форма на сообраќаен прекршок и сообраќајно казниво дело зависно од видот и опасноста која е предизвикана и каква штета односно последица е настаната. За одредени автори првата форма се определуваат како дејствија кои претставуваат апстрактно загрозување на заштитениот објект, а вторите се дела на конкретно загрозување.³ Во овие дела во повеќе проценти од случаите се казува небрежно извршување на делото за разлика од другите казниви дела. Во рамки на утврдување на овој криминалитет голем товар се јавува во разграничувањето на евентуална умисла од свесна небрежност.

Вината е едно од посложените прашања, каде вината или казнената одговорност претставува индивидуална и субјективна одговорност на сторителот за неговото дејствие што ги исполнува законските обележја на казненото дело.⁴

³ Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011), *Казнено право – посебен дел*, Скопје, стр. 396.

⁴ В. Камбовски, В. (2011), *Казнено право – општ дел*, стр. 246.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Она што е од особено значење за овие дела е постоењето на посебен услов на инкриминација каде од една страна се предизвикува голема материјална штета, а од друга може да доведе од телесни повреди на некој лица, па дури и настанување на смртни последици. Специфичноста на вината кај сообраќајните дела ја диктираат криминолозите. Претежно гледаат низ призма на небрежно извршување и истакнуваат дека кај оваа појава криминалното не е така нагласено како кај другите видови криминалитет.⁵

1.3 Поим и предмет на кривично дело „Загрозување на безбедност на сообраќајот на патиштата“

Кривичното дело „Загрозување на безбедност на сообраќајот на патиштата“ е дел од Кривичниот законик во групата на кривични дела против безбедноста на јавниот сообраќај. Сместено во член 297 кој гласи: „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.“⁶

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.⁷

⁵ Арнаудовски, Љ. (2007), *Криминологија, Скопје*, стр. 401

⁶ <https://osigurenik.mk/%d0%b2%d0%b5%d0%bb%d0%be%d1%81%d0%b8%d0%bf%d0%b5%d0%b4%d1%81%d0%ba%d0%b0-%d1%81%d0%be%d0%be%d0%b1%d1%80%d0%b0%d1%9c%d0%b0%d1%98%d0%bd%d0%b0-%d0%ba%d1%83%d0%bb%d1%82%d1%83%d1%80%d0%b0/>

⁷ *Кривичен законик на Р.Македонија, чл.297, („Службен весник на Р.Македонија“ бр.37/96, 19/04, 144/09, 139/08, 27/14).*



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Во сообраќајот учествуваат многубројни субјекти како што се: возачи, пешаци, велосипедисти, патници и сите тие различно влијаат врз загрозување на состојбата на сообраќајот на патиштата.

Најчесто како појава која се јавува поради нивното влијание е состојба на загрозување и опасност, а како последица е сообраќајната незгода. Кога се зборува за човекот како фактор во едно општество и неговиот живот претставува еден процес каде најважната улога ја има безбедноста на сообраќајот во најмала рака треба да се даде придонес и огромно значење да се намали ваквата последица и да се постигне оптимална состојба во сообраќајот.

Предметот на истражување на ова кривично дело е доста специфичен поради утврдувањето на вината, за разлика од делот кај други кривични дела каде се јасни умствените активности и дејствија кој ги превзема човекот. За таа цел потребно е проучување на сите карактеристики на кривично-правната одговорност на човекот како примарни фактори ризик и опасност кои се причина за постоење на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот на патиштата“.

1.4 Анализа на кривично дело „Загрозување на безбедност на сообраќајот на патиштата“

Во рамките на ова кривично дело најчесто се карактеризира општата сигурност на луѓето и имотот со последица како голема материјална штета и повреда или смрт на некое лице кое се јавува во својство на учесник во сообраќајот. Кривичните дела во патниот сообраќај во КЗ на РМ ги опфаќа општествено опасни поведенија во сообраќајот што стојат на највисоката скала на општествена опасност.⁸

⁸ Кралев Т., *Кривично правни и криминолошки аспекти на сообраќајната деликвенција*, Скопје, 1994



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

За да постои кривичното дело мора да постои последица која ќе доведе до загрозување на безбедноста на сообраќајот каде опасноста која се јавува мора да биде интензивна и конкретна, а тоа значи одредено лице или повеќе лица да се наоѓаат во животна опасност или опасност по тело или да настапи вистинска опасност за имот од значителен обем. Како и другите кривични дела така и ова и покрај сите мерки и активности кои се превземаат за негово намалување сепак во Република Северна Македонија безбедносната состојба е доста загрозувачка, бројките кои се јавуваат се стремат кон постојан раст.

1.5 Дефинирање на сообраќајна деликвенција

Сообраќајната деликвенција претставува масовно општествена негативна појава и тенденција која се манифестира низ разновидно, противправно, неетичко и неодговорно однесување на учесниците во сообраќајот, а поради тоа доаѓа до појава на многубројни сообраќајни несреќи кои резултираат со загубени животи, потешки или полесни телесни повреди. Поради тоа сообраќајните несреќи во современи услови на живеење особено во недоволно развиени земји на локално национално и глобално ниво претставуваат сериозен безбедносен и јавно здравствен проблем и посебни предизвици во современиот раст и развој.⁹

Сообраќајната деликвенција претставува масовна негативна појава со противправно општествено однесување во сообраќајот, кое се манифестира со предизвикување или учествување и придонесување во настанување на различни општествени појави со загрозување и страдање на учесниците во сообраќајот.¹⁰

⁹ Мургоски Б., Бабаноски К., *Полициско превентивни активности за намалување на сообраќајната деликвенција во Република Македонија*

¹⁰ Šeparović, *Prometna delikvenција i društvena samozaštita, Zagreb, 1981*



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Разновидни 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 се поголема мобилност, па поради тоа сообраќајната моторизација станува неопходен елемент од нашиот живот. Во новиот се побрз стил на живот, се влегува со стари навики, морални обичаи, што неминовно доведува до социјални конфликти, а сообраќајната делинквенција е еден од примерите на тие конфликти.¹¹

Сообраќајната делинквенција претставува посебен облик на криминално однесување, која е специфична во криминолошки (етиолошки – феноменолошки), кривично-правен и пенолошки аспект. Овие специфичности го имплицираат и називот – сообраќајна делинквенција, па поради тоа се издвојуваат во посебна група на кривични дела во рамките на позитивните кривични законодавства.¹²

Од противправните однесувања во сообраќајот, најопасни се казнените поведенија, а меѓу нив оние поведенија од кои настануваат кривичните дела, кои често кулминираат во сообраќајните незгоди и тоа со трагични последици.¹³ Сообраќајно кривично дело во материјална смисла е такво однесување на човекот со кое што сериозно се загрозуваат или повредуваат темелните општествени или поединечни вредности во сообраќајот и со кои грубо се нарушуваат заштитените општествени односи, додека во формална смисла подразбираме противправно, општествено однесување (сторување или пропуштање) на човекот, кое како такво е одредено или опфатено со закон и за кое е пропишана кривична санкција.¹⁴

¹¹ Бошковиќ М., *Криминологија со пенологијом део II, Социјална патологија, Нови Сад, 2002*

¹² Milutinović, *Kriminologija, Beograd, 1986*

¹³ Inic M., *Etiologija saobraćajnih nezgoda na putevima, Beograd, 1978*

¹⁴ Šeparović Z., *Stradanje u prometu, Beograd-Zagreb, 1978*



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Кога би се направило една споредба на сообраќајната деликвенција како облик на криминалитет со останатите облици поради една единствена причина по која би се разликувала е кај учесници во овој криминалитет кој се јавуваат и можат да бидат сите граѓани без разлика дали се јавуваат во својство на жртви или потенцијални деликвенти. Сторителот може да биде свесен или не за последиците од сторување или несторување дали за истото може да настапи штетна последица. Значајно е да се напомене, дека во справувањето со високиот број на жртви во сообраќајните незгоди големо влијание има превентивното делување, особено во локалната заедница.

ГЛАВА II СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ

1. Дефинирање и предизвикување на сообраќајни незгоди

„Сообраќајна незгода“ е настан на патот предизвикан како последица од непочитување на сообраќајните правила и прописи во кој учествувало 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.¹⁵

За сообраќајна незгода не се смета настанот во кој мобилна 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.¹⁶

¹⁵ <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/%D0%97%D0%B1%D1%81%D0%BF%20-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%87%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BD%20%D1%82%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82.pdf>

¹⁶ <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/ZBSP,%20neoficijalen%20precisten%20tekst%20-%2028.12.20.doc>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

„Сообраќајна незгода, е незгода која се случила на место отворено за јавен сообраќај, или која започнала на такво место, во кое едно или повеќе лица се погинати или е рането и во кое учествувало најмалку едно моторно возило во движење“. ¹⁷

Во денешни услови каде се водиме со едно побрзо темпо на живот, се среќаваме со голем метеж и зголемена фреквенција по улиците каде сите се фокусирани кон што побрзо да се стигне на работно место, факултет, училиште итн. За последиците од ваквиот пристап на луѓето не се свесни што може да се случи за миг, бидејќи токму сообраќајните незгоди се случуваат ненадејно на секому без разлика на пол,возраст односно настануваат насекаде и во било кое време и место. Не постои начин за спречување на ваквата состојба, никој не е имун за да истиот не стане жртва,сведок, причинител на сообраќајна незгода.

Особено голем придонес за ваквата ситуација даваат дури и медиумите, социјалните мрежи целокупната напредна технологија каде глетката ја даваат во вистинско светло и вршат предупредување за зголемениот број на сообраќајни незгоди каде секојдневно гинат човечки животи, остануваат трајни инвалиди, оштетени возила со високи и ненадоместливи штети и штетни последици.¹⁸

Во дадената улога на настанување на сообраќајна незгода доминантноста на учесникот во сообраќајот како причина е повеќе од очигледна, дури и тогаш кога причина може да му се пропише на патот пр: голомразица, неправилна кривина, ударна дупка или на состојбата на моторното возило се настојува да се пронајде и истакне една главна причина за незгодата, а тоа по правило е субјективниот фактор најчесто е возачот, се прикажува дека „не го прилагодил движењето на возилото спрема условите и состојбата на патот“. ¹⁹

¹⁷ Комитет за внатрешен транспорт ЕЕС УН

¹⁸ <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/6>

¹⁹ <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/6>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Тоа се услови и околности кои овозможуваат одредени деликвентни однесување на учесниците во патниот сообраќај да се манифестираат како непосредни причини, кои често резултираат и со настанување на сообраќајни незгоди.²⁰

Значајна улога имаат и сообраќајните прекршоци каде голем дел од настанатите сообраќајни незгоди се последица на истите, а со тоа и целокупната состојба за безбедноста на патниот сообраќај е доста загрижувачка. Истата состојба не треба да се согледува само од аспект на случените сообраќајни незгоди, туку низ сите однесувања кои јавуваат опасност. Учесниците во сообраќајот особено возачите во дадени ситуации дури и несвесно се доведуваат до ситуација да постапат спротивно на некоја норма или поведење во сообраќајот па така како што ја загрозуваат сопствената, ја загрозуваат и безбедноста и на останатите учесници во сообраќајот.²¹

1.1 Фази на сообраќајни незгоди

Сообраќајните незгоди претставуваат еден динамичен и комплексен проблем. Нивните последици се енормни. Сите мерки и активности кои се вклучуваат се засновани врз анализата на случените сообраќајни незгоди од прибирање на податоци и докази за настаната состојба па се до превземањето на дејствие за надминување на констатираната состојба.

При таквата анализа може да се констатира дека постојат три меѓусебно поврзани фази или дејствија од моментот на настанување на сообраќајната незгода и се она што би се случило после неа.

²⁰ <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/6>

²¹ <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/6>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Првата фаза би го вклучила движење на возилата односно правилно одвивање на сообраќајниот тек па оттука настанува состојбата на одредено нарушување и случување на сообраќајна незгода. Другата последователна фаза би го вклучила возачот и неговата контрола односно тој ја има главната улога во превземањето на одредени мерки кои имаат за цел да го спречат или да ги намалат последиците од догудувањето на сообраќајната незгода.

Истата може да биде и самото дејство кое го превзема возачот. Тука најчесто би се вклучил моментот каде возилото удира во друго возило, пешак, излетало од пат итн. Последната би била период кој ги опфаќа сите учесници во сообраќајната незгода, сите настани кои се случуваат во незгодата од состојбата на движење до состојбата на мирување. По одреден временски период со пристигнување на стручни лица се врши увидот.

1.2 Должности на возачи кои учествуваат во сообраќајна незгода

Секој возач без разлика на време и место на случување на сообраќајната незгода и во рамки на истата имало повредени или починати лица или е причинета само материјална штета не смее да го напушти местото на настанот се додека не пристигнат овластени лица за вршење на увидот. Во случај кога се работи за повредено лице и на истото му е потребна медицинска помош, па дури и на самиот себе може да го напушти местото на случување на сообраќајната незгода, да извести непосредно надлежен орган во прво својство тука е полицијата и по негово известување е должен да се врати.

Доколку се работи за лица кои истите се учесници во сообраќајната незгода возачот е должен да ги превезе до најблиската здравствена установа се разбира доколку се исполнети условите за да нема никакво попречување во превземањето на ваквата ситуација.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Но, ако незгодата се случила на такво место каде може да се очекува брзо доаѓање на возилата на помош или ако поради здобиени тешки повреди може да се заклучи дека со транспортирање на повреденото лице неговата здравствена состојба може да се влоши, тогаш е подобро да не се преземаат такви дејствија туку да се остане на лице место и да се чека помош, сепак помошта во прва рака би ја пружиле лица односно возачи кои би наишле на место на незгода пред пристигнување на овластените лица, брза помош .

Ако на местото на незгодата се наоѓа службено лице на Министерството за Внатрешни работи, секој возач е должен на негово барање доколку се исполнети сите услови и може односно е способен повреденото лице да го транспортира до најблиската здравствена установа. За неисполнување на овие должности на возачот, може да се одговара не само прекршочно туку и кривично, во зависност од тоа под кои околности овие обврски не се исполнети и какви се последиците што настанале поради тоа.

За да не дојде до повторување на уште една последователна сообраќајна незгода или на било кој начин би се загрозила безбедноста на другите учесници во сообраќајот од страна на возачот потребно е да ги превземе сите неопходни мерки кои би спречиле настанување на такви појави како на пример да поставни знак за означување дека е догодена сообраќајна незгода итн.

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.²²

²² <http://ustavensud.mk/?p=10518>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

1.3 Постапка во случај на сообраќајна незгода

Главен двигател во постапката која се превзема во случај на сообраќајна незгода е лице место на незгодата, односно местото каде се наоѓаат возилата, трагите и сите други предмети од незгодата. Тука може да се вклучат и сообраќајната инфраструктура, ознаки на коловоз, сообраќајна сигнализација итн. Пред се со пристигнување на полициските службеници сè обезбедува местото на случување на сообраќајната незгода. Потоа од страна на истите се пристапува кон собирање на информации преку непосреден разговор со учесниците во сообраќајната незгода, сведоци и сите други надворешни лица кои биле на местото на случување на сообраќајната незгода. Се обавува разговор, се укажува на последиците од невистинит исказ и со соодветен службен материјал се приложува исказот со потпис чија основна цел е зачувување на веродостојноста на сето она што е кажано.

Се обезбедуваат личните податоци за учесниците во случената сообраќајна незгода односно се врши проверка и утврдување на идентитет со важечка соодветна документација. На возилата се утврдува техничката исправност и валидноста на податоците во сообраќајната дозвола. Потоа се оди кон известување и писмена комуникација кон судот, јавното обвинителството и други засегнати надлежни органи во зависност од дадената ситуација. Се означува местото на настанот односно обележување на сите траги, предмети, лоцирање на други оштетувања.

Пренесување на целосниот изглед на сообраќајната незгода преку изготвување на скица, записник, фотоалбум. Се подигаат микро или макро траги за вештачење тука се вклучуваат и биолошките траги како траги од крв, влакна итн. Туку е присутна и контролата за алкохолизираност или присуство на опојни дроги или други психотропни супстанции кај учесниците.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

1.4 Одговорност на учесниците при случени сообраќајни незгоди

Возачите учесници во сообраќајна незгода во која е предизвикана мала материјална штета која подразбира штета настаната на објекти и на возила на кои не им се оштетени виталните делови за управување и за запирање, а возилата можат самостојно да се движат по патот и ги исполнуваат сите услови за пополнување на Европски извештај должни се да го пополнат и потпишат и веднаш да ги отстранат возилата за да обезбедат нормално одвивање на сообраќајот.²³

Европски извештај - извештај за сообраќајна незгода“ е образец изготвен од Националното биро за осигурување на Република Македонија. Тој се добива бесплатно од друштвото за осигурување при склучување договор за задолжително осигурување (полиса) и на неговата задна страна содржи упатство за употреба, во кое детално се наведени начинот и условите за негово користење.²⁴ Европскиот извештај не претставува признавање вина и не значи дека меѓу возачите е постигната согласност за вината во сообраќајната незгода, ниту дека со потписот се признава вина, туку служи единствено за утврдување на фактичката состојба. Прекршочен платен налог во износ од 250 евра во денарска противвредност ќе му се издаде на возачот учесник во сообраќајна незгода кој постапува спротивно од наведената одредба.²⁵

Во Република Северна Македонија се користи уште од 2009 година. Полициските службеници вработени во Министерство за внатрешни работи се должни да излезат на место на сообраќајна незгода ако е предизвикана мала материјална штета, ако тоа го бара едниот од учесниците во сообраќајна незгода и во услови тоа кога: едно од возилата е нема регистарски таблци или истото не е осигурано, едно од возилата има странска

²³ <https://kariera.mk/article/7126/rsbsp-koga-kako-i-zoshto-se-koristi-evropski-izveshtaj>

²⁴ <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/%D0%97%D0%B1%D1%81%D0%BF%20%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%87%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BD%20%D1%82%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82.pdf>

²⁵ <https://akademik.mk/evropski-izveshtaj-za-soobrakajna-nezqoda-koga-kako-zoshto/>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

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, еден од возачите го напуштил местото на сообраќајната незгода.²⁶

2.Справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата на загрозување на безбедноста на сообраќајот

2.1 Примарни предизвици кои придонесуваат за загрозување на безбедноста на сообраќајот

Безбедноста на сообраќајот како интердисциплинарна дисциплина опфаќа тимска работа бидејќи состојбата која е наложена бара донесување на константни решенија, заклучоци поради кои сложеноста на проблемот кој се јавува во прв ред би довеле до зголемување на бројот на жртви и штети во сообраќајните незгоди. Кога се зема сеопфатен поглед на дадените ситуации со кои се соочуваме со кое сообраќајот го сочинуваат голем број на сторителите, па и оттука се јавува потребата за изучување на нивните влијанија.

2.1.1 Возач

Основната и главна улога како учесници во сообраќајот на патиштата ја имаат токму возачите. Тие своите возила ги управуваат на сите достапни места со одредена брзина, и всушност истите ги предизвикуваат и најголемите загрозувања и опасности во рамки на патниот сообраќај. Дел од нив се совесни и одговорни во поглед на почитување на сообраќајните правила и прописи, тоа што го имаат како своја едукација пресметано од момент на стекнување со право за управување со моторно возило истото да го почитуваат и во нивното понатамошно управување. Но за жал, голем дел од нив се јавуваат како

²⁶ <http://www.avtoskolastars.mk/evropski-izveshtaj/>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

несовесни возачи и за нив постои системот за санкции кои согласно законските рамки и висината на прекршок односно остварување на кривичното дело им се изрекуваат. Возачот како субјективен влијателен фактор на безбедноста во сообраќајот, во однос на останатите подсистеми од динамичниот систем (пат, возило и околина) има управувачка улога.²⁷ Управувањето на возилото се состои од низа различни задачи кои претежно се извршуваат истовремено, а од друга страна бараат и различни вештини и знаења од возачот. Возачот при управувањето на возилото треба да се справи со голем број на информации, а тоа се случува во еден релативно мал период кој се состои од следниве фази : перцепција, донесување на одлука, избор на одговор и извршување на одговор. Перцепцијата е процес на набљудување и на некој начин интерпретирање на она што е перципирано.²⁸

Разликата меѓу способноста и однесувањето на возачите е централна за безбедноста во сообраќајот, бидејќи возењето е самоконтролирана задача. Тоа значи дека возачите го избираат своето сакано ниво на тежина на задачата. На пр.технологијата којашто го подобрува сопирањето на возилата (ABS – системите) беше поврзана со зголемениот ризик од превртување и не ја зголеми безбедноста.

На ист начин, зголемената вештина во возењето не мора да ја зголеми безбедноста, затоа што може да се примени во некои цели, како на пр.зголемување на брзината, разговор на мобилен телефон. Стапките на незгоди кај постарите возачи се поголеми при намалени способности на возачите. Сепак, не постои убедлив доказ за врската меѓу ризикот од незгоди и способноста на младите возачи.

²⁷ https://www.rsbp.org.mk/sites/default/files/studija_rsbp.pdf

²⁸ https://www.rsbp.org.mk/sites/default/files/studija_rsbp.pdf



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Процесот на донесување на одлука подразбира земање во предвид она што е навистина перципирано и споредување со онаа што се знае или се има научено. Времето на перцепција и реакција не е фиксна вредност и е под влијание на многу човечки фактори – субјективни способности на човекот, вклучувајќи ја и состојбата на возачот, неговото искуство, возачките вештини, дали истиот очекува опасност или не, дали се сконцентрирал доволно, дали е подготвен за сопирање или не, и сл.

На времето на реакција значително влијаат и некои фактори, како што се: психичка и физичка состојба, замор, алкохол, комплицираност на сообраќајната ситуација, атмосферските прилики, осветленост на патот и сл.²⁹

Спортските возачи, младите возачи и мажи возачи, се група со највисоко ниво на перцептивно – моторни вештини и со најголем интерес за возење, но исто така и група со највисока стапка на вклученост во сообраќајните незгоди. Ова покажува дека зголемените возачки вештини и знаењето не се најважните фактори поврзани со избегнување на сообраќајните незгоди.³⁰

Сообраќајните незгоди кои што возачот намерно ги предизвикува се нарекуваат сообраќајни незгоди со умисла, кои што и покрај тоа што се ретки, сепак се присутни. Наспроти претходно наведените, сообраќајните незгоди кои што не се намерно предизвикани, не се очекувани и возачите не ги познаваат жртвите или повредените, се нарекуваат сообраќајни незгоди предизвикани од небрежност.³¹

²⁹ Ристич, Б., *Безбедност на патниот сообраќај 1, втор дел, Технички факултет, Битола, 2000*

³⁰ Бабаноски, К. *Безбедност и одговорност на учесниците во патниот сообраќај во Р.М., Скопје, 2014*

³¹ Златковски, С., Јошевски, З. *Анализа на сообраќајни незгоди, прв дел, Технички факултет, Битола, 2007*



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Секој треба да признае дека самото стекнување за управување со возило е макотрпна работа кое бара вложување на труд, време, пари, енергија и знаење како теоретски така и практично. Возењето во дадена сфера од нашиот живот може да се каже дека е самоконтролирана задача во којашто возачите избираат свои нивоа на тежина на задачата.

Дополнителното знаење и вештини не го намалуваат ризикот од незгода, бидејќи најчесто се користат за возење со повисоки брзини. Погрешно е верувањето дека безбедното возење е перцептивно- моторна вештина, и дека мерките за зголемување на вештините во возењето ќе ја подобрат безбедноста.

Еден таков пример е со добро обучените возачи на трки кои имаат повисоки стапки на незгоди во нивното нормално возење во споредба со просечните возачи. Централен елемент на однесувањето на возачите е брзината на возење. Зголемувањето на брзината го зголемува ризикот од незгода, од повреда или од смртна последица. Малото покачување на брзината доведува до големо зголемување на ризикот. Цел на безбедноста на сообраќајот не е создавање подеднаков ризик за секого, туку намалување на ризикот за секого.

Вештината на компонентите на возењето се стекнува брзо, но способноста да се идентификуваат релевантни информации од сложената сообраќајна околина се стекнува многу бавно (осет за патот, добра сообраќајна проценка). За ова постојат ограничени емпириски информации.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

2.1.2 Возило

Возилото претставува значаен елемент за безбедноста во сообраќајот. Во однос на спроведување на законски утврдени санкции предвидени се само пропусти настанати при техничката неисправност на возилата додека пак останатите особини се посматраат од друг аспект во вид на т.н. постоење на виша сила. Во основа кај ваквиот примарен предизвик спаѓаат:

- состојба и ефикасност на сопирниот и управувачкиот систем ;
- состојба и ефикасност на системот за означување и осветлување ;
- состојба на пневматиците ;
- внатрешната опременост и амбиентот во просторот за возачот; опременост со опрема за активна и пасивна безбедност (сигурносни појаси, воздушни перничича, ретровизори, разни современи електронски системи и сл.), испаѓање на товар, делови, откачување на приколки или полуприколки од возилото и сл.³²

Голем дел од настанување на сообраќајни незгоди, возилото може да предизвика ризик од смрт поради неговата големина односно масата. Додека пак останатите уреди за заштита како безбедносен појас, воздушни перничича придонесуваат за намалување на постоечките настанати штети и последици.

Денес автомобилската индустрија поради зголемениот број на побарувачка за автомобили особено они со примена на современи технологии за подобрување на карактеристиките на возилата како и нивните системи развиваат нови понуди за да го задоволат пазарот на квалитетен и софистициран начин. Целта на подобрување на ваквата состојба е пред се зголемување на безбедноста на сообраќајот, намалување на загаденоста, поздрава економија.

³² Златковски, С., Јошевски, З. *Анализа на сообраќајни незгоди, прв дел, Технички факултет, Битола, 2007*



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

За ефикасна превентива на сообраќајните незгоди, а особено оние со тешки последици битна е систематска контрола на механизмите и агрегатите важни за безбедност во сообраќајот. Возилото, не треба да се третира како чисто објективен фактор, т.е. причина поради која се појавило загрозувањето во сообраќајот, затоа што скоро зад секоја грешка или пропуст во поглед на исправноста на моторните возила, се наоѓа одреден субјект (човек поединец), кој со тоа индиректно придонел за настанување на штетната последица.³³

2.1.3 Пат и патна инфраструктура

„Пат“ е сообраќаен објект на кој се врши сообраќај.³⁴ Неговата намена е да овозможи да постои нормален проток и движење на возила. Како дел од влијанието кое како примарен предизвик во рамки на безбедноста во сообраќајот би се вклучиле елементи како патот и неговата ширина вклучувајќи ја и сообраќајната лента, рамноста или рапавоста, зависноста на чистотата на патот условена од вода, замрзнатоста во зимски период, опремата во однос на заштитни огради итн.

Честопати со прецизно и правилно означување на коловозот се презема и улога на регулирање на сообраќајот, а понекогаш и невозможно да се реализира со други средства. Динамиката на движење на возилата е колку е рамен коловозот, бидејќи движењето на возилото по нерамен пат предизвикува осцилации кои што го заморуваат возачот, го отстапуваат неговото внимание, ја намалуваат сигурноста на управување со возилото, понатаму штетно влијаат врз патниците и товарот кој се превезува.

³³ Ристик, Б., *Безбедност на патниот сообраќај I*, Битола, 2000

³⁴ <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/%D0%97%D0%B1%D1%81%D0%BF%20-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%87%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BD%20%D1%82%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Причините заради кои настанува сообраќајна незгода се различни и може да бидат од различна природа. Во денешно време со јакнењето на еколошката свест и зацврснувањето на квалитетот на живеење, сè повеќе внимание се посветува на отстранување на овие причини со техниките на превенција. Потребни се детални анализи од страна на надлежни субјекти за прецизно утврдување на вистинската состојба на патната инфраструктура, за нивото на обученост на возачите и за состојбата на возилата во нашата држава.

Старата и необновена патна инфраструктура за жал, претставува еден од факторите на ризик за настанување на сообраќајните незгоди. Доброто одржување на патиштата ја зголемува мобилноста, но не и безбедноста. Во изградбата на патот и патната инфраструктура е многу важно да се обрне внимание на неговата намена, конструкција, одржување како и на опременост со потребни сообраќајни знаци, прописи и сигнали.

2.2 Секундарни предизвици кои придонесуваат за загрозување на безбедноста на сообраќајот

Последица од развојот на општеството вклучувајќи го и модерниот човек е современиот возен парк. Сообраќајната култура која е недоволно развиена, присуство на напредни технологии каде истите заостануваат во поглед на отсуството кај сообраќајните површини, напредни превозни средство и истите предизвикуваат конфликтни ситуации. Меѓутоа, на секое загрозување во сообраќајот му претходат одредени негативности, грешки, пропуст, невнимание. Чести се изјавите на луѓето како што се: „така ми било пишано“, „таква ми била судбината,, „виша сила“ и сл. Немаат никаква реална основа за верување.³⁵

³⁵ Златовски, С., Јошевски З., *Анализа на сообраќајните незгоди, прв, втор и трет дел, Технички факултет – Битола, 2007*



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Секундарните предизвици кои доведуваат до појава на кривичното дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“ се повеќебројни и различни и сочинуваат збир на разни околности кои меѓусебе се причински-последично поврзани, а најчесто се одраз на недисциплина на возачите на моторните возила.

2.2.1 Неприлагодена брзина

Неприлагодена е секоја брзина која не е безбедна, а безбедна е онаа брзина со која треба да се движи возилото во сообраќајот во конкретни услови на патот, така што возачот во секој момент да може благовремено да воочи или да предвиди опасна ситуација на патот и согласно истата да може да дејствува. Тоа значи дека секоја брзина која ги преминува границите на безбедна брзина онаа која што е потребна за нормално возење односно движење на возилото се смета за неприлагодена брзина. За неприлагодена брзина не се смета само онаа брзина која е поголема од дозволената брзина туку и онаа брзина што е во границите на дозволената брзина на конкретен дел од патот, но доколку се земат во предвид конкретните услови како што би можеле да бидат намалена видливост, влажен или лизгав коловоз и сл., не е безбедна поради неможноста од правовремено и адекватно реагирање и избегнување на незгода или безбедно застанување на патот.

Неприлагодената брзина е и една од најчестите причини кои доведува до појава на кривичното дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“. Најчестиот облик на појавата која го вклучува однесувањето на возачите за ваквото кривично дело е брзината на возење.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Доколку се зголемува брзината се зголемува и ризикот од незгода, од повреда или од смртна последица. Дури и малото покачување на брзината доведува до големо зголемување на ризикот. Цел на безбедноста на сообраќајот не е создавање подеднаков ризик за секого, туку намалување на ризикот за секого. Многу е тешко е да се процени врската меѓу ризикот од незгода и брзината пред настанување на незгодата, бидејќи брзината со којашто возилото се движело пред незгодата сепак останува непозната. Брзините пред незгодата ретко се запишуваат. Трагите на сопирање може да обезбедат некоја информација, но антиблок сопирачките ова го елиминираат. Доколку има траги, тие не може да обезбедат информација колкаво е намалувањето на брзината кога возилото не се лизга.

Брзината на движење е таа што влијае врз безбедноста, а не ограничувањето на истата. Доколку се сака да се влијае на брзината на движењето, ограничувањето треба да им биде познато на возачите. Зголемениот број на интензитетот на сообраќајот на патиштата, наметнува еден вид на потреба од посебно движење на возилата и нивно приспособување на брзината на движењето. Колку е поголема фреквенцијата на возила во сообраќајот, толку и протокот и брзината на движењето на истите е помала. Токму поради ваквата состојба, се доаѓа до една ситуација која би налагала поголема внимателност во возењето со прилагодена брзина.

При ваква ситуација возачот не само што мора да ја сообрази брзината со движењето на возилата пред него, туку тој мора да води сметка и за растојанието меѓу неговото возило и возилата пред него, да внимава на “стоп” светлата на возилата пред него, ако ја намалуваат брзината со одземање на гасот или со прикочување за да не дојде до незгода.³⁶

³⁶ <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Во принцип доколку не се приспособи брзината на движење на возилата, недржење на возилата на потребно растојание, обидот за прстигнување, како и недоволното внимание се честа причина за загрозување на безбедноста, особено во населените места.

2.2.2 Воzeње во алкохолизирана, лоша психофизичка состојба

Проблемот кој се јавува при управување со моторно возило под дејство на алкохол е се повеќе присутен во областа на сообраќајот. Дури и најмалата конзумирана количина на алкохол ја загрозува безбедноста во сообраќајот, бидејќи алкохолот ги деградира сите способности што ги поседува возачот, без разлика на неговото искуство кое може да биде долгогодишно и во никој случај не смее да се потпира на тоа, па затоа да си дозволи да навлезе во алкохолизирана состојба, каде за жал во поголемиот број на сообраќајни незгоди се јавува како главен виновник. Како еден од најчестите причини за сообраќајните незгоди по обем на догодените штетни последици стои во прв ред и како вид на општествено зло е присутен во сообраќајот на патиштата.

Покрај штетните последици кој ги јавува во рамки на патниот сообраќај од страна на медицинската дисциплина научно, теоретски и практично е докажано дека истиот влијае негативно врз човечкиот организам во целина на целиот нервен систем, основните сетила итн., кои истите претставуваат еден основен индикатор за безбедно управување со моторното возило. Во сите случаи без исклучок алкохолот многу брзо се ресорбира во крвта, а бавно исчезнува од неа. Особено најлошиот израз го дава со неговото прстигнување до мозокот.

Количеството алкохол во крвта се изразува во промили (‰). Тоа е однос на телесната тежина мерена во килограми и количество алкохол мерено во грамови.³⁷

³⁷ <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Човек кој е видно под дејство на алкохол при управување со моторно возило многу лесно ги заборава во краен случај не се ни сеќава на правилата и нормите за поведение (однесување) во сообраќајот, а доколку се потсети на нив погрешно ги применува. На таквиот возач кој ги има изгубено сите сетила со ништо не можат да му се надоместат возачките способности. Поради тоа и законодавецот пијанството како појава го третира како најопасна закана за безбедноста во сообраќајот и за возачите кои управуваат со возило под дејство на алкохол или ќе се обидат тоа да го сторат, пропишал најстроги казни, заштитни и други мерки и прописи.

Лицето кои се хронично болни не значи дека истите се пречка за да не се стекнат со соодветна возачка дозвола и истите да претставуваат опасност. Услови кои се наложени да се придржува се: неговата свест за својата намалена психофизичка способност, имајќи го предвид хроничното заболување кое може да ја намалува способноста за управување со возило; да биде дисциплиниран како возач, а тоа значи да вози со умерена брзина и што почесто да се одмор во текот на возењето; редовно да го контролира здравјето кај својот лекар и да се придржува кон лекарските совети.

Возачот мора да биде свесен за своето хронично заболување и дека во текот на управувањето може да настанат критични моменти со срцето, крвотокот или притисокот, па според тоа да не тргнува на пат ако забележи влошувања на здравствената состојба на заболениот орган или систем, туку да побара лекарска помош и совет или доколку веќе е морално со него да си земе придружба и во било кој момент да може да спречи било каква опасност која би се појавила. Поради површното сфаќање на опасноста голем број тешки сообраќајни незгоди се случуваат поради акутна или хронична болест на возачот.³⁸

³⁸ <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

2.2.3 Неотстапување првенство на минување

Раскрсницата чие дејство кое е опасно го вклучува управување со возило кој воедно е и опасност од настанување на сообраќајна незгода сето тоа поради недоволно почитување на правилата и прописи за сообраќај на раскрсница. Во интерес на личната и општествена безбедност, возачот не смее и не треба по секоја цена да го користи правото на првенство на минување, бидејќи не може да биде наполно сигурен дека другиот возач ќе го почитува неговото право на првенство на минување.

Основно правило е возачот кога се приближува кон раскрсницата да ја намали брзината, да го зголеми вниманието и да се увери дека сообраќајот е регулиран со светлосни или други сообраќајни знаци или пак не и дали има право на првенство на минување, а потоа да ја процени сообраќајната ситуација на раскрсницата и да постапи според неа.³⁹

Ако возачот има право на првенство на минување, секогаш во секое време треба да биде сигурен дека таквото право треба да го искористи само ако со тоа нема да предизвика сообраќајна незгода. Доколку се случи да дојде до ситуација каде немаме раскрсница со регулиран сообраќај и возачот навлегува од спореден пат со првенство на минување должен е да го пропушти возилото што му доаѓа од неговата десна страна па потоа тој да помине со своето возило. За жал ваквата ситуација кај нас е многу ретка и истата не се ни практикува.

Во случаи каде се јавува лоша проценка на брзината на движењето на возилото и неговата оддалеченост од раскрсницата, недоволно невниманието, самоувереноста во своите способности дека може се да се исконтролира и направи во одредени моменти кои тоа би го посакале како и техничките својства на возилото или недоволното познавање на правилата на сообраќајот се причина за сообраќајните незгоди.

³⁹ <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Постојат и непочитување на правилата на првенство на минување во ситуација кога се сечат или спојуваат линиите на движење на две возила. За да се пристапи кон спречување на истовремено наидување на тие возила во иста точка, пропишани се правила за првенство на премин на возилата. Во Законот за безбедност на сообраќајот е определено и пропишано дека ако со соодветен сообраќаен знак не е уредено, кога возачот се наоѓа на крстосница или во пресрет со други возила должен е да ги пропушти возилата кои наидуваат од неговата десна страна.

Тука се и правилата за првенство на премин според категоризација на патот на кој возилото се вклучува. Заради избегнување на ситуација во која доаѓа до судир после неотстапување на првенство на минување, на местата на вкрстување се поставени сообраќајни знаци, кружни токови и семафори.⁴⁰

Возила под придружба се сметаат возила на кои им е доделена придружба од полициски возила или придружба од воени лица на посебни моторни возила, опремени со уреди со кои се даваат посебни звучни и светлосни сигнали, во сина и црвена боја.⁴¹

Возачот кој на патот ќе сретне возило или колона возила под придружба и возачот кој ќе биде престигнат од возило или колона возила под придружба, должен е да го запре своето возило, ноќе наместо долги светла да употреби соборени светла за осветлување на патот, строго да се придржува кон наредбите што му ги даваат лицата од придружбата и да го продолжи движењето дури откако ќе поминат сите возила под придружба.⁴²

⁴⁰ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/15 и 226/15)

⁴¹ <https://www.rsbp.org.mk/sites/default/files/priracik-vozac-pocetnik.pdf>

⁴² <https://www.rsbp.org.mk/sites/default/files/priracik-vozac-pocetnik.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Возилата под придружба, водејќи сметка за безбедноста на другите учесници во сообраќајот, имаат право на првенство на минување, во однос на сите други возила освен во однос на возилата што се движат на крстосница на која сообраќајот е регулиран со светлосни сообраќајни знаци или со знаци што ги дава полициски службеник. Возила со право на првенство за минување се: возила на службата за брза помош, противпожарни возила возила на полицијата на Р.С.М, возила на армијата на Р.С.М.⁴³

2.2.4 Непрописно престигнување

Последицата која настанува при престигнувањето е условена од погрешна проценка на ситуацијата или поради погрешна одлука на учесниците во сообраќајот. Престигнувањата се опасни ситуации во кои се случуваат сообраќајни незгоди со поголем степен на тежина, односно доаѓа до поголеми последици по лицата учесници во сообраќајот почнувајќи од телесна повреда, тешка телесна повреда па се до најнесаканата последица, а тоа е смртноста. Како посебна ситуација е ситуацијата која се води на отворени патишта, вон населени места односно автопатите. На автопат каде имаме мал интензитет на сообраќај и дозволена поголема брзина, се јавува зголемен број на престигнувања. Во населените места во поголем број од случаите каде имаме поголема фреквенција на сообраќај можноста да се престигне безбедно и истото брзо да се изврши таквото престигнување помала. Поради тоа во овие услови се формираат колони на возила, чекајќи ситуација во која ќе се ослободи левата лента на коловозот за да се изврши престигнувањето.

Тогаш може да дојде до појава на групни, а многу често и ризични престигнувања на колона на возила, а таквите престигнувања се забранети. Како најголема грешка која се јавува е храброста кај поедини возачи кои превземаат такво дејство без притоа да бидат свесни за нивната способност како и исправноста на своето возило. За да се биде способен и да се разбере одредена дадена сообраќајна ситуација потребно е да се

⁴³ https://rsbsp.org.mk/sites/default/files/priracnik_vozac_pocetnik_web.pdf



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

прилагоди брзината, да се одржи соодветно растојание и погледот да биде постојано фокусиран на следење на останатите возила.

Исто така, возачот е должен пред престигнувањето да се увери дека растојанието меѓу него и наидувачкиот автомобил е доволно за престигнувањето да се изврши успешно, но и на другите возачи во сообраќајот да му даде до знаење дека сака да изврши престигнување и да се увери дека таквата неговата намера ја разбрале.⁴⁴

На пат со тесен коловоз или со лоша коловозна постилка, која не овозможува уредно и безбедно престигнување или обиколување, пропишани се посебни правила за начинот на престигнување и обиколување.⁴⁵

Возачот на моторно возило кое се движи бавно пред други возила должен е да го помести возилото што подесно кон работ на коловозот, а ако тоа не е доволно, да го запре возилото на погодно место и да ги пропушти побрзите возила што се движат зад него.⁴⁶

Постои забрана која би била назначена во престигнувањето на крстосницата која во нашето општество не е во пракса. Кога се работи за раскрсница каде возилото свртува во десен или лев правец на пат со првенство на минување секогаш доаѓа до погрешно толкување на таквото престигнување без разлика дали се работи пред или на самиот пешачки премин.

Доаѓа до ситуација каде возачите се предомислуваат односно во последната секунда кога го има вклучено левиот покажувач на правец и сака да се движи лево или обратно сака да се движи десно и го има вклучено десниот покажувач на правец да не го направи тоа, а се

⁴⁴ Р. Драгач, М. Вујаниќ, *Безбедност саобраќаја II део, Саобраќајни факултет, Београд, 2002*

⁴⁵ <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>

⁴⁶ <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот”

наоѓа на раскрсница ваквата проценка и лошата одлука може да доведат до несакани последици. Кога се работи за престигнување каде возилото скршнува надесно пред се возачот не смее да си дозволи да го заземе делот од сообраќајната лента која е наменета за сообраќај од спротивна насока и во таа насока не смее да ја загрози безбедноста на тие возила. Токму поради тоа не може секогаш да се користи право на пристигнување на пат со првенство на минување.

Во населено место каде при учество на сообраќајот се јавуваат моторните возила, велосипедисти од една страна и пешаците вклучувајќи ги и децата и постарите лица може да дојде до погрешно престигнување на крстосница каде возило од спореден пат сака да скршне надесно додека пак друго возило кој се движи на пат со првенство на минување сака и започнува да престигнува во овој случај доаѓа до зголемена загрозеност на безбедноста како и можност за случување на сообраќајна незгода. Затоа престигнувањето на крстосница треба да се користи само по исклучок, кога се исполнети сите претпоставки за безбедно престигнување.

2.2.5 Непрописни дејствија со возилото

Непрописно е секое она дејствие кое го прави учесник во сообраќајот, а кое е во спротивност со дозволените дејствија пропишани во Законот за безбедност на сообраќајот. Во непрописни дејствија со возилото спаѓаат: движење со возилото наназад на местата каде што тоа не е дозволено, движење со возилото во спротивна насока во еднонасочна улица, возење со возилото во улица забранета за сообраќај.⁴⁷

⁴⁷ https://www.researchgate.net/profile/Eldar-Sajic-2/publication/265053176_Prevencija_saobracajne_delinkvencije/links/53fd84970cf2364ccc08c8f7/Prevencija-saobracajne-delinkvencije.pdf



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Возачот кој има намера да изврши на патот некое дејствие со возилото (поместување на возилото надесно или налево, промена на сообраќајната лента, прстигнување, обиколување, запирање, свртување надесно или налево, полукружно свртување, возење наназад и слично), смее да го започне таквото дејствие само ако претходно се уверил дека тоа може да го направи без опасност по другите учесници во сообраќајот или по имотот, водејќи притоа сметка за положбата на возилото и за правецот и брзината на движењето на возилото.

Пред вршењето на дејствијата со возило возачот на возилото е должен јасно и навремено да ги извести другите учесници во сообраќајот за својата намера давајќи им знак со помош на покажувачите на правецот или ако тие не постојат - со соодветен знак со раката. Ако знакот возачот го дава со помош на покажувачот на правецот, тој е должен да го дава за целото време на вршењето на дејствието со возилото, а по извршеното дејствие да престане.⁴⁸

⁴⁸ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/15 и 226/15).



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

2.2.6 Недржење прописно растојание

Кривичното дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“ може да се случи и поради нагло сопирање на возилото поради опасна ситуација, а зад него има колона на возила. Возачот позади него го забележува ваквото дејствие кога на задната страна на автомобилот ќе се вклучат стоп светлата. Разновидноста на возилата, нивните способности, должината на сопирниот пат влијаат врз должината на сопирниот пат на возилата, поради тоа во секој случај треба да се држи потребно растојание помеѓу возилата, за во случај предното возило да дојде до некоја опасна ситуација да може возилото позади него благовремено и безбедно да реагираа. Како последица на недржење прописно растојание може да дојде до т.н „централен налет“ (судир).⁴⁹

Возачот е должен да го управува возилото на оддалеченост од другите возила што учествуваат во сообраќајот, која одговара на брзината на движењето на возилото и другите околности на сообраќајот, при што со таа оддалеченост од другите возила не предизвикува опасност и не ги попречува другите возачи.⁵⁰

⁴⁹ https://www.researchgate.net/profile/Eldar-Sajic-2/publication/265053176_Prevecija_saobracajne_delinkvencije/links/53fd84970cf2364ccc08c8f7/Prevecija-saobracajne-delinkvencije.pdf

⁵⁰ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/15 и 226/15).



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

ГЛАВА III

1. Истражување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“ на подрачјето на градот Тетово во периодот од 2017-2019 година преку одредени варијабли

Сообраќајните незгоди претставуваат појави кои се случајни и истите не се т.н. „божјо дело“ туку потребна е нивна елаборација односно истражување на нивните причини, околности и последици кои можат да се спречат, да се пристапи кон нивно управување па дури и сведување на минимум. Конкретно базата на податоци за случени сообраќајни незгоди се основа за објективна процена на проблемите со безбедноста на патниот сообраќај. Во однос на добиени статистички анализи од страна на Секторот за сообраќајни работи Тетово- Полициска станица за безбедност на патниот сообраќај Тетово се анализирани варијаблите кои влијаат на на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“ на подрачјето на градот Тетово и истите се претставени во понатамошната елаборација од овој труд.

1. Видови на сообраќајни незгоди случени на подрачјето на градот Тетово во периодот од 2017-2019 година

Табела 1. Податоци за видови на сообраќајни незгоди случени на подрачјето на градот Тетово во периодот од 2017-2019 година

1. Вид на сообраќајни незгоди	2017	2018	2019
* загинати лица	7	9	8
* тешко повредени лица	56	46	45
* лесно повредени лица	332	342	290
* материјална штета	408	455	441

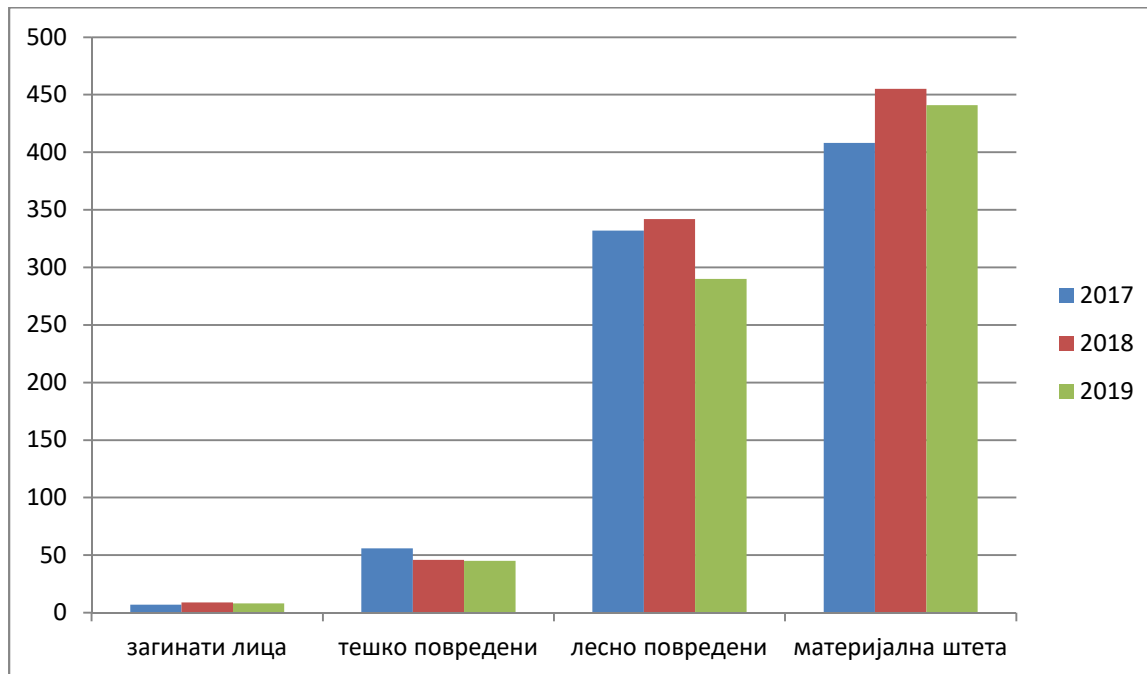
Извор: СВР ТЕТОВО - ПС за БПС Тетово



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

* Според категоризација на видот на сообраќајни незгоди најголем дел се случени сообраќајни незгоди со материјална штета, а најмал дел се случени сообраќајни незгоди со загинати лица. Како најкритична година се зема 2018 каде имаме најголема бројка на загинати лица, на лица со лесни телесни повреди и материјална штета.

Во продолжение е наведен и графичкиот приказ на податоците кои се однесуваат на табела 1.



Графикон бр.1 Број на видот на сообраќајни незгоди со загинати лица, тешко повредени, лесно повредени и материјална штета во периодот од 2017-2019 година на подрачјето на градот Тетово



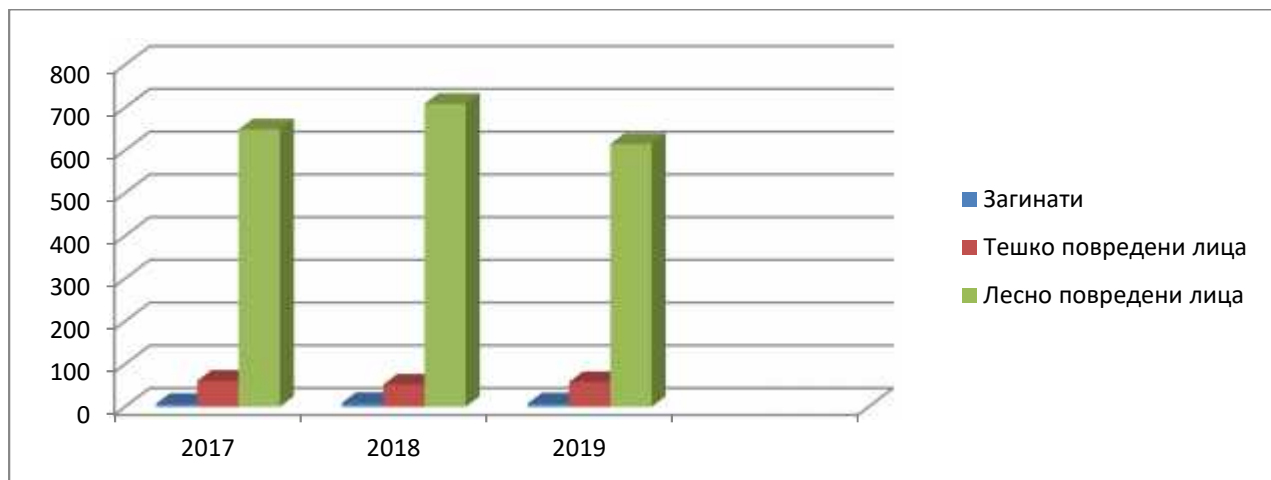
„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

1.1 Последици од сообраќајни незгоди

2. Последици во сообраќајните незгоди	2017	2018	2019
* загинати лица	7	9	8
* тешко повредени лица	61	52	58
* лесно повредени лица	649	709	615
* вкупна материјална штета	33.244.400	35.812.100	34.793.600
* извршени увиди	767	805	748
* странски возила	158	153	141
* пријавени незгоди во ПС за БПС Тетово	36	47	36

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Како последица од сообраќајни незгоди фактот кој е значаен за дадените години е податокот на лесно повредени лица кој е повисок од тешко повредени и загинати лица сумирано во трите години.



Графикон бр. 2 Последици од сообраќајни незгоди



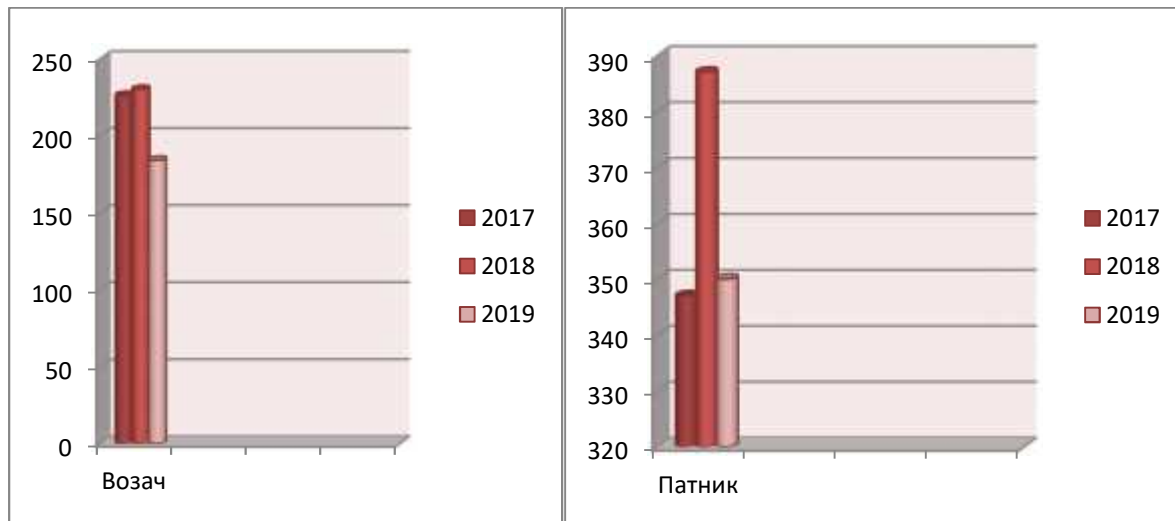
„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

1.2 Повредени лица по категорија за случени сообраќајни незгоди

3. Повредени лица по категорија	2017	2018	2019
* возач	226	230	184
* патник	347	384	350
* пешак	83	90	92
* мотоциклист, велосипедист	53	49	48

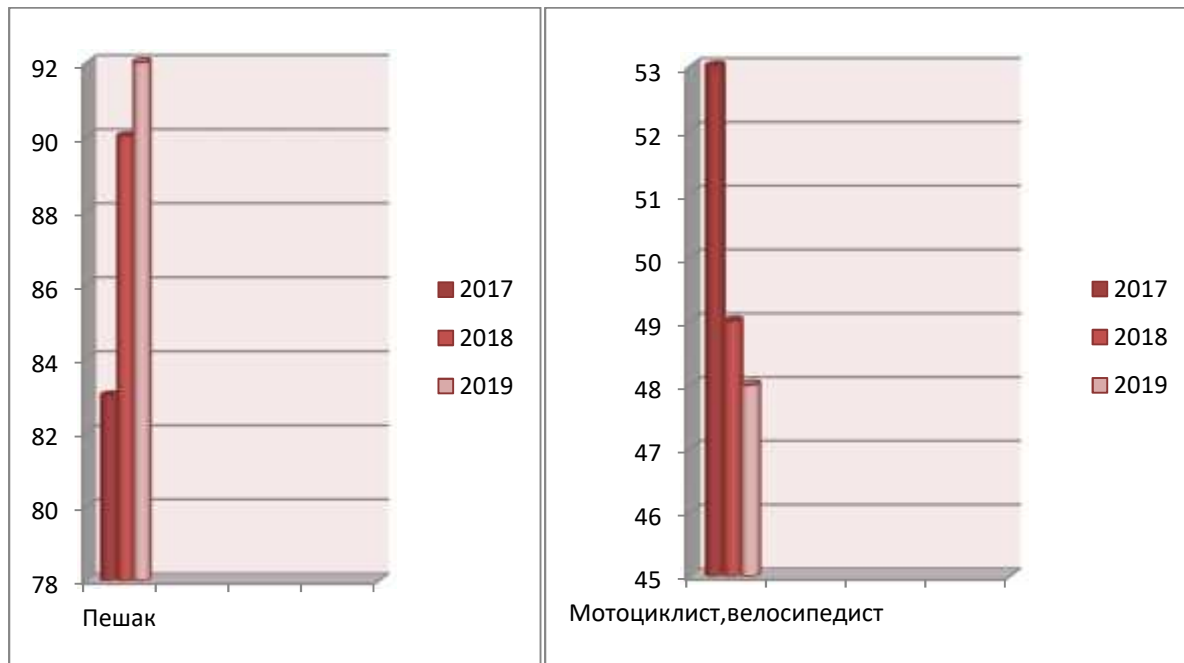
Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Во однос на повредените лица по категорија за случени сообраќајни незгоди директно инволвирани согласно дадените бројки се патниците на прво место, потоа доаѓаат возачите и пешаците и на крај велосипедистите, мотоциклистите.





„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“



Графикон бр.3 Повредени лица по категорија за случени сообраќајни незгоди

2. Пол на сторител во кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“

4. Пол на возачи кои учествувале во С.Н.	2017	2018	2019
* машки	1218	1319	1208
* женски	108	116	111

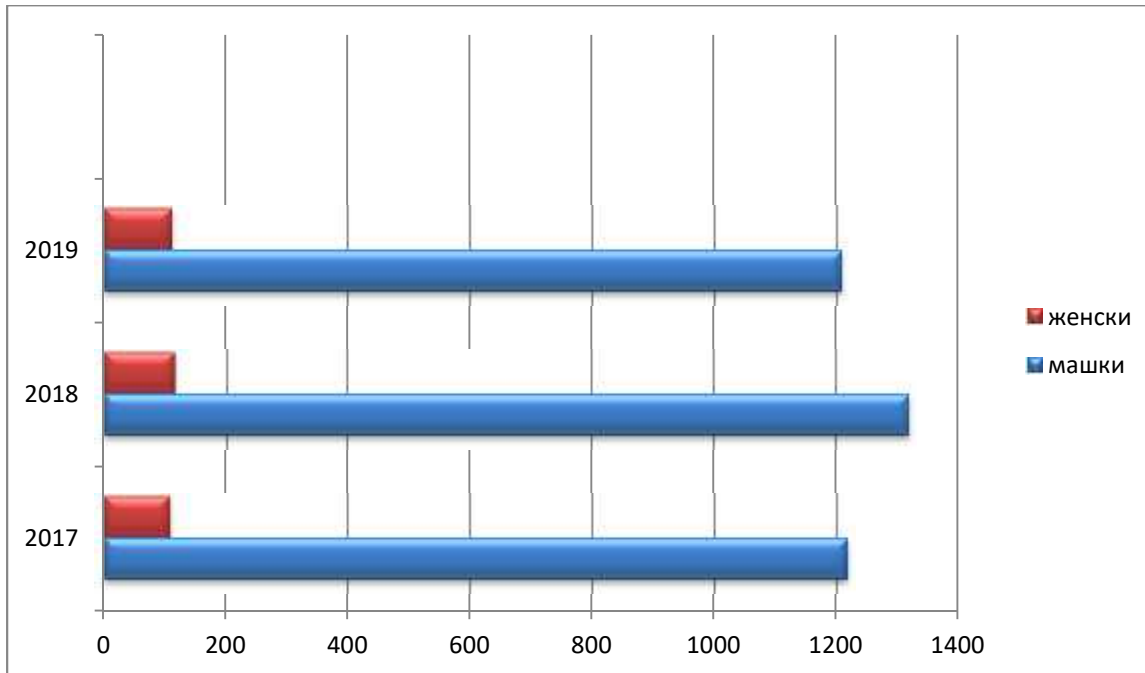
Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Статистиката и фактите покажуваат дека жените се побезбедни возачи од мажите. Младите машки лица многу повеќе предизвикуваат сообраќајни незгоди со тешки и со фатални последици во споредба со младите женски лица. По однос на прашањето дали мажите или жените се побезбедни возачи, истражувањата укажуваат на тоа дека жените се побезбедни и посмирени во сообраќајот, додека мажите се поагресивни и понестрпливи. Машките возачи имаат поголема самодоверба, склони се за преземање



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

ризик и затоа поголема е веројатноста да направат грешки, односно машките возачи повеќе го потценуваат ризикот и опасноста во сообраќајот.



Графикон бр.4 Пол на сторител во кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“



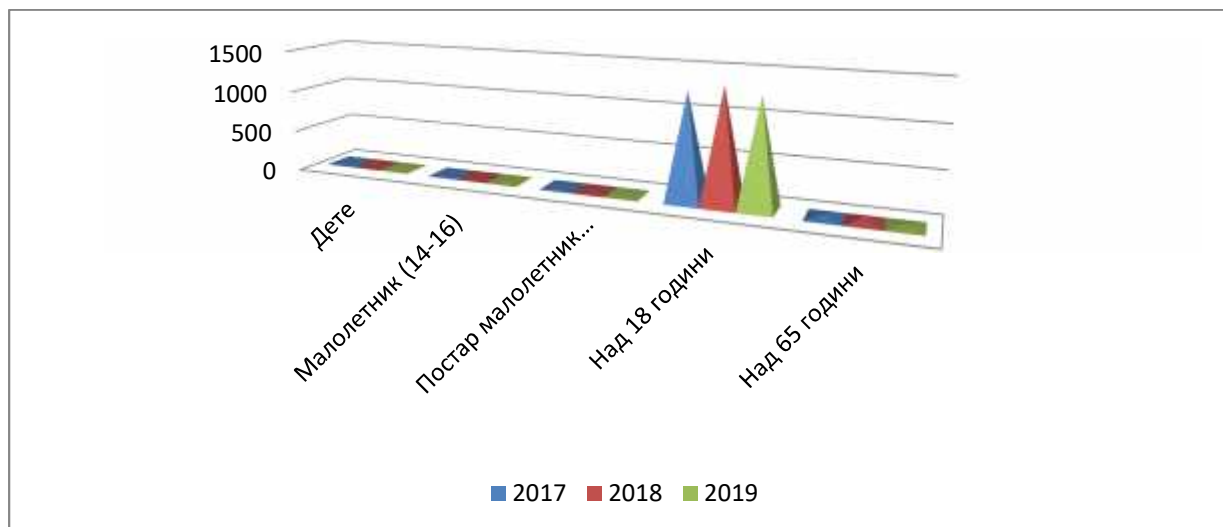
„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

2.1 Возраст на возачи кои учествувале во кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“

5. Возраст на возачите кои учествувале во С.Н.	2017	2018	2019
* дете (00-14 год.)	4	8	6
* малолетник (14-16 год.)	4	9	5
* постар малолетник (16-18 год.)	13	9	11
* над 18 години	1261	1265	1348
* над 65 години	44	28	65

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Сообраќајните незгоди се водечка причина за лицата на возраст над 18 години, а втора причина се лицата на возраст над 65 години. Имајќи ги во предвид наведените факти со право можеме да кажеме дека сообраќајните незгоди се црната чума на 21 век.



Графикон бр.5 Возраст на возачи кои учествувале во кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

**3. Вид на возила кои учествувале во сторување на кривично дело „Загрозување на
безбедноста на сообраќајот“**

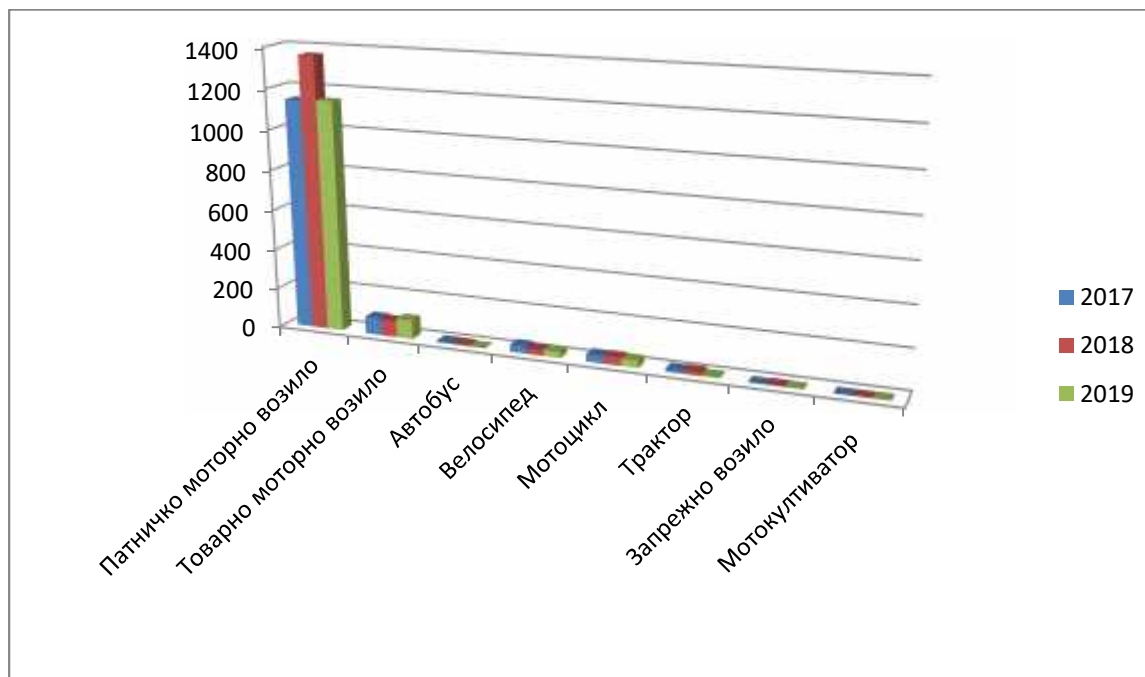
б. Вид на возило што учествувало во С.Н.	2017	2018	2019
* Патничко моторно возило	1143	1362	1148
* Товарно моторно возило	86	80	95
* Автобус	9	7	2
* Велосипед	36	27	30
* Мотоцикл	37	39	35
* Трактор	15	17	7
* Запрежно возило	-	2	1
* Мотокултиватор	-	-	1

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Најзастапено возило е патничкото моторно возило кое учествувало во сторување на кривичното дело. Запрежно возило како и мотокултиватор се јавуваат само во 2018 и 2019 година и тоа само по едно во текот на истите години.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“



Графикон бр.6 Вид на возила кои учествувале во сторување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“

3.1 Начин на случување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“

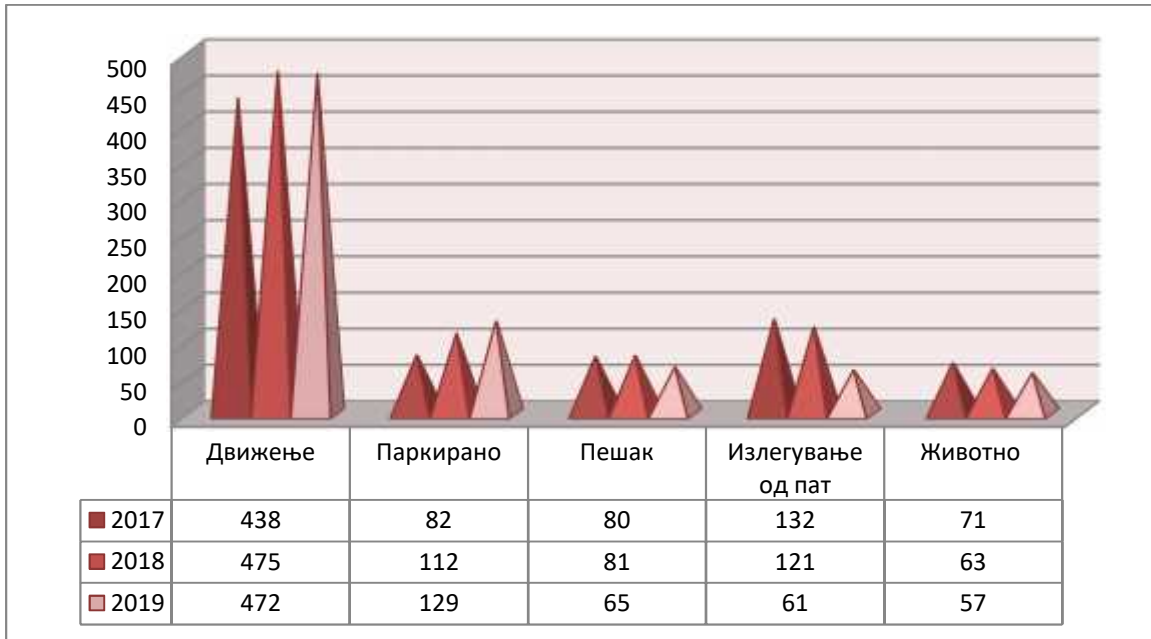
7. Начин на случување	2017	2018	2019
* движење	438	475	472
* паркирано возило	82	112	129
* со пешак	80	81	65
* излегување од пат	132	121	61
* со животно	71	63	57

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Што се однесува до начинот на случување на сообраќајната незгода најголем број се случиле поради меѓусебни судири на возилата во движење кај сите години на истражување.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“



Графикон бр.7 Начин на случување на кривично дело „Загрозување на безбедноста на сообраќајот“



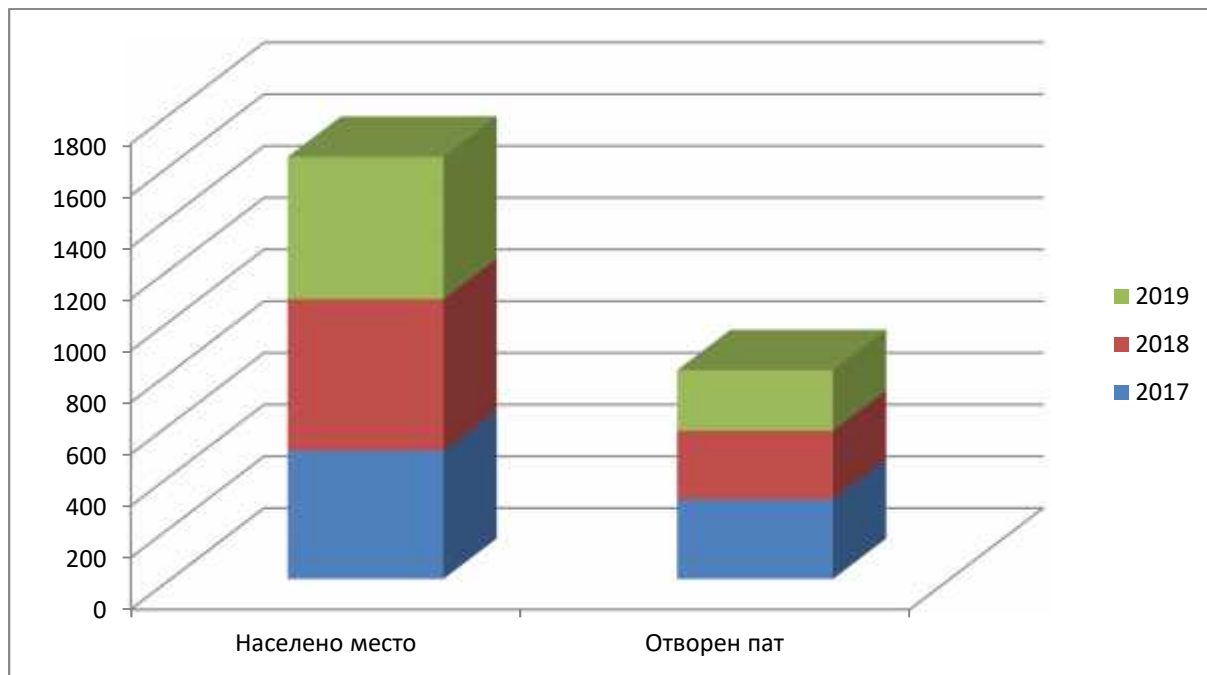
„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

3.2 Вид на пат

8. Вид на пат	2017	2018	2019
* во населено место	496	586	550
* на отворен пат	307	266	234

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Најзагрозено подрачје на случување на сообраќајните незгоди е населеното место.



Графикон бр.8 Вид на пат



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

3.3 Случени сообраќајни незгоди по време

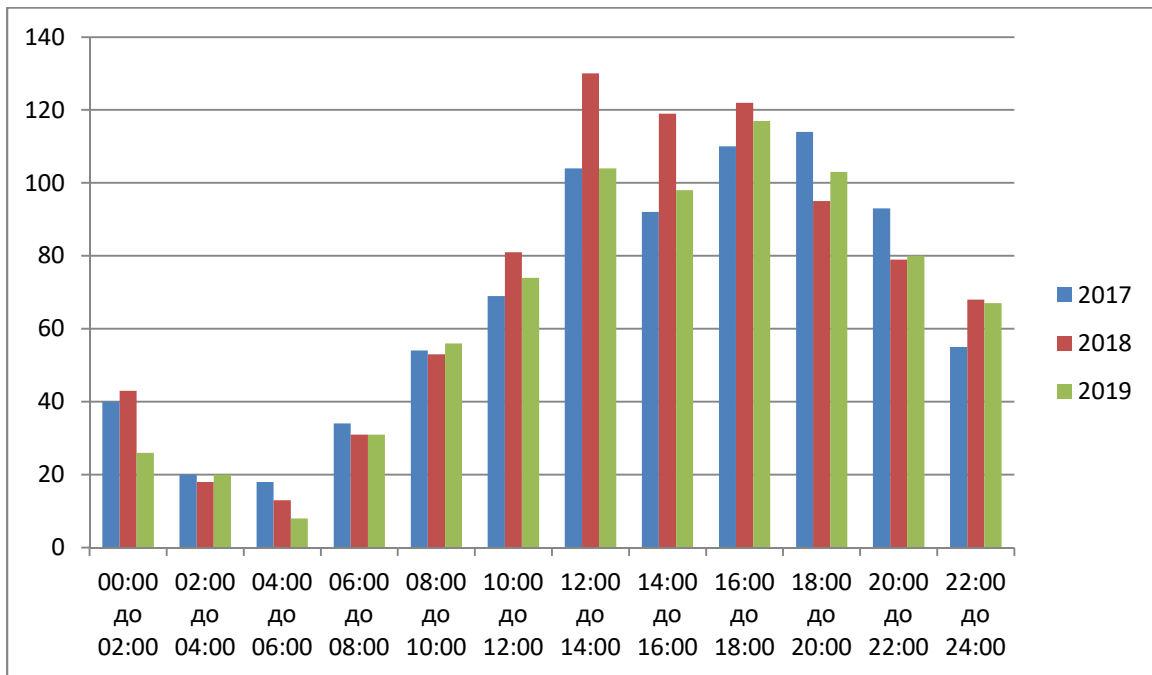
9. Случени сообраќајни незгоди по време	2017	2018	2019
* 00:00 до 02:00	40	43	26
* 02:00 до 04:00	20	18	20
* 04:00 до 06:00	18	13	8
* 06:00 до 08:00	34	31	31
* 08:00 до 10:00	54	53	56
* 10:00 до 12:00	69	81	74
* 12:00 до 14:00	104	130	104
* 14:00 до 16:00	92	119	98
* 16:00 до 18:00	110	122	117
* 18:00 до 20:00	114	95	103
* 20:00 до 22:00	93	79	80
* 22:00 до 24:00	55	68	67

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Според времена рамка изминатите три години најмногу незгоди се случувале во попладневните часови од 12.00 до 14.00 часот, а најмалку во раните утрински часови од 04.00 до 06.00 часот.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“



Графикон бр.9 Случени сообраќајни незгоди по време

4.1. Случени сообраќајни незгоди по денови

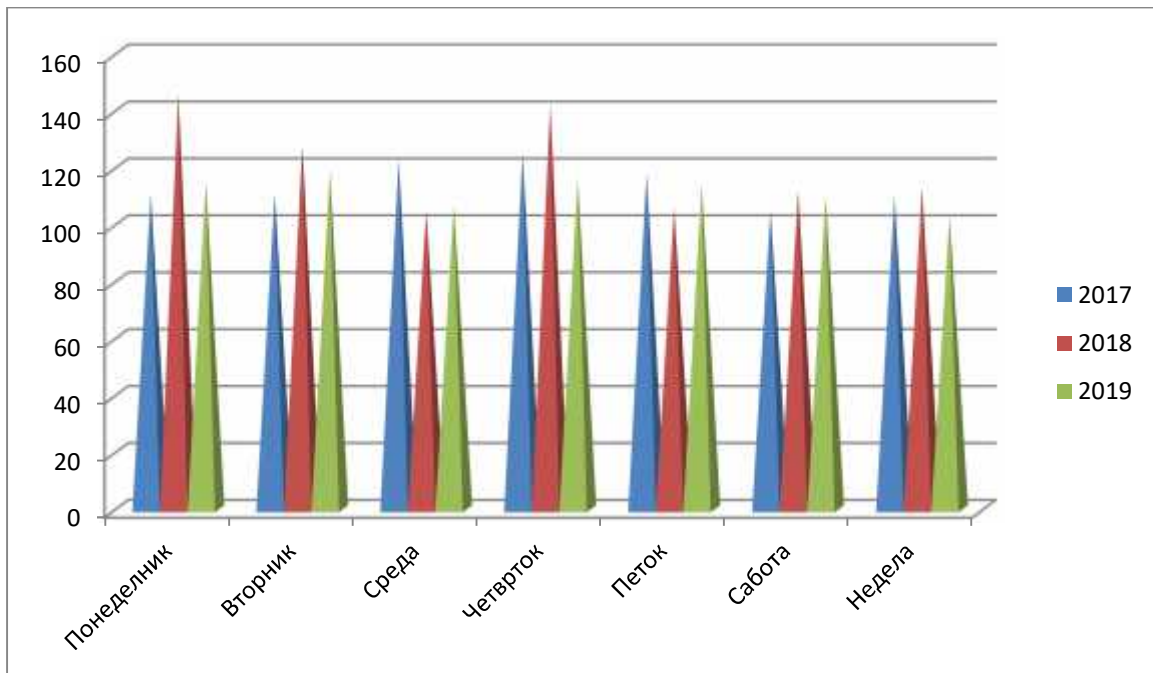
10. Случени сообраќајни незгоди по денови	2017	2018	2019
* понеделник	111	146	115
* вторник	111	128	119
* среда	123	105	107
* четврток	125	142	116
* петок	118	106	114
* сабота	105	112	110
* недела	110	113	103

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

* Четврток е ден во неделата со најголем број на случени сообраќајни незгоди изминатите 3 години. Критичната година кога се случиле сообраќајните незгоди е 2018 година, како резултат на зголемениот интензитет на сообраќајот и поголема фреквенција.



Графикон бр.10 Случени сообраќајни незгоди по денови

4.2 Случени сообраќајни незгоди по место

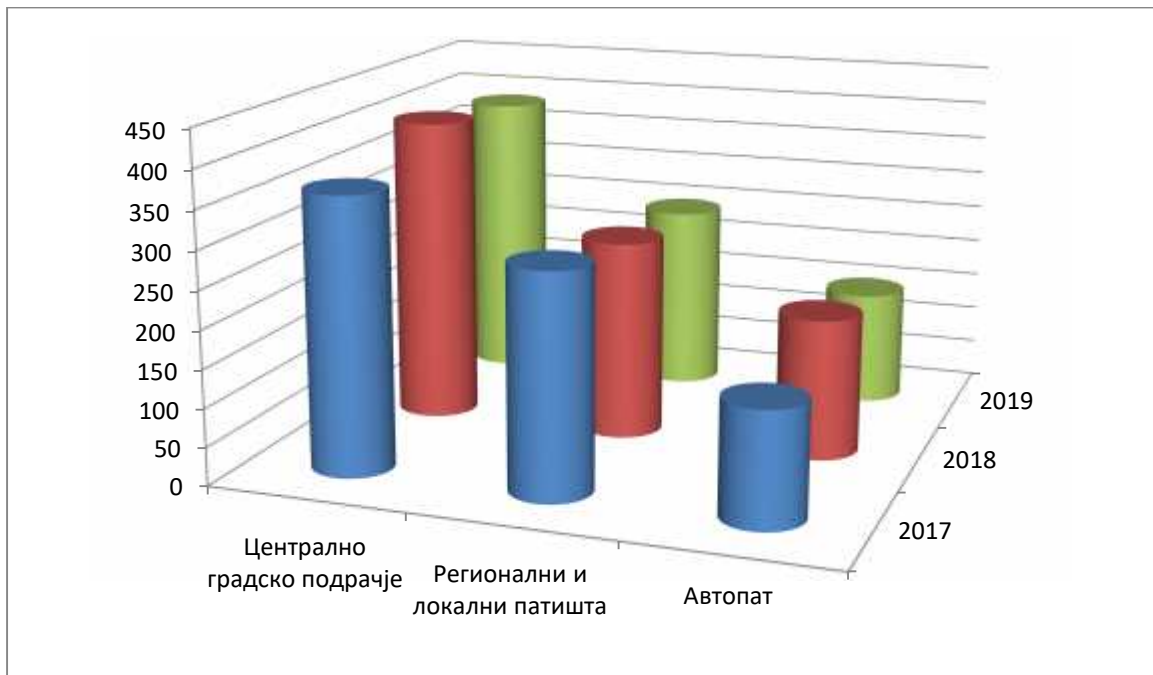
11. Случени сообраќајни незгоди по место	2017	2018	2019
* Централно градско подрачје	362	404	386
* Останати регионални и локални патишта	291	263	247
* Автопат	150	185	151

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

* Што се однесува до местото на случување на сообраќајните незгоди најголем дел се случени во централното градско подрачје односно низ улиците во населените места и тоа во 2018 година.



Графикон бр.11 Случени сообраќајни незгоди по место



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

4.3 Случени сообраќајни незгоди со Н.Н. сторител

12. Сообраќајни незгоди	2017	2018	2019
* Н.Н. сторител	59	48	28

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Неретко се случуваат сообраќајни незгоди во коишто несовесниот учесник го напушта местото на настанот, а притоа останува незабележана регистарската табличка, односно сторителот на сообраќајната незгода останува непознат. Најголем процент на ваквиот начин на случување на сообраќајната незгода е во 2017 година.



Графикон бр.12 Случени сообраќајни незгоди со Н.Н. сторител



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

5. Причини за случени сообраќајни незгоди

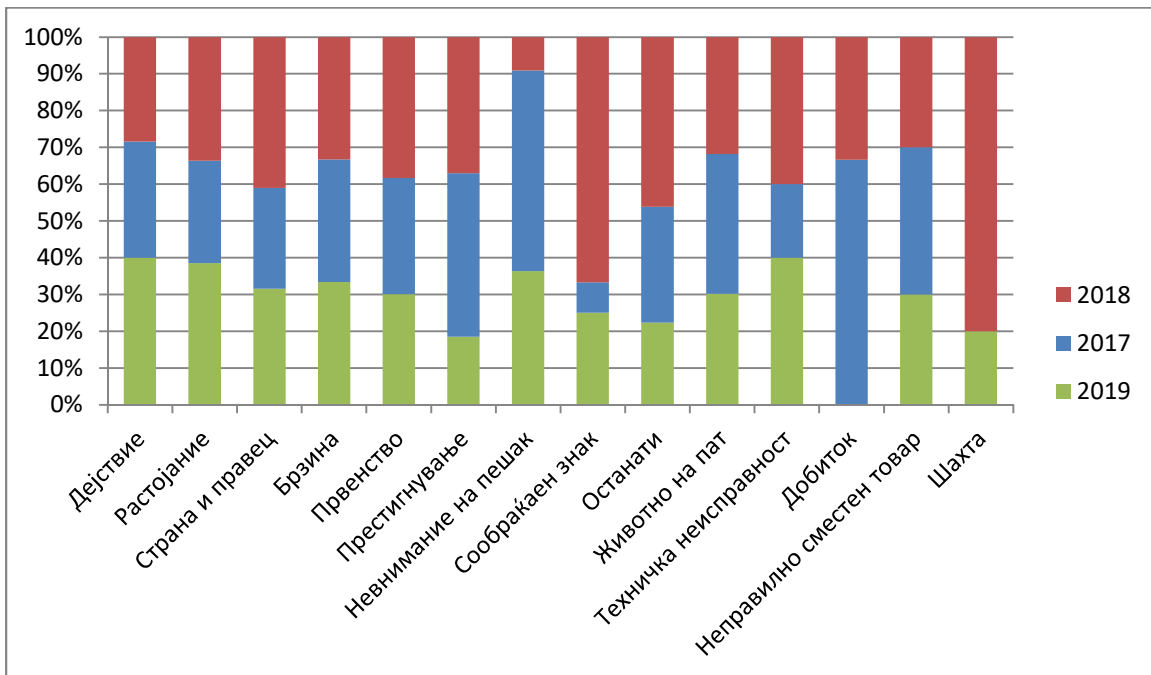
13. Причини за сообраќајните незгоди	2017	2018	2019
* неправилно вршење на дејствие	171	154	217
* недржење на растојание	34	41	47
* недржење на страна и правец	26	39	30
* неприлагодување на брзина	233	233	234
* недавање на првенство	100	121	95
* неправилно престигнување	12	10	5
* невнимание на пешак	6	1	4
* непочитување на сообраќајни знаци	1	8	3
* останати	86	126	61
* животно на пат	68	57	54
* техничка неисправност	1	2	2
* грешки на терачи на добиток	2	1	0
* неправилно сместен товар	4	3	3
* вдлабнатина на пат (шахта)	0	4	1

Извор: СВР ТЕТОВО- ПС ЗА БПС ТЕТОВО

* Индивидуалниот фактор на учесниците во сообраќајот и нивното непочитување на непригодна брзина е еден од главните причинители за неповолната состојба на безбедноста во сообраќајот.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“



Графикон бр.13 Причини за случени сообраќајни незгоди



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

**6. Органи надлежни за постапување по кривични пријави во однос на кривично дело
„Загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

Полицијата како извршен орган по телефон или друго средство за комуникација дали во писмена или усна форма должна е при постоење на основи на сомневање за извршено кривично дело каде на лице место потребно е да се утврди состојбата односно да се изврши увид, да се вештачи должна е да ги извести надлежниот судија и јавниот обвинител. Секое известување кое се прима усно или пак писмено, а истото покажува постоење на кривично дело кое се гони по службена должност се смета во примена кривична пријава. Усно поднесување на кривични пријава подносителот на истата се предупредува за последиците од лажно пријавување согласно закон.

Во случај кога по поднесената кривична пријава од член 122 став 1 од правилник за начин на вршење на полициски работи, врз основа на собраните известувања и другите преземени мерки и дејствија за нивно потврдување и документирање, се утврди дека постојат основи на сомневање дека е извршено кривично дело за кое се гони по службена должност, полицискиот службеник составува кривична пријава против познат, односно непознат сторител која се доставува до надлежниот јавен обвинител.⁵¹

⁵¹ <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/1.Pravilnik%20za%20vrsenje%20na%20PS%20149-07.pdf>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

ГЛАВА IV

Препораки за подобрување на безбедноста на сообраќајот

1. Превенција за безбедност на сообраќајот

Сообраќајните незгоди преставуваат еден од главните светски здравствен проблем кои се јавуваат. Проблемот на 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 посматрање на природата на сообраќајниот систем. Безбедноста е важно прашање во многу човечки активности, но во сообраќајот игра особено истакната улога. Превенцијата (спречување) на сообраќајните незгоди се однесува на мерките коишто имаат цел да го спречат настанувањето на незгодата. Мерките може да бидат од инженерска природа во поглед на повидливи возила, подобро сопирање, радар итн., или од бихејвиористичка природа како избор на возачи, обука, мотивирање и добивање дозвола, принудни законски мерки, итн.

На сообраќајните незгоди во патниот сообраќај се гледа како на неизбежни нешта. Најголема важност им се придава на мерките за намалување на последиците (дизајнот на возила, носењето сигурносни појаси). На пример може да се стекне значајна добивка од користењето на сигурносни појаси. Ова не спаѓа во факторот - дизајн на возила, туку е фактор на однесување или примена на законска принуда. За патниците во патниот сообраќај е важно да разберат дека од суштинско значење е безбедноста на сообраќајниот систем и особено начинот на којшто се вози, а не однесувањето на возилата при случување на сообраќајна незгода. За подобрување на безбедноста во сообраќајот, а со тоа и намалување на бројот на сообраќајни незгоди и последиците од



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

нив, придонесува правилното уредување на правните прописи и законската легислатива од оваа област, односно дефинирањето на казнена политика.⁵² Непочитувањето на основните закони кои се однесуваат на возење под дејство на алкохол, носење на безбедносни појаси или шлемови, ограничување на брзината се главни причини за настанување на сериозни сообраќајни незгоди. Студиите и истражувањата покажуваат дека за да се достигне значајно подобрување во почитувањето на правилата, потребен е сеопфатен приод којшто ќе ги комбинира контролите на полицијата, образованието и кампањите за подигнување на свеста на корисниците.

Новите информатички и комуникациски технологии (интелигентните системи) нудат значаен потенцијал за намалување на бројот на жртви од сообраќајни незгоди. Бидејќи сообраќајните незгоди се производ од неколку фактори, веројатноста за појава на незгоди може да се намали на неколку начини. Нема сомнеж дека следните пристапи го спречуваат зголемувањето на бројот на незгоди, кои би се појавиле со пораст на сообраќајот. Постојат 3 главни пристапи во спречување на незгодите:

1. Образование и обука:

- * школските деца со школски инструктори и учители,
- * адолесцентите за принципите на безбедно возење и добро возачко однесување,
- * со курсеви за постари возачи за освежување на знаењето во врска со законот и безбедносните принципи,
- * со помош на печатени и електронски медиуми со цел да се сврти вниманието на сите патни корисници кон опасностите и безбедносните практики на патиштата.

⁵² <https://rsbsp.org.mk/javna-rasprava-zakon-za-bezbednost-vo-soobrakajot-na-patishtata>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

2. Присила (принуда):

- * прифаќање на разумни и принудни сообраќајни закони што се во исто време и најдобрите за спречување на незгодите,
- * концентрирање на енергијата и времето на надлежните служби во врска со прекршоците, локациите кои водат кон незгоди,
- * темелно тестирање на новите возачи со цел да бидеме сигурни дека нема да причинат сообраќајна незгода.

3. Инженерство на возилата и патиштата: автомобилското инженерство се состои од:

- * редовна проверка и сигурност дека компонентите на возилото се безбедни,
- * подобрување на дизајнот на возилото за да се олесне прегледноста и контролата за возачот и да се намали веројатноста од повреда при незгода,
- * поставување на безбедносна опрема, како на пр. безбедносни појаси. Со цел да се намали штетата од сообраќајни незгоди во многу земји се воведуваат мерки од пред еден век. За намалување на стапката на загинати лица во сообраќајни незгоди, заслужни се неколку категории: технологијата, инфраструктурата, законската регулатива и промената во однесувањето.

Ризикот во сообраќајот може да се намали почитувајќи ги следниве принципи:

1. Оставај растојание околу возилото – кога следиш возило или кога возило те следи. Престигнувај брзо.
2. Не се изненадувај од непримерното однесување на останатите возачи. Возиш во систем во којшто 1% од возачите преземаат поголеми ризици. Ништо не се добива ако се разлутутиш на непримерното однесување на другите возачи во екстремни услови.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

3. Вози на начин последиците од ретки настани да може се избегнат.
4. Не дозволувај искуството да те одведе во лоши навики. Искуството е лош учител, бидејќи води да веруваме дека нашето возење е безбедно, бидејќи не нè довело до лоши последици. Сепак, може да се појават настани коишто не сме ги искусиле.
5. Немој да бидеш просечен возач. Мораш да возиш побезбедно од еден просечен возач.
6. Не ја преценувај својата безбедност и вештините во возењето. Запамети дека веројатно не си толку безбеден како што мислиш дека си. Исто, запамети дека и другите возачи мислат дека се побезбедни и повешти од тебе.
7. Запамети дека твоето безбедно возење, освен тебе, им користи и на останатите. Ако се избегне незгода предизвикана од некој друг, многу добро му се прави на оној, кој ја предизвикал. Избегнувањето на незгодите е прашање на избегнување на високоризичното однесување.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

2. Сообраќајна психологија

Сообраќајна психологија е дисциплина на психологијата што ги проучува односот помеѓу психолошките процеси и однесувањето на учесниците во сообраќајот односно патните корисници.⁵³Цел на сообраќајната психологија е безбедност во сообраќајот.

Сообраќајните психолози се разликуваат три мотивации на однесувањето на возачите: образложено или планирано однесување, импулсивно или емоционално однесување, и вообичаено однесување. Дополнително, социјалните и когнитивните примени на психологијата се користат за цели, како што се: спроведување на законите и сообраќајните правила, безбедноста во сообраќајот и на патиштата, образовни кампањи, и исто така, терапевтски и програми за рехабилитација.⁵⁴

Психологијата на сообраќајот ја разгледува личноста преку нејзините активности односно емоции со кои би се направила разлика меѓу човековите способности. Целата структура која ја опфаќа би била во контекст на погледот на учесникот во сообраќај односно возачот, неговите лични карактеристики, неговата бурност и брзина на реакција во дадена ситуација и во краен случај се вклучува и времето на замор.

⁵³ https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D1%81%D0%B8%D1%85%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%98%D0%B0

⁵⁴ https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D1%81%D0%B8%D1%85%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%98%D0%B0



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

3. Сообраќајна култура

Сообраќајната култура е – специфичен вид на култура која треба да ја поседуваат сите учесници во сообраќајот.⁵⁵ Секој човек со неговото раѓање и во текот на неговиот живот се стекнува со различна култура па така и овој вид е доста значаен во областа на сообраќајот со стекнување на знаења од неговата област, вештинана за управување со патничко-товарно моторно возило, преку начинот на однесување и дејствување во одредени ситуации, а сето тоа за една единствена цел за зачувување на безбедноста на патниот сообраќај. Со новата ера потребата за изучување на сообраќајот па преку него и стекнување на сообраќајна култура е од големо значење. Да се внимава на сите девијантни појави кои произлегуваат од неискуството , а времето да биде важен двигател каде преку процесот на едукација и учењето од мали нозе да се биде безбеден и примерен како учесник во сообраќајот би бил одраз за карактер и сите ние би биле безбедни при превземањето на било какво дејствие. Сообраќајната култура со други зборови е дел од личноста на луѓето и претставува одраз на неговиот карактер и како човек и како учесник во сообраќајот.

4. Едукативни предавања и практични обуки за поголема транспарентност и заштита на населението

Континуираната сообраќајна едукација и промената на навиките и културата на однесување во сообраќајот се главниот инструмент за унапредување на сообраќајната превенција, а со тоа и за намалување на бројот на загинати и повредени лица, а посебно за намалување на бројот на загинати и повредени деца и млади лица во сообраќајни незгоди.⁵⁶

⁵⁵ <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakajaj/6>

⁵⁶ <https://www.rsbsp.org.mk/sq/node/1035>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Едукација на сообраќајот е поголема доколку се спроведе уште од детската рана возраст дури и од моментот каде детето ја осознава околината, најпрво во својство на пешак, велосипедист па се до стекнување на управување со моторно возило. Преку соодветни сообраќајни правила и прописи, реалните практични ситуации и нивно едуцирање придонесуваат за полесно препознавање на ризикот пред се на примарните и секундарните предизвици кои ги нуди сообраќајот.

Обврската за ваквата едукација пред се паѓа на товар на родителите потоа на надлежните субјекти па дури и на крајот со високиот подем на глобализација преку интернет технологијата да се предвидат и осознаат сите состојби кои придонесуваат за загрозување на безбедноста на сообраќајот. Со поголема практична и теоретска сообраќајна едукација за сообраќајните правила и прописи на најмладите, се гради таков облик на сообраќајна култура која значително ќе придонесе во подобрување на безбедноста на децата во сообраќајот и воопшто долгорочно подобрување на состојбите со безбедноста на патниот сообраќај.⁵⁷ Поддршката и несебичната помош кој би ја дале од една страна надлежните како на пример Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата кој би ги координираал и граѓаните насочени кон зголемување на сообраќајната едукација на децата ќе се оствари целта на унапредување на сообраќајната култура и нивно препознавање на ризиците и опасностите со кои тие секојдневно се соочуваат.

⁵⁷ <https://rsbsp.org.mk/en/node/1035>



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Заклучок

Безбедноста во сообраќајот на патиштата во Република Северна Македонија е примарна општествена одговорност на сите организации и поединци чија крајна цел е постигнување на оптимална сообраќајно безбедносна состојба.

Голем развој во безбедноста на сообраќајот може да се постигне со прифаќање на два главни принципи коишто водат до извонредна безбедност во сообраќајот:

1. Главна цел е да се спречат незгодите, а не да се направат незгодите побезбедни
2. Возачите мора да ги почитуваат правилата што се засновани на влезните параметри од различни професионални дисциплини, а не да се потпираат на она што го имаат научено од своето лично искуство. Клучот за намалување на бројот на незгоди е почитување на законот за безбедност.

Постојат две нерегуларности кај традиционалните санкции, при што се паѓа на испитот за ефикасност. Прво, на изречените санкции се гледа како на претенциозни, нефер, со што се казнуваат многу просечни граѓани за мали прекршоци, додека останатите возачи, кои прават брутални прекршоци, поминуваат незабележани и неказнети.

Второ, на казните се гледа како на шеми за прибирање и зголемување на приходите, а не како на добри намери да се подобри безбедноста. За да биде сообраќајната полиција успешна, таа треба да има една единствена цел: да ја заштити јавноста. Јавноста треба да ја препознае и поддржи оваа цел. Новата технологија за автоматска детекција, доколку е воведена како компонента на променета политика на безбедност, може драматично да ја намали штетата во сообраќајот. Новите технологии вклучуваат фото-радар и камери за снимање при премин на црвено светло, фотографии на возила што го пречекоруват ограничувањето на брзината или поминуваат на „црвено“.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Постои надеж дека јавноста нашироко ќе ја прифати примената на оваа технологија со којашто ефикасно ќе се применува принудата од законот, но само ако во новата политика се содржат следниве четири компоненти:

1. Законот би требало да има само една цел – да ги спречи незгодите, повредите и смртните случаи како последица од незгодите.
2. Автоматски детектираните помали прекршоци не би требало првично да подлежат на казни доколку се многу ретки. Почестите и посериозни прекршоци би биле предмет на ескалирачки казни и зголемени кривични санкции.
3. Сите сообраќајни казни би се чувале на посебна сметка и би се распределувале подеднакво на сите сопственици на возачки дозволи како годишен бонус. Со писмен допис би се известувале возачите дека овој бонус би се намалил следната година доколку сите заедно работат на намалување на бројот на возачи кои го достигнуваат прагот на казната блиску до нула.
4. Добивањето на казната или казнените поени ќе направат сопствениците на возила да бидат одговорни.

Цел на законот не е да казнува, туку да ја намали штетата со спречување на прекршителите да ја причинат. Може да се констатира дека патната инфраструктура во последните година е подигната на високо ниво, како и спроведување на превентивните мерки од страна на полицијата заедно со надлежните институции преку флаери, кампањи се подигнува свеста на учесниците во сообраќајот, а сето тоа придонесува до позитивен дополнителен фактор кој влијае врз подобрување на состојбите во сообраќајот.



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

Користена литература

Домашни книги:

1. Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011), *Казнено право – посебен дел*, Скопје, стр. 396
2. В. Камбовски, В. (2011), *Казнено право – општ дел*, стр. 246
3. Арнаудовски, Љ. (2007), *Криминологија*, Скопје, стр. 401
4. Кралев Т., *Кривично правни и криминолошки аспекти на сообраќајната деликвенција*, Скопје, 1994
5. Мургоски Б., Бабаноски К., *Полициско превентивни активности за намалување на сообраќајната деликвенција во Република Македонија*
6. Ристиќ, Б., *Безбедност на патниот сообраќај 1, втор дел*, Технички факултет, Битола, 2000
7. Бабаноски, К. *Безбедност и одговорност на учесниците во патниот сообраќај во Р.М.*, Скопје, 2014
8. Златковски, С., Јошевски, З. *Анализа на сообраќајни незгоди, прв дел*, Технички факултет, Битола, 2007
9. Ристиќ, Б., *Безбедност на патниот сообраќај I*, Битола, 2000
10. Златовски, С., Јошевски З., *Анализа на сообраќаните незгоди, прв, втор и трет дел*, Технички факултет – Битола, 2007

Странски книги:

1. Šeparović, *Prometna delikvencija i društvena samozaštita*, Zagreb, 1981
2. Бошковиќ М., *Криминологија са пенологијом део II, Социјална патологија*, Нови Сад, 2002
3. Milutinović, *Kriminologija*, Beograd, 1986
4. Inic M., *Etiologija saobraćajnih nezgoda na putevima*, Beograd, 1978
5. Šeparović Z., *Stradanje u prometu*, Beograd-Zagreb, 1978



„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за загрозување на безбедноста на сообраќајот“

6. Доц. Д-р., Елдар Шаљиќ, М-р., Александар Ивановиќ, Превенција на сообраќајната деликвенција
7. Р. Драгач, М. Вујаниќ, Безбедност саобраќаја II део, Саобраќајни факултет, Београд, 2002
8. Комитет за внатрешен транспорт ЕЕС УН

Нормативни акти:

1. Кривичен законик на Р.Македонија, чл.297, („Службен весник на Р.Македонија“ бр.37/96, 19/04, 144/09, 139/08, 27/14).
2. Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/15 и 226/15).

Интернет извори:

1. <https://macedonism.org/%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0-%D0%95%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%98%D0%B0/%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98/>
2. <https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7>
3. <https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/6>
4. <https://akademik.mk/evropski-izveshtaj-za-soobrakajna-nezgoda-koga-kako-zoshto/>
5. <https://fb.uklo.edu.mk/wp-content/uploads/2020/12/soobrakajot.pdf>
6. <https://www.rsbsp.org.mk/sites/default/files/priracbuk-vozac-pocetnik.pdf>
7. <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/1.Pravilnik%20za%20vrsenje%20na%20PS%20149-07.pdf>
8. <https://rsbsp.org.mk/javna-rasprava-zakon-za-bezbednost-vo-soobrakjajot-na-patishtata>



**„Детектирање, справување со предизвици и нивно влијание врз состојбата за
загрозување на безбедноста на сообраќајот“**

9. https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D1%81%D0%B8%D1%85%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%98%D0%B0
10. http://mk.swewe.net/word_show.htm/?1120732_1&%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98_%D0%BF%D1%81%D0%B8%D1%85%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%98%D0%B0
11. <https://semaforko.mk/bezbednosta-na-decata-vo-soobrakajot-vrven-prioritet-na-site-opshtestveni-chiniteli>
12. <http://ustavensud.mk/?p=10518>
13. <https://osigurenik.mk/%d0%b2%d0%b5%d0%bb%d0%be%d1%81%d0%b8%d0%bf%d0%b5%d0%b4%d1%81%d0%ba%d0%b0-%d1%81%d0%be%d0%be%d0%b1%d1%80%d0%b0%d1%9c%d0%b0%d1%98%d0%bd%d0%b0-%d0%ba%d1%83%d0%bb%d1%82%d1%83%d1%80%d0%b0/>
14. <https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/ZBSP,%20neoficijalen%20precisten%20tekst%20-%2028.12.20.doc>
15. <https://kariera.mk/article/7126/rsbsp-koga-kako-i-zoshto-se-koristi-evropski-izveshtaj>
16. <http://www.avtoskolastars.mk/evropski-izveshtaj/>
17. https://www.researchgate.net/profile/Eldar-Saljic-2/publication/265053176_Prevenција_saobracajne_delinkvencije/links/53fd84970cf2364ccc08c8f7/Prevenција-saobracajne-delinkvencije.pdf
18. https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D1%81%D0%B8%D1%85%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%98%D0%B0

Статистички публикации:

1. **СВР Тетово – Полициска станица за безбедност на патниот сообраќај Тетово**