МЕЃУНАРОДЕН СЛАВЈАНСКИ УНИВЕРЗИТЕТ
„ГАВРИЛО РОМАНОВИЧ ДЕРЖАВИН“
СВЕТИ НИКОЛЕ – БИТОЛА
РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА



ФАКУЛТЕТ ЗА ПРАВНИ НАУКИ
СТУДИСКА ПРОГРАМА: ГРАЃАНСКО ПРАВО

МАГИСТЕРСКИ ТРУД

ПОЛИЦИЈАТА КАКО ЈАВЕН СЕРВИС НА ГРАЃАНИТЕ, СО ПОСЕБЕН ОСВРТ КОН ПРЕВЕНТИВНО-РЕПРЕСИВНАТА АКТИВНОСТ

СТУДЕНТ: **САШКО ЛАЗАРОВ**
БРОЈ НА ИНДЕКС: **M192027**
МЕНТОР: **ПРОФ.Д-Р ВАСКО СТАМЕВСКИ**

Свети Николе, 2021

Трудот го посветувам на мојата сопруга Симона, со која ги остваривме нашите две најголеми радости Сара и Алексеј

СОДРЖИНА

Апстракт 5

Abstract 6

1.Вовед 7

Кратка историја за јавните служби 8

2.Поим и функции на полицијата 10

2.1. Дефинирање на поимот полиција 10

2.2. Функции на полицијата 12

2.3. Превентивна функција на полицијата 12

2.4. Репресивна функција на полицијата 13

2.5. Правна рамка 14

2.6. Пенолошки аспекти на сообраќајната деликвенција - Општ пристап кон проблемот 15

2.7.Општо за сообраќајниот криминалитет; разграничување на поимите 18

сообраќајни прекршоци и сообраќајни казнени дела 18

2.8. Карактеристики на казнените дела против безбедноста на јавниот сообраќај 20

Вина 22

2.9. Постапка за порамнување на сообраќаен прекршок 23

2.10. Постапка за порамнување 24

2.11. Постапка за посредување со малолетни сторители на прекршоци 24

Примери од обрасци во областа на сообраќајот 25

Електронски записник за увид 27

Извештај за преземените активности од областа на сообраќајот од 2017 до 2020 година за општина Виница 28

Сообраќајни незгоди по видови на последици во периодот 2010-2019 година на ниво на Република Северна Македонија 34

Сообраќајни незгоди со потешки последици, со повредени и загинати лица по СВР на РСМ во периодот од 2010-2019 год. 35

Најчести фактори за сообраќајни незгоди 37

Анализа на состојби во сообраќајот на патиштата во изминатите десет години 40

Прекршоци 41

3. Практични совети и предупредувања за возачите 43

3.1. Интервју со сообраќаен инспектор д-р Гоце Геогиев 44

3.2. Интервју со командир на ПО за БПС Васко Ѓорѓиев 46

4. Организација на истражувањето 47
4.1.Временско- просторно и дисциплинарно определување на предметот на истражувањето .. 47
4.2. Цели на истражувањето 48
4.3. Поставување на хипотези 49
4.4. Основна цел 50
4.5. Предмет на истражување 50
4.6. Варијабила 50
4.6.1. Независна варијабила 50
4.6.1. Зависна варијабила 50
4.7. Методи на истражување 51
5. Теренско истражување на проблемите со кои се соочуваат учесниците во сообраќајот во Општина Виница 58
5.1. Просторни, географски и историски карактеристики и општествен развор за Општина Виница 59
5.2. Начин на работа на сообраќајната полиција 65
5.3. Правни средства при поведување на прекршочна постапка кои ја поведува Комисијата за прекршоци 71
5.4.Внатрешна контрола 77
5.5. Казни и нивно застарување 79
6.Резултати и анализа 82
6.1. Скала на ставови (Скала од Ликертов тип) 89
7.Заклучок и препораки 93
8.Додаток 100
9. Користена литература 107

Апстракт

Полицијата е важен дел од структурата на државните органи, која е одговорна за јавната безбедност. Таа претставува неопходен елемент на социјалната организација и денес претставува јавна служба и сервис на граѓаните. Ефикасното извршување на поставените задачи на полицијата е условено од начинот на нејзиното организирање и функционирање. Полицијата се јавува како еден од основните столбови на безбедносниот систем во сите општества и таа е една од основните институции во секоја држава. Имено, полицијата претставува интегрален дел на општеството, со задача да се грижи за обезбедување на внатрешната безбедност на државата, настојувајќи да изгради добри интеракциски односи и доверба од страна на граѓаните. Таа треба да поседува доволно моќ и авторитет за да ја врши својата работа преку легитимност, одговорност и професионализам. Ако ја извршува добро својата должност, полицијата ја добива довербата од државата и од јавноста, но доколку не одговори во целост на јавните очекувања и норми, ја губи довербата. Во оваа смисла, потребен е професионализам кој се однесува на одредени вредности, вештини и раководење со полицијата, преку принципите на законито професионално однесување, интегритет, грижа за човековите права, одговорност и минимална употреба на сила. Во основа, полицијата е највидливата манифестација на сила на владините органи, која е задолжена да ги изведува најочигледните, највидливите и најдиректните задачи врзани со редот, мирот и безбедноста во државата. Основна цел на полицијата во едно демократско општество е да ѝ служи на заедницата на тој начин што во целост ќе го заслужи приматот „сервис на граѓаните“, притоа вршејќи ја својата задача, од една страна треба да обезбеди функционирање на јавниот ред и мир, а истовремено да внимава на своите овластувања при постапувањето, од друга страна. Менаџирањето на безбедноста, или поточно терминот „безбедносен менаџмент“ во најширока смисла на зборот претставува начин на организирање и управување на системот на мерки за безбедност кои се предмет на интерес на човекот, како клучен дел од една организација и неговата корелација со внатрешното и надворешното опкружување.

Клучни зборови: полиција, закон, јавни служби, безбедност.

Abstract

The police are an important part of the structure of state bodies responsible for public safety. It is a necessary element of social organization and today is a public service to citizens. The efficient execution of the assigned tasks of the police is conditioned by the way of its organization and functioning. The police appear as one of the basic pillars of the security system in all societies and it is one of the basic institutions in every country. Namely, the police is an integral part of the society with the task to take care of ensuring the internal security of the state, striving to build good interaction relations and trust by the citizens. It needs to have enough power and authority to do its job through legitimacy, responsibility and professionalism. If it performs its duty well, the police gain the trust of the state and the public, but if they do not fully meet the public expectations and norms, they lose the trust. In this sense, professionalism is needed which refers to certain values, skills and management of the police, through the principles of lawful professional conduct, integrity, care for human rights, responsibility and minimal use of force. Basically, the Police is designated as the most visible manifestation of the power of the government organs tasked with carrying out the most obvious, most visible and most direct tasks related to the order, peace and security in the country. The main goal of the police in a democratic society is to serve the community in such a way that the primacy of the "service of the citizens" is fully deserved, while carrying out its task, on the one hand it should ensure the functioning of public order and peace, at the same time to keep an eye on its powers of action, on the other hand. The management of security itself or more precisely, the term "security management" in the broadest sense of the word is a way of organizing and managing a system of security measures that are the subject of human interest as a key part of an organization and its correlation with the internal and external environment.[1]

Key words: police, law, public services, security

[1] ПОЛИЦИСКА СТАТИСТИКА ЗА КРИМИНАЛОТ: ТЕОРЕТСКИ ПРИСТАПИ ВО ОДНОС НА НИВНАТА РЕФЛЕКСИЈА НА РЕАЛНИОТ КРИМИНАЛ

1.Вовед

Во денешното време во кое живееме, односно во демократското општество е потребна модерна полициска организација што ќе може да одговори на предизвиците на новото време, и која ќе се стави во служба на граѓаните, ќе пружи целосна заштита на демократските вредности на општествениот систем и комплетна заштита на правата и слободите на граѓаните. Без доволно јасен и демократски контекст, култура на толеранција, доверба и без соодветна правна рамка и систем на соработка меѓу јавните служби, тоа не може да се постигне. Оттука, можеме да зборуваме дека управувањето и раководењето со полицијата бара посветеност и е многу сложена дејност. Исто така, тоа бара знаење и искуство за да се обезбеди ефикасно функционирање на полицијата и полициските службеници во процесот на остварување на зацртаните цели. Управувањето со полицијата значи и активно дејствување, превентивно и репресивно делување со цел воспоставување ред и дисциплина и правилно донесување на конкретни одлуки. Сето ова може да се воспостави единствено преку зголемување на професионалноста, унапредување на процесот на управување и раководење, спроведување на соодветни обуки на полициските службеници и константно следење на новите состојби и ефикасна соработка меѓу другите служби. Потребата од правилно и успешно раководење со полицијата е повеќе од неопходно. Тоа е потребно од аспект на развивање на современ модел на полициска организација, која ќе има капацитет да ги остварува надлежностите од делот на полициското работење, како партнер на заедницата и како сервис на граѓаните. Неопходен е процес на реформи според нова методологија на работење, компатабилна и соодветна на најдобрите европски полиции и нивните заеднички стандарди. Ние како држава секако се стремиме кон влез во Европската Унија и наша цел мора да биде усовршување и приближување кон правната рамка на европските полиции. Целта на овој труд е да ја претставиме организациската поставеност на полицијата и нивното превентивно-репресивно работење во насока на тоа да го воспостави редот и мирот во општеството. Дека полицијата секогаш мора да биде во служба и сервис на граѓаните, согласно нејзините расположливи ресурси и можности и со нивна правилна искористеност и поставеност, е во насока на остварување на функционалност и

ефикасност на полициската организација, која се темели врз принципот на владеење на правото и заштита и почитување на човековите права и слободи.

Трудот е поделен на четири целини, односно 5 глави, кои се меѓусебно поврзани со што формираат логичка целина. Првиот дел го опфаќа дефинирањето на поимот полиција, главните функции на полицијата, со цел да се даде кратко објаснување за тоа што претставува полицијата, како таа се дефинира и кои се главните карактеристики на превентивната и репресивната функција на полицијата. Исто така, тука ќе ја опфатиме законската поставеност, односно правната рамка, организациската структура на полицијата, како и насочување кон главната хипотеза, што ќе биде како основа за целта на истражувањето, во насока на превенцијата и репресијата. Во вториот дел ќе се насочиме кон сообраќајните прекршоци како основа на репресивната, односно превентивната активност на полицијата. Во третиот дел ќе дадеме неколку примери за работата на полицијата во областа на сообраќајните прекршоци, како најчести причини за случување на сообраќајни незгоди и постапување околу истите, што ги вршат полициските службеници. Четвртиот дел ќе го опфати истражувачкиот дел кој ќе вклучува слики, табели и разработка на елаборат за сообраќајното уредување на нашата општина, во овој случај за град Виница. Овде ќе има и кратко интервју со сообраќаен инспектор од општина Виница, Гоце Горгиев – доктор на науки и со командирот на ОБПС, Васко Ѓоргиев, кои се најдобро запознаени за оваа проблематика.

Кратка историја за јавните служби[2]

Управните тела долго време обезбедувале основни јавни услуги. Традицијата на одржување на безбедноста на граѓаните преку организирана воена одбрана датира од пред најмалку четири илјади години.[3] Одржувањето на редот преку локалната делегирана власт потекнува уште од периодот на завојуваните држави (5-ти до 3 век пр.н.е.) во античка Кина со институцијата ксијан (префектури) под контрола на централно поставен префект. Историски докази за државно обезбедување на решавање на спорови преку правен или

[2]Извор:https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%88%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0_%D1%83%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%D0%B0#cite_note-11

[3] Rice, Michael (1998). The Power of the Bull. London: Routledge. стр. 13. ISBN 978-1-317-72583-1

правосуден систем датираат од Стар Египет.[4] Примарната јавна служба во античката историја вклучувала обезбедување на општа наклонетост кон боговите преку теолошка и церемонијално исправна државна религија.[5]

Распространетата понуда на јавни комунални услуги како јавни услуги во развиените земји обично започнува кон крајот на 19 век, честопати со општинскиот развој на услугите за гас и вода. Подоцна, владите почнале да обезбедуваат други услуги, како што се електрична енергија и здравствена заштита. Во повеќето развиени земји, локалните или националните влади продолжуваат да обезбедуваат такви услуги, а најголем исклучок се САД и Велика Британија, каде приватните услуги се пропорционално позначајни. Во земјите во развој јавните услуги имаат тенденција да бидат многу помалку развиени. На пример, услугите за вода може да бидат достапни само за богатата средна класа. Од политички причини, услугата често се субвенционира, со што се намалуваат финансиите кои се потенцијално достапни за проширување кон посиромашните заедници.

И поимот јавна служба во историјата имал различни значења, но без оглед колкав обем на дејности опфаќаат јавните служби, тие секогаш произлегуваат од улогата на државата како „мајка“ на своите граѓани, која се остварува преку работењето на административните органи. Во вршењето на јавните служби последниве децении сè позначајно место заземаат приватните субјекти, но сепак „правилата на игра“ ги установува државата, а контролата врз нивната работа ја вршат административните органи. Во денешно време како извршна власт за спроведување на законите е задолжена полицијата, која како сервис на граѓаните има превентивно-репресивна функција со цел воспоставување на владеење на правото и правниот поредок. Таа е важен дел од структурата на државните органи, која е одговорна за јавната безбедност и претставува интегрален дел на општеството со задача да се грижи за обезбедување на внатрешната безбедност на државата, настојувајќи да изгради добри интеракциски односи со граѓаните и да ја стекне нивната доверба.

[4] Haley, John O. (2016) Law's Political Foundations: Rivers, Rifles, Rice, and Religion. Cheltemham, Gloucestershire: Edward Elgar Publishing. стр. 43–44. ISBN 978-1-78536-850-9

[5] Hovey, Craig; Phillips, Elizabeth (2015). The Cambridge Companion to Political Theology. New York: Cambridge University Press. стр. 4–5. ISBN 978-1-107-05274-1

2.Поим и функции на полицијата

2.1. Дефинирање на поимот полиција

Зачетоците на полицијата се блиску поврзани со настанувањето на државата, особено со настанувањето на организацијата на власта. Создавањето на полицијата како организација која ќе биде во функција на државата настанало како резултат на потребата за одржување на внатрешниот мир, но и за одбрана од надворешни непријатели. Таа важи за служба неопходна за одржување на хармонична рамнотежа во рамките на конкретна човекова заедница. Впрочем, историски гледано, полицијата отсекогаш била неопходен елемент на социјалната организација, а денес во вистинска смисла на зборот претставува јавна служба и сервис на граѓаните. Поимот полиција и атрибутите пред него, водат потекло од латинскиот, односно старогрчкиот јазик (polis - град, politia - градска служба за обезбедување ред, мир и законитост). Во обичниот говор поимот полиција се поистоветува со посебна државна служба и нејзините припадници во униформа. Во македонскиот јазик, како и во јазиците на другите народи зборот „полиција“ има повеќе значења. Во англискиот јазик „police“ има значење на јавна служба или орган на Владата, цивилната администрација, регулирање и одржување на дисциплината во заедницата. Во францускиот јазик зборот „police“ има две основни значења: збир од правила наменети на граѓаните со цел воспоставување на владеење на редот, мирот и безбедноста внатре во групата, како и јавна сила задолжена за примена на тие правила. Од изнесените значења, интересни се две значења кои полицијата ја определуваат како одредена дејност и како посебна организација. Во првиот случај постои функционална, а во вториот случај постои организациона содржина на поимот полиција.[6]

Во литературата се содржани различни дефиниции за тоа што претставува полицијата. Концептот на полицијата не е единствен и нејзината улога во општеството се разликува од држава до држава. Сепак, нејзиното дефинирање се поврзува со одржувањето на јавниот ред и поредок во внатрешноста на земјата. Оттука издвојуваме неколку дефиниции:

[6] Стојановски Т., Полицијата во демократското општество, 2 Август С- Штип и Астор ДОО - Скопје, 1997, стр.41

- Полицијата претставува посебно организирана државна служба со првенствена задача да го штити јавниот ред и поредок, односно да се грижи за внатрешната безбедност и да извршува други внатрешни работи.[7]
- Полицијата означува уставна конститутивна сила која има за цел да го штити поединецот во рамките на неговите законски права.[8]
- Под полиција се подразбира државен орган на внатрешната управа, надлежен за работите поврзани со заштита на јавниот поредок, спречување и сузбивање на криминалот и одржување на јавниот ред.[9]

Ако го земеме дефинирањето на полицијата од уставно-правен и јавно-правен аспект, ќе увидиме дека преовладуваат три основни аспекти: организациски, функционален и административен, но не може да се даде една заедничка дефиниција која би можела да биде прифатлива за сите правни системи. Оттука, заради самата комплексност на поимот полиција, а со цел да се задоволи аналитичката и компаративната прецизност во поимното определување, полицијата може да се проучува како организационен и функционален поим, формален и материјален, стратегиски и динамичен, полицијата како орган на власта и како државна јавна служба.[10] Во Република Македонија, согласно Законот за полиција, член 2 став 1, „Полицијата е дел од Министерството за внатрешни работи, во кој се вршат полициски работи преку полициски службеници“.[11]

Од споменатите дефиниции слободно можеме да кажеме дека основна функција на полицијата е заштита и почитување на слободите и правата на граѓаните и човекот, кои се гарантирани со уставот на Република Северна Македонија, почитување на законите и ратификуваните меѓународни договори. Исто така, основна функција на полицијата е заштита на правниот поредок, спречување и откривање на казниви дела, преземање на мерки за сторителите, како и одржување на јавниот поредок.

[7] 2 Ibid., стр.43
[8] Fosdick R., European Police Systems, The Century CO, New York 1915, стр.4
[9] Бошковиќ М., Криминалистички лексикон, Матица Српска, Универзитет у Новом Саду, 1999, стр.253
[10] Maslesa R., Policija: organizacija i funkcioniranje u demokratskom društvu, Fakultet kriminalističkih nauka, Sarajevo 1999, стр.11
[11] Закон за полиција, Службен весник на РМ 114/06, 148/08, 6/09

2.2. Функции на полицијата

Полицијата како значаен фактор на општеството и составен дел на безбедносниот сектор има задача да ја врши безбедносната функција која претставува збир на повеќе функции.[12] Обемот на полициската дејност и полициските функции во прв ред се условени од општите политички односи во општеството.[13] Функциите кои се извршуваат од страна на полицијата можат да се поделат на два вида, и тоа:

- превентивна функција и

- репресивна функција.

Овие две функции иако се разликуваат, сепак се меѓусебно поврзани и зависни една од друга. Ефикасната борба против криминалитетот и неговото деструктивно делување, кое остава сериозни и штетни последици во општеството и неговите економски, културни, политички и други процеси е возможно само доколку постои усогласување и на двете функции на полицијата.

2.3. Превентивна функција на полицијата

Превентивната функција на полицијата претставува систем од мерки и активности насочени кон спречување на престапничкото однесување во одредена општествена заедница. Тоа всушност е проактивно делување кое има за цел да ја спречи појавата на недозволени активности и потребата од репресивно делување.[14]

Стратегијата за превенција може да се подели на:

- индиректна стратегија којашто ја спроведува Владата и нејзините ресурси;

- директна стратегија која ја спроведува полицијата;

[12] Види повеќе кај: Бакрески О., Контрола на безбедносниот сектор, Филозофски факултет, Скопје 2008, стр.98

[13] Стојановски Т. Полицијата во демократското општество, стр. 185

[14] Види повеќе кај: Николовска С . Дела против службена должност, Скопје, 2008

- останати стратегии кои се однесуваат на учеството на општествената заедница, односно граѓаните, во превенција од криминалот и другите негативни безбедносни појави.[15]

Неопходноста од вклучувањето на превентивните мерки во извршувањето на полициските задачи се наоѓа во потребата од навремено откривање на причините кои ги предизвикуваат негативните појави во општеството и нивно навремено спречување. Успешно спроведената превенција не само што го намалува бројот на извршени кривични дела, туку ја намалува и потребата за употреба на полициска и казнено-правна репресија во општеството.

2.4. Репресивна функција на полицијата

Репресивната функција на полицијата се остварува преку законските овластувања. Под поимот репресија, која е дел од државниот апарат за принуда, се подразбира употреба на физичка сила со цел одржување на јавниот ред и мир и спречување на криминогените и другите негативни појави кои го загрозуваат општеството и неговите граѓани. Впрочем, репресијата претставува примарно средство кое се употребува од страна на полицијата во борбата против криминалитетот. Со репресивното делување полицијата допира во особено чувствителна сфера, во слободата и правата на граѓаните, па во оваа смисла постојат две сфаќања:

- класичното сфаќање, според кое репресивното делување е јасно утврдување и претставува искажување на легитимната моќ на државниот орган, односно формален контакт помеѓу полицијата и извршителот на казнивото дело;

- според современото сфаќање, репресијата е психо-физичко, психо-социолошко и безбедносно превентивно дејствие, кое во многу нешта е поврзано со страв од казна и можност за конфликт и опасност за двете страни.[16]

[15] Стојановски Т., Полицијата во демократското општество, стр.44
[16] Ibid.,Стр.46

Интензитетот на примената на репресивните мерки е условено од безбедносните прилики и од успешното спроведување на превентивните мерки од страна на општеството и полицијата. Во оваа насока, ако се зголемува загрозеноста, ако безбедносните состојби покажуваат негативен тренд, секако дека репресивните мерки се зголемуваат сразмерно со зголемувањето на опасноста. Во релативно мирни безбедносни прилики, репресивната дејност е минимална и е ставена на функција на превенцијата.

2.5. Правна рамка

Како правна рамка, која го опфаќа работењето и функционирањето на полицијата, се јавуваат повеќе закони, позаконски акти, правилници, кодекс на полициска етика, колективни договори, но пред сè основа е Уставот на РСМ. Овде може да го вброиме Законот за полиција, со кој се уредуваат полициските работи, организацијата на полицијата, полициските овластувања и правата и обврските што произлегуваат од работниот однос на полициските службеници во Министерството за внатрешни работи што не се уредени со Законот за внатрешни работи.[17] Потоа Законот за внатрешни работи, со кој се уредуваат внатрешните работи, општите начела за работниците во Министерството за внатрешни работи, организацијата и надлежноста на Министерството, статусот и посебните должности и овластувања на работниците во Министерството, класификацијата на работните места во Министерството, соработката, контролата на вршењето на работите во Министерството, правата и обврските од работен однос на работниците во Министерството, материјалната одговорност, односно надоместокот на штета и дисциплинската одговорност на работниците во Министерството, како и обработката на лични податоци и други податоци и евиденции што се водат во Министерството.[18]

Како основа на овој труд овде можеме да го вброиме и Законот за безбедност на сообраќајот и патиштата (во понатамошниот текст ЗБСП), Законот за возила (во понатамошниот текст ЗВ) и прекршоците предвидени во овие закони како најчеста

[17] http://mvr.gov.mk/Upload/Documents/Zakon%20za%20policija,%20precisten%20tekst%2015.04.2015%20.pdf - член 1

[18] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Documents/ZVR%20nov%20precisten%2005.03.15.pdf -член 1

причина за превентивно-репресивното работење на полицијата. Како главна хипотеза на овој труд ќе ги земеме сообраќајните прекршоци како најчести причини за случување на сообраќајните незгоди во град Виница. Дејствувањето на полициските службеници согласно овие закони како превенција за посериозни сообраќајни незгоди со смртни последици, како и со тешки телесни повреди. Превентивно-репресивното работење на полициските службеници во насока на намалување на сообраќајните незгоди, како и правилното поставување со сообраќајните знаци, сето ова со цел да се намалат сообраќајните незгоди на ниво на Република Северна Македонија. Правилното спроведување, како и неселективното работење можат многу да придонесат за стекнување, пред сè, на сообраќајна култура, а потоа и на почитување на поставената патна сигнализација.



[19]

2.6. Пенолошки аспекти на сообраќајната деликвенција - Општ пристап кон проблемот

Постојано сме соочени со дилемата - дали превозното средство му служи на човекот или човекот му служи на превозното средство. Во превозното средство во кое се впрегнати педесет, сто, сто и педесет или триста коњи и зад неговиот управувач се наоѓа

[19] https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=oEOm2ix4&id=0BDD04EDB23C299E2C351ECC07EEA04D3AF8B845&thid=OIP.oEOm2ix4f7v07P4Sd5yNDwHaE7&mediaurl=https%3a%2f%2fmkreporter.com%2fwp-content%2fuploads%2f2020%2f12%2fpolicija-stop-soobrakjajna-kontrola-radar3.jpg&cdnurl=https%3a%2f%2fth.bing.com%2fth%2fid%2fRa043a6da2c787fbbf4ecfe12779c8d0f%3frik%3dRbj4Ok2g7gfMHg%26pid%3dImgRaw&exph=458&expw=688&q=%d1%81%d0%be%d0%be%d0%b1%d1%80%d0%b0%d1%9c%d0%b0%d1%98%d0%bd%d0%b0+%d0%bf%d0%be%d0%bb%d0%b8%d1%86%d0%b8%d1%98%d0%b0&simid=608023152796384355&ck=641D3A22645E33A437658DE511207297&selectedIndex=0&FORM=IRPRST&ajaxhist=0&ajaxserp=0

човекот од кој зависи дали да ќе ги збесне тие коњи или ќе ги смири, да управува и командува со нив на свое задоволство. Ова прашање е реторичко и ненадминливо затоа што човекот го става пред неговата животна судбина.[20] Податоците покажуваат дека во далечната 1980 година на патиштата во светот животите ги загубиле повеќе од 250 000 лица, а со текот на годините оваа бројка драстично расте секоја наредна година па сè до ден денес. Криминологијата и социјалната патологија како науки за криминалитетот и човековите растројства се соочени со проблемот сериозно и интензивно да се занимаваат со таканаречената „сообраќајна деликвенција“, со настојување да се дадат одговори на клучните прашања: да се проучат и даваат одговори на прашањата сврзани со факторите што ја условуваат оваа негативна појава, и со средствата и методите за спречување и сузбивање на оваа појава. Самото учество во сообраќај само по себе претставува ризик фактор. Учесникот во сообраќајот е свесен за ризикот во кој влегува, но тој свесно или несвесно се согласува со тоа, односно го прифаќа ризикот. Тој факт е познат од проста причина што учесникот во сообраќај знае дека во сообраќајни незгоди има загинати и повредени повеќе лица отколку во секој друг криминалитет или криминална активност. Без оглед на небрежниот страв од последицата, фактот што сторителот на деликтот не ја сака последицата, од учесникот во сообраќајот се бара висок степен на внимание и прилагодување на однесувањето на дадените услови и секое грубо кршење на правилата што важат во сообраќајот, неодговорност, безобразно однесување, сепак се вреднуваат како антисоцијални и аморални, а тоа значи дека самата појава се смета за криминална. Овој став е одреден и со некои елементи што се врзани за учесникот во сообраќајот кој предизвикува сообраќаен деликт, како што се: повторување на кривични дела од ист сторител, вклучување со сообраќајот под дејство на алкохол или други психотропни супстанции, грубо невнимание и негрижливост во критични ситуации, учествување во сообраќајот пред стекнување со право на учествување и надвор од поставените забрани, бегање од место по предизвикување на сообраќајна незгода и слично.[21] Сите овие облици на однесување, во суштина, се свесни и значат непочитување на правилата на однесување

[20] https://mk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D1%88%D0%B0%D1%9A%D0%B5

[21] Груевска Дракулевски, Александра (2019) „Сообраќајната деликвенција во РСМ во периодот 2010-2017 година: криминолошки аспекти“, Зборник од шеста меѓународна научна конференција, „Општествените промени во глобалниот свет“, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, Правен факултет, РСМ.

во сообраќајот, но и непочитување на општествените обврски. На овие сфаќања на соодветен начин се надоврзува пенолошкиот аспект на сообраќајната деликвенција во врска со примената на кривичните санкции кај овие деликти, што инаку се применуваат кај криминалитетот воопшто. Кај сообраќајната деликвенција, како кај ретко кој друг вид на криминалитет, пенологијата се занимава со проблемот на личноста на деликвентот. Може да се каже дека пенологијата го наметнува проблемот на начин што често се истакнува фактот дека кај 97 % од сообраќајните незгоди е виновен човекот, а само 3 % случаи патиштата, возилата и другите фактори.

Според едно сфаќање, кое за среќа е најраширено и најмногу прифатено, сообраќајните деликвенти се „случајни деликвенти“, кои во општеството се добри и корисни граѓани. Другото сфаќање оди во крајност и тврди дека сообраќаниот деликвент е „типичен криминалец на денешницата“. Ова сфаќање преовладува во западната криминологија, особено во американската, според која меѓу сообраќајните деликвенти секој четврти е осудуван за друг вид криминалитет. Додека пак, третото сфаќање е дека сообраќаниот деликвент е „граѓанин што го почитува законот, добар граѓанин, сопруг и татко, но кога ќе седне зад воланот се менува, станува друг човек, се однесува според други обрасци и модели поинакви од однесувањето дома, во канцеларија или кога оди по улица“. Ова сфаќање е доста критикувано. А слично на ова се појавува и сфаќањето на тоа дека сообраќаен деликвент всушност е агресивна личност што е склона кон сообраќани незгоди.

Значи се наметнува потребата од изнаоѓање средства и методи на казнување, односно потребата од репресивното однесување на полициските службеници како чувари на јавниот ред и мир, при што со извршувањето на санкциите да се обезбедат максимални ефекти во остварувањето на целите на казнување, а притоа да се избегнат негативните последици од примената на ефективната казна затвор.

2.7.Општо за сообраќајниот криминалитет; разграничување на поимите сообраќајни прекршоци и сообраќајни казнени дела

Кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај претставуваат специфична група на дела инкриминирани во македонскиот Кривичен законик, чија казнено-правна заштита поаѓа, односно е фокусирана врз финалниот резултат од дејствието на учесниците во сообраќајот.[22] Сообраќајните кривични дела претежно се карактеризираат со голема материјална штета и повреда или смрт на некое лице – учесник во сообраќајот (вклучително и пешаците). Според Светската здравствена организација, околу 1,3 милиони луѓе годишно го губат животот во сообраќајни несреќи (или околу 3.500 лица дневно), а околу 50 милиони се повредени или се здобиваат со траен физички инвалидитет во текот на една година. Во популацијата на возраст од 15 до 29 години, тие се главна причина за смртност.[23] Како највулнерабилни групи се детектираат: децата, пешаците, велосипедистите и мопедистите, како и постарите луѓе.[24] Бројот на собраќајни незгоди бележи пораст, кој според криминолозите се должи на повеќе групи фактори: објективни и субјективни.[25] Меѓу објективните фактори, најбројни се: зголемувањето на бројот на возила, состојбата на патиштата, несоодветната регулираност на сообраќајот, временските услови итн., додека субјективни фактори се: неспособноста за возење, слабиот вид и слух, намалената концентрација, психичките фактори, како што е т.н. „секунда на стравот“, неразвиената сообраќајна свест и култура, прекумерното уживање на алкохол и сл.[26] Казнивите дела, воопшто, во сферата на јавниот сообраќај се делат на сообраќајни прекршоци и сообраќајни казнени дела, при што, според казнено-правните теоретски гледишта на определени автори (Камбовски, Тупанчески и др.), првите се определуваат како дејствија кои претставуваат апстрактно загрозување на заштитениот објект, а вторите се дела на конкретно загрозување.[27] Сепак, ова не може да се земе за докрај издржан критериум, затоа што конкретна опасност (и штета) може да се забележи и кај определени прекршоци кои се разликуваат од казнените дела преку поставувањето на

[22] Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011) Казнено право – посебен дел, Скопје, стр. 395.
[23] Подетално в. на url.: http://www.who.int/mediacentre/events/annual/road_victims/en/index.html
[24] Подетално, в. Milutinovic, M. (1969) Kriminologija, Beograd, стр. 187-188.
[25] Ваквата поделба освен кај Milutinovic се среќава и кај Кајзер, Игњатовиќ, а ваквата поделба во
[26] нашата криминолошка мисла ја застапува и проф. Арнаудовски, подетално в. Арнаудовски, Љ. (2007), Криминологија, Скопје, стр. 411.
[27] Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011) Казнено право – посебен дел, Скопје, стр. 396

т.н. посебен услов на инкриминацијата или поточно објективен услов на казнивоста.[28] Исто така, и некои облици на сообраќајни казнени дела може да претставуваат апстрактно загрозување. Критериумот – вид на опасност се забележува и кај криминолозите, па така, и Milutinovic смета дека апстрактната опасност е својствена за прекршоците во сферата на сообраќајот, додека конкретната опасност по животот и/или имотот на луѓето, за казнените дела. Арнаудовски, пак, истакнува дека иако сообраќајните казнени дела и сообраќајните прекршоци се квалитативно и квантитативно различни деликти, тие се обединуваат во единствен поим на сообраќајна деликвенција, затоа што се меѓусебно блиску поврзани.[29] Сообраќајните прекршоци (како и сите други прекршоци) од позитивно правно гледиште претставуваат противправни дела кои со закон се определени како такви и за кои е пропишана прекршочна санкција.[30] Тие се опфатени со повеќе закони: Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата[31] за кои се предвидени следниве санкции: глоба, опомена, престанок на важење на возачка дозвола, забрана на управување со моторно возило, забрана на вршење професија, дејност или должност, протерување на странец од земјата и задолжително лекување на алкохоличари и наркомани (лица со болести на зависности).[32] Сообраќајните прекршоци се многубројни по своите облици и претставуваат едни од најзастапените во вкупниот број на сторени прекршоци воопшто.

[28] Камбовски, В. (2011) Казнено право – општ дел, Скопје, стр. 187-188; Марјановиќ, Ѓ., Каневчев, М. (2010), Казнено право – општ дел, Скопје

[29] Арнаудовски, Љ. (2007) Криминологија, Скопје, стр. 404-405

[30] Закон за прекршоците („Службен весник на Република Македонија“ бр.62/2006; 69/2006 и 51/2011). Одлука на Уставниот суд на Република Македонија У.бр.21/2009 од 9 декември 2009 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр.157/2009.

[31] Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 54/2007; 84/2007; 86/2008; 98/2008; 106/2008; 64/2009; 161/2009; 36/2011; 51/2011 и 114/2012). Одлуки на Уставниот суд на Република Македонија У.бр.114/2007 од 16 јануари 2008 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 15/2008; У.бр.41/2008 од 24 септември 2008 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 128/2008 и У.бр.144/2007 од 14 јануари 2009 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 16/2009. Закон за возила („Службен весник на Република Македонија“ бр. 140/2008); Закон за работното време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 161/2009); Закон за изменување и дополнување на Законот за јавните патишта („Службен весник на Република Македонија“ бр. 44/2012) и Закон за изменување и дополнување на Законот за возила („Службен весник на Република Македонија“ бр. 123/2012).

[32] Закон за прекршоците, чл.13.

2.8. Карактеристики на казнените дела против безбедноста на јавниот сообраќај

Казнените дела против безбедноста на јавниот сообраќај се претставени во гл. 27 од Кривичниот законик (чл.297-304) и како свој објект на заштита ја имаат безбедноста на луѓето и имотот во сферата на сообраќајот, како една типична и широка сфера на опасност. Внатрешната систематика на оваа глава опфаќа две групи дела: казнени дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот и казнени дела против безбедноста во воздушниот сообраќај.

1. *Загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл.297).* Ова претставува дело на конкретно загрозување, при што се разликуваат два облика. Првиот е делото на загрозување на патниот сообраќај, а вториот ги опфаќа делата на загрозување на другите видови сообраќај. Кај загрозувањето на безбедноста на патниот сообраќај, дејствието на извршување се состои во непридржувањето кон сообраќајните прописи, при што како последица настапува опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем. Тука како објективен улов на инкриминација се поставени телесната повреда на некое лице или настапувањето на значителна имотна штета. Законот ги инкриминира, во поглед на субјективното битие на делото, и умисленото и небрежното извршување. Објективниот услов на инкриминација е надвор од законското битие на делото и тој не мора да е опфатен со умислата на сторителот.[33]

2. *Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство (чл. 298).* Ова дело ги покрива дејствијата што не можат да се покријат со прекршувањето на сообраќајните прописи, а што се општо опасни по својата природа. Кај него не е предвиден објективен услов на инкриминација, а се казнуваат и двата облици на вина: умисла и небрежност.[34]

3. *Несовесно вршење надзор над сообраќајот (чл.299).* Ова дело претставува дело на конкретно загрозување и специјално дело, затоа што извршител може да биде само лице чија професионална должност е да се грижи за безбедно одвивање на сообраќајот. Инкриминацијата опфаќа два основни облици, при што првиот го врши одговорно лице за

[33] Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011), Казнено право – посебен дел, Скопје, стр. 399-402.
[34] Ibid, стр. 404-405.

надзор над сообраќајниците и објектите на нив, кој таквата должност несовесно ја врши при што настанува конкретна опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем, додека вториот облик го врши одговорно лице што издава налог за возење и истото го дозволува иако знае дека возачот од определени причини не може безбедно да управува со возилото или дека возилото е неисправно и сл. Во поглед на субјективното битие, се казнува умисленото извршување на делото.[35]

4. Тешки дела против безбедноста на луѓето и на имотот во сообраќајот (чл.300). Овој член ги опфаќа тешките облици на делата од чл. 297 до 299 каде што настапиле тешки телесни повреди, смрт или имотна штета од големи размери. Со оглед на тоа што кај некои од основните дела веќе е предвиден објективен услов на инкриминацијата, некои автори овие дела ги нарекуваат „дела квалифицирани со потежок услов на инкриминација".[36]

5. Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода (чл.301). Оваа инкриминација е специфична по многу карактеристики. Прво, таа претставува едно од ретките дела на пропуштање (несторување) инкриминирани во нашиот Кривичен законик, поточно ја содржи идејата на гарантниот омисивитет; зад неа не стои прохибитивна, туку императивна норма. Второ, ова дело претставува специјално дело на излагање на опасност. Трето, извршителот на ова дело има специфично својство, а тоа е лицето (лицата) со чие возило/возила е повредено лицето на кое треба да му се укаже помош. Должноста за укажување помош на лицето повредено во сообраќајна незгода сторителот ја има дури и ако други лица можат или веќе му ја укажуваат таквата помош. Субјективната страна на делото е умислена, а инкриминацијата одржи и потежок облик кој го опфаќа настапувањето на тешка телесна повреда или смрт на повредениот како последица на неукажувањето помош. По однос на потешката последица, потребно е сторителот да постапувал од небрежност, во спротивно би се работело за дело на тешка телесна повреда или убиство.[37]

[35] Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011) Казнено право – посебен дел, Скопје, стр. 405-407.
[36] Ibid, стр. 407.
[37] Ibid, стр. 408-409

Вина

Вината кај оваа категорија казнени дела е едно од посложените прашања. По дефиниција, вината или казнената одговорност претставува индивидуална и субјективна одговорност на сторителот за неговото дејствие, што ги исполнува законските обележја на казнено дело.[38] Вината се јавува во два облика: умисла и небрежност, при што умислата доминантно се казнува, за разлика од небрежноста која се казнува по исклучок, само кога законот тоа изречно го пропишува. Кај сообраќајните деликти небрежната вина е предвидена кај скоро сите дела. Целисходноста и криминално политичката определба на казнувањето на делото и кога е извршено од небрежност, тука се оправдува тргнувајќи од фактот дека кај повеќето од овие дела постои посебен услов на инкриминацијата, т.е. се предизвикува материјална штета од значителен обем или телесна повреда на некое лице, па дури и смрт. Имено, ако го земеме предвид фактот дека најчесто учесниците во сообраќајот немаат намера некому (па и себеси) да наштетат и да го доведат во опасност својот и животот на другите лица (освен доколку сообраќајот се „злоупотребува“ за извршување на некое дело), недостасува волевата компонента во структурата на вината во конкретен случај.[39] Евентуална умисла постои кога сторителот бил свесен дека поради неговото сторување или несторување може да настапи штетна последица, но се согласил со нејзиното настапување.[40] Свесната небрежност, според законската одредба од чл. 14 од Кривичниот законик,[41] постои кога сторителот бил свесен дека поради неговото сторување или несторување може да настапи штетна последица, но лекомислено сметал дека ќе може да ја спречи или дека таа нема да настапи. Во нејзината структура се забележуваат два елементи: свест за делото и лекомислен однос кон последицата.[42] И кај овие дела, за разграничување на едниот од другиот облик на вина се употребува критериумот на безобзирност; имено, ќе постои евентуална умисла доколку сторителот крајно безобзирно смета дека нема да настапи штетната последица, т.е. својата желба (надеж) не ја заснова врз нешто сигурно. Такви се случаите кога едно лице управува во

[38] В. Камбовски, В. (2011) Казнено право – општ дел, стр. 246.
[39] Вака и Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011) Казнено право – посебен дел, Скопје, стр. 398
[40] В. Каневчев, М. (2010), Кривичен законик – интегрален текст со кратки упатства, објаснувања и регистар на поимите, стр. 16 (чл. 13).
[41] Каневчев, М. (2010) Кривичен законик – интегрален текст со кратки упатства, објаснувања и регистар на поимите, стр. 16 (чл. 14).
[42] Подетално в. Камбовски, В. (2004) Казнено право – општ дел, Скопје, стр. 574-579.

алкохолизирана состојба и слично.[43] Специфичноста на обликот на вина кај сообраќајните дела ја детектираат и криминолозите. Така, тие претежно ги набљудуваат овие дела низ призмата на небрежното извршување (така, Арнаудовски), истакнувајќи дека „кај оваа појава, криминалното не е така нагласено како кај другите видови криминалитет.[44]

2.9. Постапка за порамнување на сообраќаен прекршок

Постапката за порамнува за одреден сообраќаен прекршок започнува од моментот на констатираниот прекршок од страна на полициски службеник, со тоа што полицаецот изготвува образец, т.н прекршочен платен налог и записник за констатиран прекршок. Откако ќе биде изготвен записникот, му се понудува на сторителот на прекршокот дали сака да го потпише, со што значи дека го прифаќа прекршокот и има можност за порамнување на истото, во смисла да се плати пола од пропишаната глоба за одреден сообраќаен прекршок, која може да ја плати во рок од 8 дена. Ако сторителот не го потпише налогот за истото, се изготвува барања за поведување на прекршочна постапка, со што порамнувањето оди до прекршочната комисија во одредениот сектор. Во прекршочната постапка може да се изрече глоба зголемена најмалку за една половина од глобата што во одреден износ е пропишана за тој прекршок, до трократниот износ на така пропишаната санкција, но не поголем од општиот максимум на глобата пропишана со овој закон. За прекршоците чиј сторител не е возач во сообраќајот, во согласност со одредбите на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, во случај кога сторителот нема да го плати предвидениот износ на глобата, униформираниот полициски службеник ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка пред Комисијата за прекршоци во Министерството за внатрешни работи.

Ако сторителот на прекршокот го признае стореният прекршок или ако овластеното службено лице прекршокот го утврди лично или го утврди со употреба на соодветни технички средства и направи, службеното лице веднаш ќе издаде платен налог и тогаш се смета дека сторителот на прекршокот со потписот на приемот на платниот

[43] В. Камбовски, В., Тупанчески, Н. (2011) Казнено право – посебен дел, Скопје, стр. 398
[44] Арнаудовски, Љ. (2007) Криминологија, Скопје, стр. 401.

налог се согласува да ја плати глобата. Сторителот е должен да ја плати глобата во рок од осум дена од приемот на платниот налог на сметка на органот означен во платниот налог. Сторителот кој ќе ја плати глобата во тој рок, ќе плати само половина од изречената глоба, што претставува суштински дел во постапката за порамнување. Поуката за тоа право е дел од правната поука на платниот налог. Во постапката која ќе заврши со издавање на платен налог не се плаќаат трошоци на постапката. Ако сторителот не ја плати глобата во законски определениот рок, службеното лице ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка до надлежен суд.[45]

2.10. Постапка за порамнување

За одделни прекршоци кога тоа е определено со закон, органот што е надлежен за поведување на постапка ќе му предложи на сторителот на прекршокот постапка за посредување и постигнување на согласност со која сторителот на прекршокот треба да ја плати глобата, другите давачки или да ги отстрани последиците од прекршокот. Службеното лице составува записник во кој се констатира согласноста на двете страни, на кој се потпишува и сторителот на прекршокот. Записникот за посредување во рок од три дена службеното лице го доставува до Комисијата за посредување. Постапката за посредување е итна. Неа ја води посебна комисија за посредување во рамки на надлежниот орган врз основа на записник и трошковник. Ако постапката за посредување успее, во рок од осум дена се склучува спогодба со сторителот на прекршокот, при што покрај другите елементи на спогодбата, глобата може да биде намалена за една половина. Ако постапката на посредување не успее, надлежниот орган поднесува барање за поведување на прекршочна постапка, во кое сторителот на прекршокот ќе ги наведе трошоците на постапката за посредување.

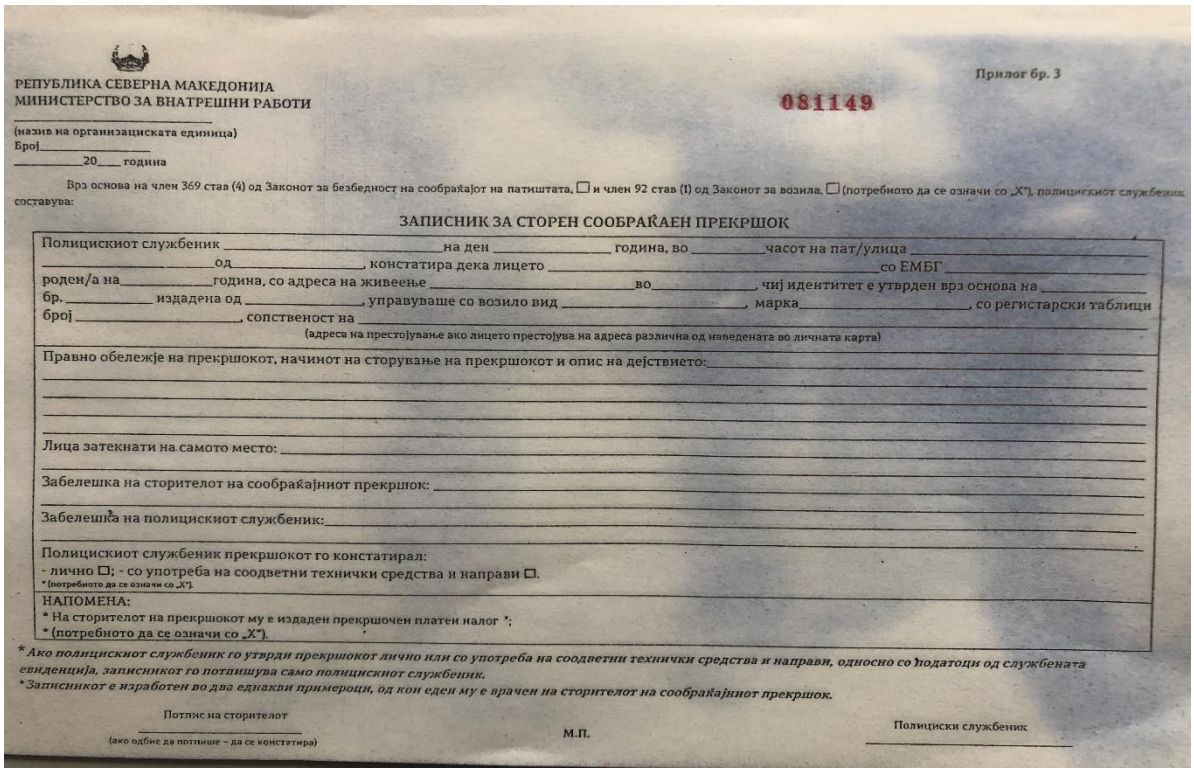
2.11. Постапка за посредување со малолетни сторители на прекршоци

Ако сторителот на прекршокот е малолетен, органот надлежен за покренување на постапката ќе ги оцени сите околности што влијаеле на сторувањето на прекршокот и

[45] Повеќе на https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=54edf8724

може да не покрене постапка; надлежниот орган може усно да го опомени малолетникот во присуство на родител, односно старател, и да го извести Центарот за социјални работи; исто така може да се договори со семејството на малолетникот за отстранување на последиците од прекршокот во определен рок, кој не може да биде подолг од триесет дена, во спротивно ќе биде покренатa прекршочна постапка. Прекршочна постапка не се поведува ако родителите, односно старателите на малолетникот се согласни да ја платат глобата. За постапката за посредување се составува записник кој се доставува до Центарот за социјални работи.[46]

Примери од обрасци во областа на сообраќајот



РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ВНАТРЕШНИ РАБОТИ

Прилог бр. 3

081149

(назив на организациската единица)
Број
20 година

Врз основа на член 369 став (4) од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, ☐ и член 92 став (1) од Законот за возила, ☐ (потребното да се означи со „X"), полициски службеник составува:

ЗАПИСНИК ЗА СТОРЕН СООБРАЌАЕН ПРЕКРШОК

Полициски службеник _____ на ден _____ година, во _____ часот на пат/улица _____ од _____, констатира дека лицето _____ со ЕМБГ _____ роден/а на _____ година, со адреса на живеење _____ во _____, чиј идентитет е утврден врз основа на _____ бр. _____ издадена од _____, управуваше со возило вид _____, марка _____, со регистарски таблици број _____, сопственост на _____
(адреса на престојување ако лицето престојува на адреса различна од наведената во личната карта)

Правно обележје на прекршокот, начинот на сторување на прекршокот и опис на дејствието: _____

Лица затекнати на самото место: _____

Забелешка на сторителот на сообраќајниот прекршок: _____

Забелешка на полициски службеник: _____

Полициски службеник прекршокот го констатирал:
- лично ☐; - со употреба на соодветни технички средства и направи ☐.
* (потребното да се означи со „X").

НАПОМЕНА:
* На сторителот на прекршокот му е издаден прекршочен платен налог *;
* (потребното да се означи со „X").

Ако полициски службеник го утврди прекршокот лично или со употреба на соодветни технички средства и направи, односно со податоци од службената евиденција, записникот го потпишува само полициски службеник.
*Записникот е изработен во два еднакви примероци, од кои еден му е врачен на сторителот на сообраќајниот прекршок.

Потпис на сторителот
_____
(ако одбие да потпише – да се констатира)

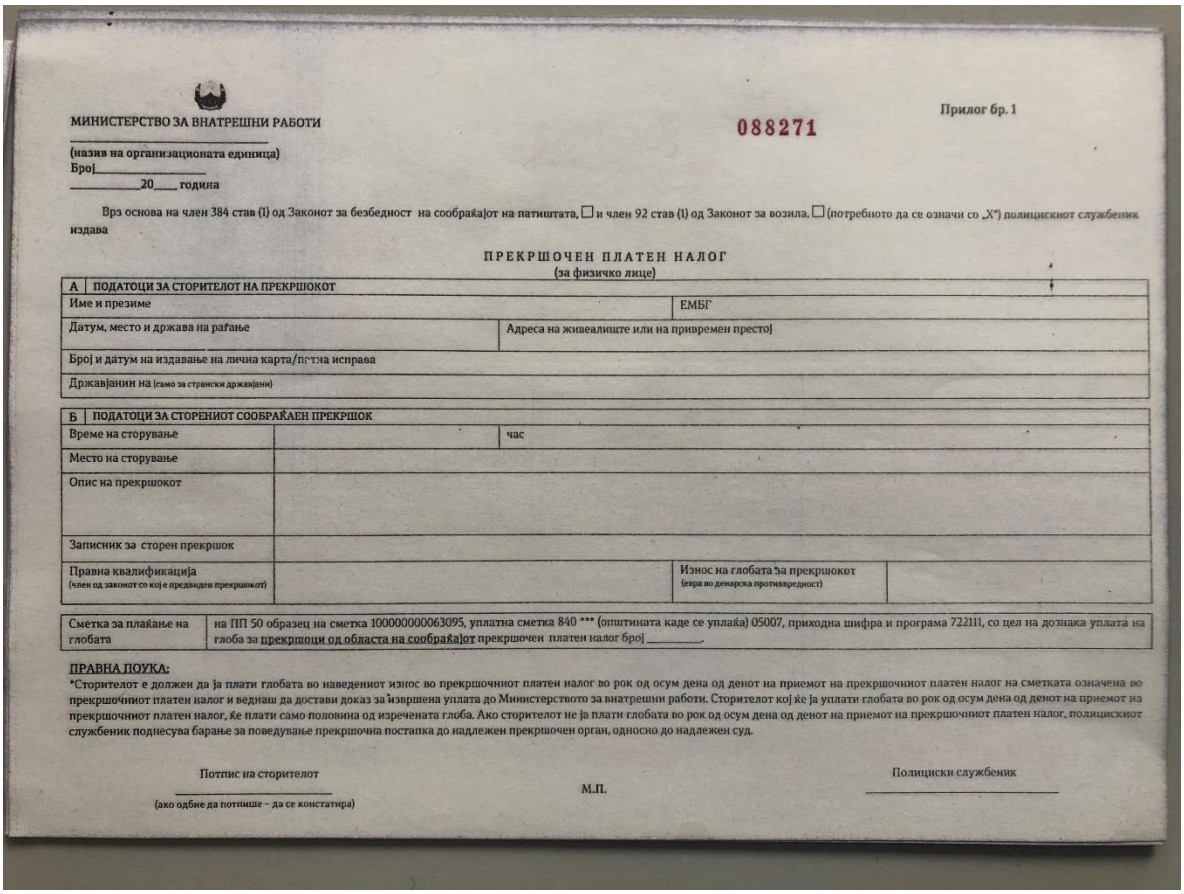
М.П.

Полициски службеник
_____

Записник за сторен сообраќаен прекршок се изготвува заедно со прекршочниот платен налог. Врз основа на член 369 став 4 од ЗБСП и член 92 став 1 од ЗВ се изготвува овој записник. Во записникот полицискиот службеник пополнува лични податоци за лицето кое го има направено прекршокот, со кое превозно средство, точното време и

[46] http://sunr.mk/wp-content/uploads/2019/11/6.-.pdf

место на сторување и други лични податоци за сторителот. Исто така, се пополнува и правното обележје на прекршокот, односно во кој закон е опфатено, како и начинот на сторување и опис на дејствието. Записникот е изработен во два еднакви примерока, од кои едниот му се врачува на сторителот на прекршокот, освен ако сторителот одбие да го земе, тогаш и двата примерока остануваат кај полицискиот службеник. Секој записник си има посебен сериски број означен со црвено во горниот десен агол, со што скоро е невозможно таканаречено кинење на казната од надлежните старешини и максимално е заштитено од злоупотреба.



МИНИСТЕРСТВО ЗА ВНАТРЕШНИ РАБОТИ

(назив на организационата единица)

Број_____

_____20____ година

088271

Прилог бр. 1

Врз основа на член 384 став (1) од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, ☐ и член 92 став (1) од Законот за возила, ☐ (потребното да се означи со „X") полицискиот службеник издава

ПРЕКРШОЧЕН ПЛАТЕН НАЛОГ

(за физичко лице)

А	ПОДАТОЦИ ЗА СТОРИТЕЛОТ НА ПРЕКРШОКОТ		
Име и презиме		ЕМБГ	
Датум, место и држава на раѓање	Адреса на живеалиште или на привремен престој		
Број и датум на издавање на лична карта/патна исправа			
Државјанин на (само за странски државјани)			

Б	ПОДАТОЦИ ЗА СТОРЕНИОТ СООБРАЌАЕН ПРЕКРШОК			
Време на сторување		час		
Место на сторување				
Опис на прекршокот				
Записник за сторен прекршок				
Правна квалификација (член од законот со кој е предвиден прекршокот)		Износ на глобата за прекршокот (евра во денарска противвредност)		

Сметка за плаќање на глобата	на ПП 50 образец на сметка 100000000063095, уплатна сметка 840 *** (општината каде се уплаќа) 05007, приходна шифра и програма 722111, со цел на дознака уплатата на глоба за прекршоци од областа на сообраќајот прекршочен платен налог број _____.

ПРАВНА ПОУКА:

*Сторителот е должен да ја плати глобата во наведениот износ во прекршочниот платен налог во рок од осум дена од денот на приемот на прекршочниот платен налог на сметката означена во прекршочниот платен налог и веднаш да достави доказ за извршена уплата до Министерството за внатрешни работи. Сторителот кој ќе ја уплати глобата во рок од осум дена од денот на приемот на прекршочниот платен налог, ќе плати само половина од изречената глоба. Ако сторителот не ја плати глобата во рок од осум дена од денот на приемот на прекршочниот платен налог, полицискиот службеник поднесува барање за поведување прекршочна постапка до надлежен прекршочен орган, односно до надлежен суд.

Потпис на сторителот

_____

(ако одбие да потпише – да се констатира)

М.П.

Полициски службеник

_____

Прекршочниот платен налог се изготвува врз основа на член 384 став 1 од ЗБСП и член 92 став 1 од ЗВ. Го пополнува лично полицискиот службеник со лични податоци од сторителот на прекршокот и со точно време и место на сторување на прекршокот. Исто така се дава опис на дејствието кое е противправно и во кој член и став од кој закон е

предвидена глобата. Во овој налог се наведува и износот на глобата на прекршокот. Најдолу во налогот е опфатена и правна поука за сторителот.

Електронски записник за увид

Се работеше и на новиот „Електронски записник за увид на сообраќајни незгоди“, кој започна да се имплементира од јануари 2020 година. Ние вработените во МВР кои работеме во областа на сообраќајот поминавме и обука за правилно пополнување на истиот и секој си доби своја лозинка и корисничко име, при што се замени класичното пишување записник за вршење на увид, со нешто полесно и помодерно, следејќи ги европските примери за тоа. Во новиот Записник се содржани дел од варијаблите означени како „многу важни“ согласно КАДАС методологијата изработена од Европската комисија со цел хармонизација на начинот на собирање на податоци за сообраќајните незгоди во сите земји и тоа: општи податоци за сообраќајната незгода (време, локација и околности), вид на незгодата (сведоци, постапка после незгодата и сл), податоци за возилата и за лицата кои учествувале во незгодата. Можам да кажам дека со ова е многу поедноставено пополнувањето на записникот и многу побрзо. Целта на анализата е да даде приказ на состојбите во областа на сообраќајот, со главен фокус на:

1. Сообраќајните незгоди со потешки последици, идентификување на патните правци, временската и географската рамка и факторите кои влијаат за случување на незгодите;

2. Исто така, се врши согледување и анализа на настраданите учесници во незгодите и структурата на учесниците во сообраќајот;

3. Прикажани се преземените мерки за санкционирање на учесниците, со цел благовремено детектирање на промените, ризиците и заканите во предметната област.

Извештај за преземените активности од областа на сообраќајот од 2017 до 2020 година за општина Виница[47]

ПО за БПС Виница го покрива следното станично подрачје: Магистралниот пат А-3 од м.в превалец кај хотел „Шагал“ до мост на реката Брегалница кај населба Калиманци, регионалните патишти Р1304 Виничка крстосница – Берово, Р2345 Пекланска крстосница - Бигла и Р2334 Зрновци – Виница - с.Јакимово - с.Калиманци - с.Бигла, како и сите локални патишти и улиците во градот Виница. Покрај асфалтните патишта, има и земјени патишта во рамничарскиот и ридско-планинскиот терен. Подрачјето што го покрива ПО за БПС Виница е карактеристично по тоа што преку него минува магистралниот пат А3 Делчево - Штип по кој транзитираат голем број на товарни и патнички возила од Р Бугарија и обратно. Во текот на целата година, а посебно во месеците на подготовката за сеидба и жетвата на овие подрачја, како и по локалните патишта се одвива мешовит сообраќај од запрежни возила, трактори, работни машини, комбајни, велосипеди, велосипеди со мотор, моторцикли, добиток и пешаци, при што се создадени услови за поголемо загрозување на сите учесници во сообраќајот. Со цел да се обезбеди нормално и безбедно одвивање на патниот сообраќај, ПО за БПС Виница го зголеми степенот на безбедност и презема низа активности и мерки: со координација и помош со службите од соседните градови се врши размена на патроли и почести акциски контроли заради зголемена активност на превентивен и репресивен план. Во 2020 година контолирани се вкупно 8759 возила и возачи, од кои поднесени се 11 кривични пријави, поднесени се 16 посебни извештаи, и 38 барања за поведување на прекршочна постапка од С.Н. Издадени се 750 прекршочни платни налози за сторен прекршок, 640 мандатни платни налози за сторен сообраќаен прекршок, 252 писмено предупредени, изречени се 30 усно предупредени, издадени се 51 покана за присуство на сообраќајна поука.

Кога станува збор за случени сообраќајни незгоди, во 2020 година се случиле вкупно 53 сообраќајни незгоди, додека пак во 2019 година се случиле 60 сообраќајни незгоди.

[47] Извор Архива на ПС-Виница

- Табеларен приказ на сообраќајните незгоди и последици за 2020 година, споредбено со 2019 година

	СМРТ	ТТП	ТП	ММШ	ВКУПНО
2020 година	3	4	17	29	53
2019 година	1	10	13	39	60
Разлика	200%	-60%	30%	20%	-11%

Причини	2020	2019	Разлика
Дејствие	6	5	20%
Брзо возење	6	6	00%
Престигнување	/	4	-400%
Првенство на минување	9	9	00%
Алкохол	3	4	-25%
Страна на движење	16	20	-20%
Грешка на пешаци	1	3	-67%
Пат и услови на пат	2	1	33%
Растојание	8	2	99%
Останати	2	6	-66%

Анализирајќи ја табелета од 2019 до 2020 година за бројот на сообраќајни незгоди на територија на Општина Виница, можеме да забележиме дека бројот е намален, но овде мора да се земе предвид дека изминатата 2020 година е година на епидемија од вирусот КОВИД 19 и дека на ниво на цела територија на Република Северна Македонија имавме голем број на рестрикции во движењето, како што се: карантини, полициски часови и други ограничувања кои го намалија бројот на учесници во сообраќајот генерално на цела држава.

- Стуктура на загинати лица во Општина Виница за 2020 и 2019 година.

Возачи на ПМВ.....1 (0)

Возач на трактор.....0 (0)

Возач на велосипед 0 (0)

Патник 2 (0)

Пешак 0 (1)

- Структура на лица со ТТП за 2020 и 2019 година.

Возачи.....4 (9)

Патници.....3 (4)

Возачи на мопеди.....0 (1)

Возачи на трактори.....0 (1)

- Структура на лица со ТП за 2020 и 2019 година.

Возачи.....13 (9)

Патници.....9 (12)

Пешаци.....4 (3)

Возачи на велосипед.....2 (0)

Патници на трактори.....9 (0)

При контрола на патниот сообраќај за периодот 2019 година, споредено со 2018 година, во Општина Виница поради сообраќајни прекршоци од сообраќај биле исклучени 251 (297) возила и 322 (295) возачи, во 440 (324) случаи бил употребен алкотест, а крв и урина за анализа е земено од 26 (14) лица, учесници во сообраќајот. Поради управување на моторно возило под дејство на алкохол, времено биле одземени 65 (28) возачки дозволи. Во областа на сообраќајот во текот на 2019 година се бележи намалување на

констатираните 2041 (2272) сообраќајни прекршоци. ПО за БПС Виница за 2019 година има спроведено 59 (57) републички акциски контроли и 38 (32) локални. Во текот на 2019 год. на подрачјето на ПС Виница се случиле 60 (48) сообраќајни незгоди и имаме зголемување за 25 %, споредбено со 2018 година. Со потешки последици се случиле 23 (19) и со материјална штета 37 (29) со што во сите категории бележиме раст од 20 % до 27,5 %.

При контрола на патниот сообраќај за периодот 2018 година, споредено со 2017 година, во Општина Виница поради сообраќајни прекршоци од сообраќај биле исклучени 297 (278) возила и 295 (305) возачи, во 324 (97) случаи е употребен алкотест, а крв и урина за анализа е земено од 14 (21) лица, учесници во сообраќајот. Поради управување на моторно возило под дејство на алкохол времено биле одземени 28 (8) возачки дозволи. Во областа на сообраќајот во текот на 2018 година се бележи зголемување на констатираните сообраќајни прекршоци - 2272 (2047). ПО за БПС Виница за 2018 година има спроведено 57 (52) републички акциски контроли, и 32 (35) локални. Во текот на 2018 год. на подрачјето на ПС Виница се случиле 48 (48) сообраќајни незгоди или на исто ниво, споредбено со 2018 година. Со потешки последици се случиле 19 (22) и се бележи намалување, а додека пак со материјална штета 29 (26), со што и во оваа категорија имаме намалување.

Споредбено во општина Виница во педиодот од 2017 до 2020 година, имаме топло-ладно, односно една година намалување, следна зголемување на случените сообраќајни незгоди и не можеме да се пофалиме со континуитет во работата со цел намалување на црните бројки од година во година. За ова се појавуваат повеќе можни фактори кои влијаат на мотивираноста на полициските службеници, стручното оспособување на полицајците, способноста на старешините да го мотивираат полицискиот службеник за работа, материјално-техничката состојба на станицата и слично. Овие проблеми се провлекуваат со текот на годините, па затоа и такви се последиците. Стручното оспособување на полицајците е реткост, материјално-техничките средства застарени, униформата застарена и неуредна, соработката со други органи и организации на многу ниско ниво.

Во периодот кој е земен за анализа во ПС Виница и работењето на ПО за БПС остварена е соработка во неколку наврати со надлежните за одржување на патиштата и

патната сигнализација, односно со „Македонија пат“ и ЈП „Солидарност“ со наши писмени и усни известувања за одделни недостатоци кои треба од нивна страна да бидат санирани. И оваа соработка може да се оцени како недоволна, следејќи ја состојбата низ текот на овие години како еден од членовите на ПО БПС Виница. Добра соработка може да се каже дека имаме со станиците за технички преглед, кои секогаш се отворени за соработка за вршење на вонредни технички прегледи на возила при спроведување на селективни акциски контроли. На ниско ниво, исто така, од моја гледна точка, може да се посочи и соработката со основните училишта во однос на спроведување на акциите „Поголема безбедност на пешачите и велосипедистите“ и „Да ги заштитиме децата во сообраќајот“ бидејќи се недоволни за една година. Во текот на овие години се одржани и неколку работни состаноци кои исто така се недоволни, во врска со туристичката сезона и за договарање за поуспешно решавање на проблемите со кои се соочуваме.

Соработка со соседните ПС, ПО и СВР се врши со изготвување на месечни планови за координација со претходно договарање на командирите за ПС за БПС Штип, Кочани, Берово, Делчево, кои исто така можеме да ги оцените како недоволни.

Од материјално-техничката состојба исто така не можеме многу да се пофалиме бидејќи ПО за БПС располага со вкупно 1 ПМВ марка „Шевролет Спарк“, кој е стар скоро 8 години и е максимално амортизиран. Моментално е технички исправен, но со еден куп проблеми во текот на годината и сервиси кои го тргаат возилото надвор од употреба и по еден месец. Исто така, од технички средства има еден дрегер и еден радар ЛАСЕР КАМ 4 кои се во добра состојба. Сите полицајци се задолжени со формациско вооружување (автоматски пушки) и лично вооружување (пиштол, палици), а недостасуваат лисици за врзување. ПО за БПС располага со 2 компјутери со печатар, од кои едниот е стриктно за изготвување на новите електронски записници.

- Табеларен приказ на сообраќајните незгоди и последици за 2019 година, споредбено со 2018 година

	Смрт	ТТП	ТП	ММШ	Вкупно
2019 год	1	10	13	36	60
2018 год	/	5	14	29	48

Анализирајќи ја табелата за случени сообраќајни незгоди, можеме да воочиме дека од 2018 до 2019 година се зголемиле бројот на сообраќајни незгоди кои се случиле на територијата на Општина Виница.

На ниво на цела територија на РС Македонија намален е бројот на сообраќајни незгоди за 23 %, споредбено од 2020 год. до месец март 2021 година. Минатата година, односно 2020 година се спроведени и голем број на сообраќајни контроли, и заврши како година со најмалку жртви во сообраќајот, со најмалку сообраќајни незгоди и со материјални штети итн. Сега гледаме дека ако за првите 3 месеци имаме намалување за 23 %, тоа говори дека навистина тенденцијата е добра, и треба навистина да правиме сè да продолжат во континуитет овие сообраќајни контроли. Ова се постигнува со физичка контрола на полициските службеници низ правење на плански сообраќајни акциски контроли. Сообраќајните незгоди со повредени лица е намален за 14,2 %, сообраќајни незгоди со загинати лица 13,6 % и ја покажува тенденцијата на намалување. Министерството за внатрешни работи си постави една стратешка цел преку воспоставување на посебна оперативна активност да дојде до намалување на овие параметри, а на тој начин да се зголеми и безбедноста на сообраќајот. Со сообраќајот исто така битен е и превентивниот елемент. Важно е и превентивното делување, односно образовниот процес. Ако не пристапиме генерално од мали нозе преку образовниот процес кон децата, после е задоцнето веќе за начинот во однесувањето во сообраќајот. Ако го нема превентивниот и репресивниот елемент во континуитет, за некое време доаѓа до непочитување на сообраќајните знаци повторно и само може да тапкаме во место наместо да се подобруваме на секое поле. Сега се поставува прашањето како тоа да го подобриме уште повеќе и оваа динамика да биде во континуитет. Затоа е важно да се пронајде и софтерско решение, односно искористување на сите можни капацитети на развојот на техниката и технологијата во државата, преку камери да дојдеме до сообраќајна контрола во која ќе се исклучи човечкиот фактор. Контролата на сообраќајот преку камери веќе е воспоставена во високоразвиените земји, што значи дека овој софтвер веќе постои, измислен е, само прашањето е дали ние сакаме како држава да се движиме напред, да се развиваме и да бидеме во чекор со развиените земји и да го имплементираме

тоа, бидејќи гледаме дека добро функционираат тие кои веќе го имаат овој софтвер со поставување на камери кои ќе го снимаат сообраќајот, ќе ја регистрираат брзината на движење на возилата и за тоа ќе биде секој санкциониран, без разлика дали има сообраќајна контрола или не. Овие камери ќе снимаат 24/7 и ќе го регистрираат секој прекршител на поставената патна сигнализација. Со ова ќе се растерети и полицијата во врска со овој проблем, бидејќи гледаме во сите анализи и табеларни прикази брзината се јавува како најчест фактор за случување на сообраќајна незгода. Исто така, полицијата ќе може да се фокусира на другите реални проблеми во сообраќајот, како на пример, возење на возила без регистарски таблици, нерегистрирани, учесници во сообраќај без возачки дозволи и други фактори кои можат да влијаат на сигурноста во патниот промет.

Сообраќајни незгоди по видови на последици во периодот 2010-2019 година на ниво на Република Северна Македонија [48]

ВИДОВИ СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ СО ЗАГИНАТИ ЛИЦА	134	148	124	170	115	135	150	137	118	109
СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ СО ПОВРЕДЕНИ ЛИЦА	4.089	4.314	3.984	4.060	3.737	3.719	3.752	3.882	3.622	3.124
СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ СО ГОЛЕМА МАТЕРИЈАЛНА ШТЕТА	3	1	3	6	1	/	2	/	/	/
ВКУПНО	4.226	4.463	4.111	4.236	3.853	3.854	3.904	4.019	3.740	3.233
ЗАГИНАТИ ЛИЦА	162	172	132	198	130	148	165	155	133	132*
ПОВРЕДЕНИ ЛИЦА	6.375	6.853	6.149	6.484	6.056	5.913	5.971	6.224	5.860	5.164

Ако погледнеме во табеларниот приказ за сторените сообраќајни незгоди по години, можеме да бидеме позитивни, бидејќи имаме еден опаѓачки тренд во сите

[48] Извор: https://mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/analizi-statistiki/%D0%92%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8-%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98%D0%BD%D0%B8-%D0%BD%D0%B5%D0%B7%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8-%D0%B2%D0%BE-%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%82-2010-2019.pdf

категории на сообраќајни незгоди. Ова нè доведува до размислување дека многубројните акции за контрола и превенција на полицијата даваат резултати.

Сообраќајни незгоди со потешки последици, со повредени и загинати лица по СВР на РСМ во периодот од 2010-2019 год.[49]

СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ СО ПОТЕШКИ ПОСЛЕДИЦИ ПО СВР ВО ПЕРИОДОТ 2010-2019 ГОДИНА

	2010		2011		2012		2013		2014		2015	2016			2017		2018		2019	
	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица
СВР Скопје	37	1899	47	2.035	31	1.725	34	1.718	32	1.646	43	1.633	30	1.650	35	1.617	32	1.420	29	1.011
СВР Битола	15	365	17	396	19	407	36	378	21	362	24	313	22	348	27	371	18	353	10	284
СВР Велес	12	232	17	281	12	285	17	312	10	260	9	259	17	269	11	269	4	284	9	239
СВР Куманово	12	363	12	349	11	319	13	322	11	275	14	309	6	297	5	332	7	299	12	304
СВР Охрид	15	293	13	301	13	317	22	330	15	249	16	256	21	266	10	320	12	302	11	342
СВР Струмица	15	248	12	290	13	254	13	250	7	224	11	237	18	242	18	210	11	200	8	197
СВР Тетово	12	355	14	358	13	366	17	417	9	429	11	400	21	431	9	464	15	436	16	425
СВР Штип	16	334	16	304	12	311	18	333	10	292	7	312	15	249	22	299	19	328	14	322

И во оваа категорија на сообраќајни незгоди со потешки последици можеме да го забележиме опаѓачкиот тренд. Односно, ако споредиме посебно за СВР Штип, каде што спаѓа и мојот терен за истражување на овој труд, можеме да забележеме дека во 2010 од вкупниот број на сообраќајни незгоди со повредени лица имаме 334 учесници во сообраќај, во 2011 година се 304, во 2012 година се 311, во 2013 година се 333 учесници во сообраќај, во 2015 година 312, во 2016 год. се 249, во 2017 год. се 299, во 2018 год. се 328, а во 2019 година се 322 лица кои учествувале во сообраќајни незгоди кои поминале со потешки последици. Од тоа можеме да дојдеме до заклучок дека немаме многу опаѓачки тренд, но сепак линијата претставена на графикон на подолг период е опаѓачка.

[49] Извор www.mvr.gov.mk

ЗАГИНАТИ И ПОВРЕДЕНИ ЛИЦА ПО СВР

	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица	загинати лица	повредени лица
СВР Скопје	45	2.802	56	3.136	34	2.498	40	2.601	33	2.490	43	2.432	33	2.429	37	2.463	36	2.146	49*	1.572
СВР Битола	18	522	18	573	20	598	39	553	29	546	25	509	22	530	28	592	24	542	10	444
СВР Велес	16	369	20	468	13	471	18	493	11	398	10	404	17	467	11	452	4	434	10	389
СВР Куманово	12	590	14	550	13	543	22	520	11	459	17	486	7	515	6	512	9	482	12	516
СВР Охрид	19	482	16	507	13	509	28	566	16	432	21	445	25	432	12	533	12	516	11	566
СВР Струмица	16	433	13	444	14	391	14	407	9	350	13	352	20	379	21	354	13	372	8	318
СВР Тетово	14	632	14	675	13	647	18	795	10	886	12	767	25	855	10	841	15	839	17	855
СВР Штип	22	545	21	500	12	492	19	549	11	495	7	518	16	364	30	477	20	529	15	504

*Во текот на 2019 година, на автопатот Скопје- Тетово кај с.Паскачи случена е една сообраќајна незгода во која загинаа 15 лица (патници во автобус)

Кога станува збор за најцрната категорија во сообраќајот, односно категоријата на загинати учесници во сообраќајни незгоди, гледано во нашиот реон на обработка, не можеме многу да се пофалиме дека е во опаѓачки тренд. Имено, гледано според годишниот извештај, бројките се варирачки. Односно, во 2010 година имаме 22 лица учесници во сообраќајни незгоди кои го загубиле својот живот, во 2011 г. се 21, во 2012 г. се 12, во 2013 г. се 19, во 2014 г. се 11, во 2015 г. се 7, во 2016 година се 16 лица, во 2017 година се дури 30 лица, во 2019 година се 15 лица кои животот го загубиле по патиштата на нашата држава.

Најчести фактори за сообраќајни незгоди [50]

Најчести фактори за сообраќајните незгоди										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Брзо возење	1.219	1.260	863	929	830	788	820	759	638	590
Непочитување на правила за првенство на минување	745	738	602	652	671	608	572	574	515	430
Недржење страна и правец на движење	492	551	649	682	577	539	441	462	390	340
Непрописно движење и свртување	511	432	435	480	474	447	391	462	356	293
Управување под дејство на алкохол	132	160	138	144	86	123	332	300	361	344

Како најчест фактор за сообраќајни незгоди се јавуваат повеќе состојби. На прво место е брзото возење на учесниците во сообраќајот, со бројки кои можат да се видат во табеларниот приказ. Потоа следуваат: непочитување на правилата за првенство на минување, недржење страна и правец, непрописно движење и свртување и управување под дејство на алкохол.

[50] Извор: www.mvr.gov.mk

Брзо возење										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
СВР СКОПЈЕ	549	590	341	342	272	276	275	178	145	122
СВР БИТОЛА	97	95	48	44	61	49	53	83	49	49
СВР ВЕЛЕС	70	82	60	61	37	26	41	47	17	19
СВР КУМАНОВО	78	57	16	31	49	38	41	50	39	34
СВР ОХРИД	126	118	106	101	87	89	88	97	85	75
СВР СТРУМИЦА	75	87	81	70	50	71	85	72	73	57
СВР ТЕТОВО	145	161	150	209	206	187	189	181	186	192
СВР ШТИП	79	70	61	71	68	52	48	51	44	42
ВКУПНО	1.219	1.260	863	929	830	788	820	759	638	590

Непочитување на правила за првенство на минување										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
СВР СКОПЈЕ	421	418	273	313	344	285	275	257	174	109
СВР БИТОЛА	56	60	68	70	60	66	58	59	66	47
СВР ВЕЛЕС	35	27	34	40	37	29	35	23	33	38
СВР КУМАНОВО	71	63	52	53	48	48	39	51	55	34
СВР ОХРИД	35	46	45	59	38	45	49	54	53	63
СВР СТРУМИЦА	29	41	37	41	39	47	24	28	28	30
СВР ТЕТОВО	58	55	49	37	67	47	62	65	65	65
СВР ШТИП	40	28	44	39	38	41	30	37	41	44

[51]

[51] Извор: www.mvr.gov.mk

Приказ по СВР-а по години и категории за случени сообраќајни незгоди.

Недржење страна и правец на движење										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
СВР СКОПЈЕ	114	132	136	132	134	121	120	113	54	34
СВР БИТОЛА	71	83	128	143	105	71	55	57	59	44
СВР ВЕЛЕС	49	62	55	76	78	91	74	67	75	64
СВР КУМАНОВО	36	64	76	61	50	63	56	57	43	42
СВР ОХРИД	41	49	61	81	43	36	28	38	33	44
СВР СТРУМИЦА	45	42	41	38	48	26	27	21	14	15
СВР ТЕТОВО	43	34	45	34	37	31	27	21	30	21
СВР ШТИП	93	85	107	117	82	100	54	88	82	76
ВКУПНО	492	551	649	682	577	539	441	462	390	340

Непрописно движење и свртување										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
СВР СКОПЈЕ	278	212	236	272	273	257	219	244	154	92
СВР БИТОЛА	51	45	38	35	37	41	34	45	39	23
СВР ВЕЛЕС	24	31	31	28	26	22	20	23	28	23
СВР КУМАНОВО	52	43	27	26	18	18	24	23	22	36
СВР ОХРИД	34	18	27	33	22	21	16	33	24	35
СВР СТРУМИЦА	19	30	18	21	24	18	18	17	17	17
СВР ТЕТОВО	27	30	38	38	41	36	40	49	40	42
СВР ШТИП	26	23	20	27	33	34	20	28	32	25
ВКУПНО	511	432	435	480	474	447	391	462	356	293

Приказ по СВР-а по години и категории за случени сообраќајни незгоди.[52]

Управување под дејство на алкохол										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
СВР СКОПЈЕ	40	47	31	30	27	29	97	107	95	58
СВР БИТОЛА	13	12	12	9	4	15	47	43	64	57
СВР ВЕЛЕС	9	20	21	30	8	13	29	30	43	27
СВР КУМАНОВО	16	15	19	23	5	19	29	7	33	40
СВР ОХРИД	6	11	8	9	13	7	32	22	29	40
СВР СТРУМИЦА	20	30	27	27	23	24	39	33	33	43
СВР ТЕТОВО	7	5	3	3	3	6	15	13	8	21
СВР ШТИП	21	20	17	13	3	10	44	45	56	58
ВКУПНО	132	160	138	144	86	123	332	300	361	344

[53]

[52] Извор: www.mvr.gov.mk

[53] Извор: www.mvr.gov.mk

Анализа на состојби во сообраќајот на патиштата во изминатите десет години

Бирото за јавна безбедност, односно Одделот за криминалистичко разузнавање и анализа има направено извештај од 43 страни за состојбите и преземените мерки и активности на МВР во периодот од 10 години.[54] Зголемениот број на моторни возила, интензитетот на сообраќајните правни во населени места и надвор од нив, како и степенот на недисциплина кај учесниците во сообраќајот, се главни фактори кои влијаат врз безбедноста како по обем на случени сообраќајни незгоди, така и по последиците кои произлегуваат од тоа. Сообраќајните незгоди и опасноста која се појавува од нив секојдневно ја наметнуваат потребата од засилени активности на сите надлежни институции со цел намалување на бројот на загинати и повредени лица во сообраќајните незгоди. Во изминатите десет години, преземените превентивни мерки и активности на службите за безбедност на сообраќајот на Министерството за внатрешни работи придонесоа за опаѓачки тренд на бројот на сообраќајните незгоди со потешки последици со материјална штета, а од особено значење е намалувањето на бројот на загинатите лица од година во година. Исто така, МВР во соработка со Републичкиот совет спроведува и многубројни превентивни кампањи со цел е да се влијае врз подигнување на свеста на учесниците во сообраќајот за почитување на правилата и прописите, а воедно и да се укаже на последиците од несаканите незгоди во сообраќајот. Би ги издвоиле кампањите: „Да ги заштитиме децата во сообраќајот“ и Летна кампања со делење на пропаганден материјал, флаери на странски возачи кои поминуваат во Северна Македонија под мотото „Вози одговорно, брзото возење и заморот убиваат“. Исто така, актуелна и е кампањата за да се користи заштитниот појас при управување на моторно возило дури и при најкратки релации, бидејќи тоа може да спаси живот.

Изминатите 10 години се случиле над 103.000 сообраќајни незгоди или околу 10.300 сообраќајни незгоди во просек на годишно ниво. Најголем процент се случиле во текот на 2010 година или околу 12.253 сообраќајни незгоди, што претставува 12 % од вкупниот број на сообраќајни незгоди, по што нивниот број од 2012 година до 2017 година

[54]https://mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%B0%20%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D1%9C%D0%B0%D1%98%2010%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B8%2009072020.pdf

се намалува и изнесува просечно околу 10.400 незгоди, а од 2018 година наваму бележи драстичен пат од 20%.



[55]

Прекршоци

Активностите на МВР се насочени кон создавање на услови за уредно и непречено одвивање на сообраќајот и постигање на поголема безбедност на сите учесници во сообраќајот. Тоа го спроведува преку спроведување на превентивно-воспитни и едукативни кампањи, со цел подигање на сообраќајно-техничката култура и дисциплина на учесниците. Направени се измени во делот на изрекување на санкција-прекршок, со што заменети се негативните поени кои се внесуваа во возачките книшки, со давање на можност за секој сторен прекршок предвидената глоба да се плати на половина, во рок од 8 дена. Исто така, со измените во ЗБСП највисоката глоба која е предвидена изнесува 250 евра во денарска противвредност. За секое непочитување на сообраќајните правила и прописи се преземаат одредени санкции, како што се: опомени, предупредувања, глоби, итн. Така, во периодот од 2010 до 2019 година за регистрираните прекршоци полициските службеници изрекле 2.519.753 превентивно-репресивни мерки или во просек годишно по

[55] Извор: www.mvr.gov.mk

околу 250.000 мерки, со цел сузбивање на сообраќајната деликвенција и подигање на свеста кај учесниците за негативните последици. Најмногу мерки се преземени во 2010 година и 2014 година, над 300.000.[56] Исто така, според статистиката на МВР, најмногу изречени превентивно-репресивни мерки се преземени за сторен прекршок „управување на моторно возило под дејство на алкохол“, додека пак на второ место се преземените мерки за „брзо возење“. Исто така, голем дел од превентивно-репресивните мерки се преземени и против пешаците со цел надминување на нивните грешки.



Графикон 1: Превентивно-репресивни мерки

[56] Извор: www.mvr.gov.mk

3. Практични совети и предупредувања за возачите[57]

Во последните неколку години МВР премногу става акцент на подигнување на свеста на возачите и учесниците во сообраќајот со многубројните кампањи. Овде би ги издвоиле кампањите како што се: „Да ги заштитиме децата во сообраќајот“; „Вози одговорно“; „Брзото возење и заморот убиваат“; „Користи сигурносен појас“ итн. Кога станува збор за сообраќајните незгоди, тие можат да му се случат секому, насекаде и во секое време, односно не постои човек во светот кој барем еднаш во животот нема да биде во ситуација во која или ќе биде причинител, или жртва или сведок на сообраќајна незгода. Секојдневно низ патиштата во нашата држава се случуваат сообраќајни незгоди, во кои секојдневно се губат човечки животи, остануваат трајни инвалиди и има оштетени возила со високи и ненадоместливи штети и штетни последици. И покрај многубројноста на причините на сообраќајните незгоди, тие сепак главно се врзуваат за однесувањето на човекот - *субјективен фактор*, состојбата на патот и исправноста на превозното средство - *објективен фактор*, како основен фактор на (не) безбедноста на патниот сообраќај, при што неспорно е дека субјективниот фактор има доминантна улога во тоа. Како совет за учесниците во сообраќајот препорачуваме најсериозно да се сфатат сообраќајните знаци на патиштата, да се внимава на условите на патот, и да се внимава на својата безбедност и безбедноста на другите учесници во сообраќајот. Ако возачот се чувствува уморен, треба да направи пауза од возењето, да не вози под дејство на алкохол и секогаш тој и другите патници во возилото да користат заштитни појаси, бидејќи според бројот на сообраќајните незгоди и настраданите лица, споредено со бројот на жителите, бројот на моторните возила и други параметри, нашата земја се сврстува во редот на сообраќајно загрозени земји. Ова се должи, пред сè, на недисциплината и сообраќајната некултура. На нашите патишта се одвива современ сообраќај во несовремени услови, така што расчекорот помеѓу развојот на сообраќајот и на компонентите кои треба да го следат (сообраќајната култура, состојбата на патната мрежа и др.) поизразено продуцира деликвентни однесувања на неговите учесници, од кои поголемиот број можат да резултираат и со загрозување на учесниците, имотот и на други вредности. Исто така, овде можеме да кажеме дека како главен проблем ни се јавува и недоволната соработка помеѓу

[57] Извор: https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/6

институциите и доста неправилно и недоволно распоредени сообраќајни знаци. Сообраќајната култура е специфичен вид на култура која треба да ја поседуваат сите учесници во сообраќајот. Тоа е мошне важен елемент на безбедноста во сообраќајот и не претставува само познавање на сообраќајните правила и прописи и умеење да се управува со возило, туку и начин на движење и однесување во сообраќајот кој ќе биде сообразен со општите интереси на учесниците во него и со интересите на неговата безбедност. Меѓутоа, постојниот воспитно-образовен систем очигледно дека тоа не го постигнува. Како предупредувања за учесниците во сообраќајот, посебно за возачите почетници, ќе го посочиме аквапланингот. Ова претставува ноќна мора за возачите бидејќи при голема брзина на влажен коловоз аквапланингот го онеспособува автомобилот за управување, дури и ако ги имаат монтирано најдобрите и најскапите гуми. Аквапланингот се најавува со нагло олеснување на управувачот, со зголемување на вртежите на моторот - ако е предна влеча, и се слуша како прска водата под автомобилот. Други предупредувања за возачите кои можеме да ги насочиме како посериозни се и свиоците во кои се собира вода бидејќи нагло навлегување во вир може да го промени правецот на движење на возилото во правец во кој сигурно не го посакуваме, да се внимава на подвозници во кои е затната атмосферската канализација, патишта покрај планински превои, во кои дождот го бара најкусиот пат во долината, мостови при екстремно ниски температури и можност од појава на „голомразица“ и слично. Аквапланингот како појава е опасен, а опасноста пропорционално расте со големината на брзината на управување на моторното возило на влажни коловози или при обилни врнежи на дожд. Затоа, препорачуваме, во услови на влажни коловози секогаш да се прилагоди брзината спрема условите и состојбата на патот и да се користи дефанзивен стил на возење.

3.1. Интервју со сообраќаен инспектор д-р Гоце Геогиев

Според статистичките податоци на МВР, изминатите 5 години изречени се 22,289 санкции за неносење на сигурносен појас. Сигурносниот појас е задолжителен секаде во светот. Кај нас луѓето користат заштитен појас под 40 % од вкупниот број на учесници во сообраќајот, додека европските и светските трендови се над 90 % за возачите, за

совозачките места и местата за патниците позади, каде исто така треба да се стават сигурносни појаси, во Европа е околу 70 %, додека кај нас е речиси 0 %. 50 % од возачите кои загинале во сообраќајна незгода не користеле сигурносен појас. Во помалите градови многу помалку се користи сигурносниот појас при управување на моторно возило, за разлика од Скопје и поголемите градови, каде што најверојатно причина за тоа се малите дестинации. Републичкиот совет за безбедност во сообраќај многу често апелира за сите учесници во сообраќајот, поради својата безбедност, пред сè, да користат заштитни појаси дури и на најкратки дестинации. Научно е докажано и статистички дека луѓето кои користат заштитни појаси за 50 % имаат поголема шанса да преживеат при евентуална посериозна сообраќајна незгода. Некористењето на сигурносен појас, без разлика дали станува збор за кратка или долга релација, дали е на градска или меѓуградска релација, се казнува согласно законските одредби на територија на РС Македонија. 40 евра во денарска противвредност е казната за лице кое управува моторно возило, а не носи заштитен појас, додека 50 евра во денарска противвредност е казна за совозачите. Се појавува прашањето дали е ниска казната за овој вид на прекршок – НЕ. Се покажа дека ниту превентивните мерки, ниту скроз репресивните мерки не даваат некои големи резултати. Работата е до јавната свест, личната свест, и сообраќајната етика, дека треба сите да разбереме дека заштитниот појас го спасува животот и дека треба да го користиме појасот, пред сè за своја безбедност. Не се работи за тоа колкава е казната, казната е само дополнителен мотив или стимул да го ставиме тој појас. Но се чини наместо да се намалува бројот на луѓе кој не користат безбедносниот појас, но како што одминуваат годините, така расте бројот на луѓе кои не ги почитуваат овие сообраќајни правила. И како што рековме, изминатите 5 години од 2016 год. до крајот на 2020 година 22,289 возачи на територија на РС Македонија не користеле безбедносен појас, додека на територија на Град Скопје се регистрирани 5331 лице кои не користеле безбедносен појас. Значи ова се само возачи или патници кои се регистрирани односно санкционирани, но бројот е далеку поголем и доколку вршиме набљудување на сообраќајот само 15 минути, ќе видиме колку се загрижувачки овие бројки.[58]

[58] Изјава дадена од страна на сообраќаен инспектор за сообраќај на град Виница, д-р Гоце Георгиев.

3.2. Интервју со командир на ПО за БПС Васко Ѓорѓиев

Заради обезбедување на брз, современ, удобен и во исто време безбеден патен сообраќај во РС Македонија, значајна улога има правната регулатива со која се воведуваат правилата за однесување во сообраќајот, кои мора да се почитуваат од учесниците во сообраќајот. За жал, живееме во период на несогласноста меѓу степенот на сообраќајната и техничката култура и нивото на развојот на техниката, а од друга страна меѓу недоволно подготвениот човек за ваков напредок. Во нашето општество во период кога техничките средства ни се неопходни за функционирање, мора и полицијата да ја насочиме кон унапредување и технички опремување заради олеснување на работата и следење на трендот со развој на технологијата. Како што е познато, развојот на сообраќајните телекомуникациски средства го направија светот мал, а поради тоа во извесна смисла и удобен за живеење. По потреба, брзо се пристигнува од еден до друг крај на светот, со наизменично користење на разни превозни средства. Кога пак станува збор за патниот сообраќај, за разлика од другите видови сообраќај, овде присутна е појавата на зголемување на бројот и употребата на моторните возила. Скоро секое семејство кај нас веќе има минимум 2, па и 3 моторни возила пред своите домови, спремни за секојдневна употреба. Од ден на ден автомобилите не стануваат само поприсутни, туку составен, неразделен дел од животот. Повеќе автомобилите не претставуваат лукус, туку секојдневна и нужна потреба. Но сè повеќе автомобилите ги прават помоќни и побрзи и тоа претставува проблем. Според тоа, брзината ќе остане како една од најспоменуваните фактори - причинители на опасности, повреди, и смртни случаи на патиштата. Современите патишти се проектираат и градат за брзо возење. Заради остварување на безбеден и уреден сообраќај, мора да се почитуваат поставените сообраќајни знаци и ознаки, а постојат и правила за нивна примена и за однесувањето на возачите во сообраќајот насекаде во светот. Непочитувањето на сообраќајните знаци, правила и прописи е сè почесто како кај возачите аматери, така и кај професионалните возачи. Тука се појавува и прашањето со какви превентивни и репресивни мерки да се делува со цел за нивно намалување и елиминирање. Кај нас е присутно мислењето дека на репресивен план недоволно строго се дејствува. Кога ќе се земат предвид и темните бројки од

нерегистрирани прекршители во сообраќајот на патиштата и од оние од невозачите, ќе се добие приближна слика за тоа колку многу се греши на нашите патишта. Затоа од наша страна мора да се заостри политиката на репресија бидејќи само кога човек ќе го погодите финансиски, ќе ја сфати сериозно ситуацијата и ќе кажува на други каде згрешил. Еве сега моментално во Виница е зголемен бројот на повратници од странство каде што се на печалба и силно е зголемена фреквенцијата на возила, возачи и други учесници во сообраќајот. Фреквенцијата се зголемува, се зголемува и ризикот од сообраќајни незгоди. Затоа сега во овој период во Виница од наша страна планираме да спроведеме повеќе засилени акциски контроли, и патроли по градот, со тоа што самото зголемено присуство на полициски службеници ќе влијае на однесувањето на граѓаните. Се надевам дека нашите повратници во овој период од годината ќе го пренесат европскиот дух на почитување на правилата на нашите сограѓани и да бидат пример за другите учесници во сообраќајот.

4. Организација на истражувањето

Целта на истражувањето е да се утврдат недостатоците во функционирањето на јавните служби, и нивната недоволна соработка, со што потфрлуваат за ефикасно решавање на проблемите на граѓаните. Исто така, да се покаже дека полицијата како јавен сервис на граѓаните е најбитен дел од синџирот на јавни служби за одржување на јавниот ред и поредок во општеството во кое живееме.

4.1.Временско- просторно и дисциплинарно определување на предметот на истражувањето

Временското и просторно определување на предметот е поврзано со анализа на една од фазите на безбедносниот менаџмент, а тоа е раководењето, поточно, како да се раководи ефикасно и професионално, а со цел намалување на минимум на негативните можни последици од преземени мерки и активности од страна на полицијата и другите надлежни органи. Во таа насока, просторно определување е територијата на град Виница и акциите на безбедносните органи преземени на таа територија.

Предметот на истражување временски ќе го обработува актуелниот период во кој живееме, со краток осврт на одредени настани во блиското минато.

Предметот на истражување на овој труд, пак, се однесува на раководењето во услови на критични ситуации, со цел негова анализа и предлог-мерки за надминување на негативните елементи при раководењето, со крајна цел избегнување на материјални и човечки жртви во услови на криза во Република Северна Македонија. Притоа ќе се користат материјално-технички средства за прикажување на критични точки, кои заради непреземање мерки претставуваат закана за животот на граѓаните.

Овие аспекти се дел од науката за безбедност, од што произлегува дека дисциплинарното определување на предметот на истражување се безбедносната наука во која се фундирани основите за менаџирање, раководење, командување, донесување на одлуки, хиерархиска поставеност на органите, како и примена на принципот на субординација. Во најголем дел на истражувањето трудот ќе се базира на реални состојби и појавување на проблем заради недостаток на една од фундираните основи за менаџирање и соработка.

4.2. Цели на истражувањето

Како цел на трудот може да се наведе и идејата да се намалат загубите и штетите кои произлегуваат од неадекватно донесување на одлуки, а како резултат на непрофесионално, неискусно и неефикасно работење во полицијата и во другите безбедносни органи, нивната некоординираност и недостаток на соработка со другите јавни служби. Како прва конкретна цел на трудот е да се изврши анализа на неколку примери кои се детектирани од теренската работа и покажување на предностите и слабостите во раководењето и соработката со институциите, особено во делот на донесување на одлуки, ланец на командување, одлучување во специфични безбедносни околности каде треба да се делува по принципот на брзина на постапување и сл. Следна цел е да се понудат одредени решенија како да се подобри системот на раководење и донесување на одлуки, особено заради фактот што критичните настани се тешко предвидливи и бараат посебни околности за нивно решавање.

4.3. Поставување на хипотези

При анализа на проблемот кој е цел на истражување може да се постават повеќе причинско-последични настани кои придонесуваат за провлекување на проблемот, односно причинско-последичната врска на соработка со институциите задолжени за јавната безбедност и соработката со јавните служби како битен момент во појавување на проблемот.

- Генерална хипотеза

Полицијата, како јавен сервис на граѓаните, успешно одговори на предизвиците со кои се соочува во областа на сообраќајот да делува превентивно и репресивно со цел спроведување на законите и воспоставување на ред во сообраќајот.

- Поединечни хипотези

Организациската поставеност на полицијата, во систематизацијата на Министерството за внатрешни работи, изразена преку висина на плата и други надоместоци на полициските службеници, влијае на ефикасноста во работата.

Кадровската и техничка екипираност на службите во полицијата за безбедност на сообраќајот и патиштата во Министерството за внатрешни работи, изразена преку квалитетен кадар и соодветни материјално-технички средства за работа (простории, компјутери, печатари, фотокопири, телефони, факс, клима-уреди и сл.) влијае на степенот на ефикасност на полициските службеници во канцелариите и оние кои се наоѓаат на терен.

Образованието, стручноста, способноста, одговорноста и искуството на полициските службеници влијае на успешноста и ефикасноста во работата полициските службеници изразено во изречени глоби за сообраќајни прекршоци.

4.4. Основна цел

Цел на истражувањето е утврдување и отстранување на објективните и субјективните фактори кои негативно влијаат на работата на полицијата и осознавање на причината за неефикасното решавање на проблемите на граѓаните.

4.5. Предмет на истражување

Предмет на истражувањето е да се утврди дали дејствувањето на полицијата и јавните служби се ефикасни во решавањето на реалните проблеми со кои се соочуваат граѓаните во областа на сообраќајот и дали образованието, стручноста, способноста, одговорноста и искуството на полицијата, бројноста на полицијата, статусот во рамки на организациската поставеност на Министерството за внатрешни работи, изразено преку висина на плата и други надоместоци, просторните и материјално-технички услови, влијаат на степенот на ефикасност на полицијата во превенцијата и репресијата во сообрќајот. Исто така, ќе спроведеме истражување за поставените сообраќајни знаци во Општина Виница и разработување на елаборатот за сообраќајно уредување на Град Виница.

4.6. Варијабила

4.6.1. Независна варијабила

Образованието, знаењето, стручноста, искуството и одговорноста на униформираните полициски службеници.

4.6.1. Зависна варијабила

Ефикасноста во работата на Одделението за безбедност на сообраќајот и патиштата е изразена преку бројот на изречени глоби и предупредувања.

4.7. Методи на истражување

При изработката на трудот се користени повеќе методи и техники на собирање на податоци, и тоа:

- аналитички метод
- синтетички метод
- статистички метод
- историски метод
- компаративен метод

Исто така, користени се и инструменти и техники на собирање на податоци, и тоа анкета и скала на ставови. Анкета е извршена над 15 испитаници во Одделението на безбедност на сообраќајот и патиштата во Виница. Исто така, над овие испитаници спроведена е и Скала на ставови за ефикасноста на нивното работење во областа на сообраќајот.

Аналитичкиот и синтетичкиот метод се применети при изработката на трудот и со помош на истите се изврши анализа и синтеза на организациската поставеност и на надлежностите ОБПС Виница и на содржините на законите и подзаконските акти кои најдоа примена при изработката на трудот, а анализа е направена и над вкупниот број изречени сообраќајни глоби, во периодот од 2017 до 2020 година.

Статистичките методи се применети во делот на трудот во кој прибраните статистичи податоци се прикажани табеларно и графички и тоа за временскиот период од 2017 до 2020 година, со цел да бидат претставени попрегледно и од нив визулено да може да се забележи движењето на одредени појави, а со тоа да може да се донесат и одредени заклучоци.

Историскиот метод при изработката на трудот е применет во делот на трудот во кој е даден историски осврт на развојот на јавните служби како сервис на граѓаните.

Дескриптивниот метод е користен при описот на надлежностите на полицијата, превентивното и репресивното дејствување по сообраќајните прекршоци во Министерството за внатрешни работи.

Со помош на компаративниот метод е извршена споредба на поставеноста и надлежностите на ОБПС како и спроведените акциски контроли на ниво на Република Северна Македонија по градови.

- ПОСТАПКАТА НА МИНИСТЕРСТВОТО ЗА ВНАТРЕШНИ РАБОТИ ПРИ ОТКРИВАЊЕ НА ПРЕКРШОЦИ ОД ЗАКОНОТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

Надлежноста на Министерството за внатрешни работи за постапување во прекршочната област произлегува од Законот за внатрешни работи[59], каде во член 2 е предвидено дека спречувањето на вршење прекршоци, откривање и фаќање на нивните сторители и преземање на потребни мерки за гонење на сторителите спаѓа во делокругот на внатрешни работи, како и други основни работи утврдени со тој закон. Исто така, оваа надлежност е предвидена и во Законот за полиција[60], каде во член 3 е предвидено дека основна функција на полицијата е заштита и почитување на основните слободи и права на човекот и граѓанинот, гарантирани со Уставот на Република Македонија, законите, ратификуваните меѓународни договори, заштита на правниот поредок, спречување и откривање на казниви дела (каде што спаѓаат и прекршоците) и одржување на јавниот ред и мир во општеството.

- Надлежност и обврски на полициските службеници

Надлежноста на полициските службеници при примената на полициските овластувања, а и нивните обврски во делот на сообраќајот и воопшто во целокупното работење се регулирани со Правилникот за начинот на вршење на полициските работи[61], во кој е предвидена посебна глава седум „Вршење на работи на безбедност на сообраќајот на патиштата“, а во член 7 е посебно предвидено дека заради безбедност и заштита на

[59] Службен весник на РМ бр.92/09
[60] Службен весник на РМ бр.114/06
[61] Службен весник на РМ бр.149/07

патиштата, почитување на правилата на сообраќајот на патиштата од страна на учесниците во сообраќајот, спречување на вршење на казниви дела против безбедноста на сообраќајот, како и откривање на нивни сторители и преземање на соодветни мерки, полициските службеници вршат регулирање и контрола на сообраќајот на патиштата, а при вршењето на полициските работи на учесниците во сообраќајот им укажуваат и соодветна помош заради поголема безбедност на сообраќајот на патиштата.

Полициските службеници имаат право да вршат контрола на возила, возачи и други учесници во сообраќајот. Контролата на возила се врши заради утврдување дали возилото е регистрирано согласно прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата и дали возилото ги исполнува потребните услови во поглед на опремата и товарот. При вршењето на контролата на возилата, полицискиот службеник бара од возачот да му покаже важечка сообраќајна дозвола, односно важечка потврда за привремена регистрација. Контролата на возачи се врши за да се утврди дали тие поседуваат соодветни легитимации и дали ги исполнуваат другите услови согласно прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Заради доведување во врска со сторен прекршок, полициските службеници имаат право да извршат проверка на идентитет на лице, што претставува утврдување на правните, стварните и телесните обележја на едно лице по кои тоа се разликува од други лица. Проверката на идентитетот полицискиот службеник ја врши со легитимирање на лицето преку непосреден увид во неговата лична карта, патна документација, возачка дозвола или друга јавна легитимација на која има фотографија од лицето. Утврдувањето на идентитет е потребно за да се обезбедат личните податоци на лицето заради поднесување на барање за поведување на прекршочна постапка или издавање на друг образец во врска со постапката за констатирање на прекршок.

Полицискиот службеник може да предупреди лице кое со неговото однесување, дејствување или пропуштање на одредени дејствија ја загрозува безбедноста на сообраќајот на патиштата. Предупредувањето е кратко, јасно се упатува со светлосен, звучен или друг сигнал, мегафон, разгласен уред или на друг погоден и можен начин. Исто така, полициските службеници во извршувањето на полициските работи, покрај другите основи и заради контрола, регулирање и безбедност на сообраќајот на патиштата,

може да издаваат усни наредби на лица за преземање или непреземање на дејствија кои се однесуваат на полициските работи. Доколку лицето на кого му е упатена наредбата, истата не ја изврши, а таа не може да биде извршена на друг начин, полицискиот службеник може да примени соодветно средство за присилба, во рамки на своите овластувања, заради нејзино извршување.

Начинот на однесувањето во извршувањето на работите и задачите на овластените службени лица во Министерството за внатрешни работи е регулиран во интерен пропис - Правила за начинот на однесување и меѓусебните односи на работниците со посебни должности и овластувања во Министерството за внатрешни работи, каде што во член 2 е превидено дека во извршувањето на работите и работните задачи, овластените службени лица во Министерството за внатрешни работи се должни да постапуваат во согласност со правата, должностите и овластувањата утврдени со Уставот на Република Македонија, законите и другите прописи донесени врз основа на закон.

Во службените односи со граѓаните овластените службени лице треба да бидат пристојни, одмерени, објективни, коректни и да ги почитуваат личноста, достоинството, правата и слободите на граѓаните, без разлика на нивната национална, верска, политичка или полова припадност и независно од нивниот социјален статус.

Во согласност со Кодексот на полициска етика, полициските службеници ги извршуваат своите задачи чесно и на праведен начин, раководејќи се од принципите на непристрасност и рамноправност на сите граѓани; исто така се должни да го почитуваат принципот на презумпција на невиност, согласно Уставот на Република Македонија и законот и да ги почитуваат правата на лицата кои се осомничени или обвинети за сторено казниво дело.

Во согласност со член 8 од Законот за полиција, кога лицето кон кое се применети полициските овластувања смета дека полицискиот службеник ги повредил неговите слободи и права, има право на преставка до полицијата, која во рок од 30 дена е должна да изврши проверка по наводите во преставката и во писмена форма да го извести подносителот за преземените мерки. Според член 33 од истиот закон, полицискиот службеник во униформа при примена на полициски овластувања е должен да се легитимира, а според член 44 од Правила за начинот на однесување и меѓусебните односи

на работниците со посебни должности и овластувања во Министерството за внатрешни работи, кога овластено службено лице се обраќа на граѓанин или кога нему му се обраќа граѓанин, должен е да го поздрави, доколку не се доведе во прашање извршувањето на службената задача, а во комуницирањето со граѓаните овластените службени лица ословуваат со „господин“, „госпоѓа“ или „госпоѓица“ и се обраќаат со „Вие“.

- Превентивната активност на полициските службеници од ОБПС Виница

Полициските службеници при вршење на работи во делот на безбедност на сообраќајот на патиштата дејствуваат превентивно, а тоа значи: следење на спроведување на прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата и преземање на мерки на безбедност на сите учесници во сообраќајот, следење на состојбите на сигурност во сообраќајот на патиштата, со цел согледување на причините и факторите кои влијаат на безбедноста на патиштата, контрола на исполнување на условите за управување со возила од возачите и исполнувањето на условите за учество во сообраќајот на возилата, вршење увид во функционирањето на уредите за регулирање на сообраќајот, обележувањето на патиштата со пропишани знаци и опрема и контрола на состојбите на патиштата, преземање мерки и активности за унапредување на сообраќајната култура на учесниците во сообраќајот, следење на законитоста во полагањето на возачки испит и проверка во оспособеноста на возачите, анализи на случени сообраќајни незгоди по време, место, причини и други карактеристики, облици на сообраќајни казниви дела, врз основа на што се дефинираат стратешки, долгорочни и среднорочни мерки за намалување на сообраќајните незгоди, материјалната штета и настраданите во нив, како и организирање на медиумска кампања насочена кон конкретни целни групи и поставување полициски патроли на определени места.

Конкретно на терен при вршење на работите на контрола на сообраќајот, пред сè на возилата и возачите, полициските службеници при запирањето на возилата и воочувањето на полесни прекршоци како превентивни мерки што можат да ги преземат се: опомени за возачите, писмено предупредување и за одредени прекршоци повикување на сообраќајна поука и во тој случај граѓанинот е должен да се јави во закажаниот термин во полициска станица заради одржување на сообраќајната поука и соодветно предавање од областа на безбедност на сообраќајот на патиштата, а доколку граѓанинот не се јави на сообраќајната

поука или не го оправда недоаѓањето, ќе му биде поднесено барање за поведување на прекршочна постапка за предметниот прекршок.

- Репресивната активност на полициските службеници од ОБПС Виница

Кога униформиран полициски службеник ќе утврди дека е сторен прекршок од член 369 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, за кои прекршоци надлежни да постапуваат се Комисиите за одлучување по прекршоци при Министерството за внатрешни работи, на сторителот ќе му предложи да го плати предвидениот износ на глобата, односно ако се плати предвидениот износ во рок од 8 дена ќе изнесува пола од предвиденото. Униформираниот полициски службеник пополнува прекршочен платен налог за глоба и записник за сторен сообраќаен прекршок, при што вторите примероци му ги врачува на сторителот на прекршокот. Ако сторителот на прекршокот ја плати предвидената глоба во рок од осум дена од денот на врачувањето на налогот, должен е веднаш со налогот за наплата на глоба да приложи банкарска или поштенска уплатница за извршена уплата на соодветна уплатна сметка во рамките на трезорската сметка, во полициската станица или полициското одделение за безбедност на патен сообраќај според местото на живеење.

Ако сторителот на прекршокот не ја плати доброволно предвидената глоба во законски предвидениот рок, униформираниот полициски службеник ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка пред Комисијата за одлучување по прекршоци формирана во Министерството за внатрешни работи.

Пример: Барање за поведување на прекршочна постапка, образец број 4.



МИНИСТЕРСТВО ЗА ВНАТРЕШНИ РАБОТИ

_____
(назив на организационата единица)

Бр._____

_____ 20____ година

_____

БАРАЊЕ
за поведување на прекршочна постапка

Врз основа на член 80 од Законот за прекршоците ("Службен весник на Република Македонија" бр.62/2006) се поднесува барање за поведување на прекршочна постапка против:

За физичко лице:

_____, _____ , роден-а во _____
(име и презиме) (прекар)

на_____год., со ЕМБГ _____, број на патна исправа _____
(само за странци)

со место на живеење / адреса на привремено престојувалиште на ул. _____
_____,бр. _____ во _____

За правно лице:

назив_____. со седиште во _____,
жиро с-ка _____, даночен број _____, депонент банка
_____

За одговорно лице во правно лице:

_____, со ЕМБГ _____, со место на живеење/адреса на привремено престојувалиште на ул. _____
бр._____ во_____,вршител на функција _____

Опис на прекршокот:

_____
_____
_____
_____
_____

Време _____, место _____

Други околности:

_____
_____

Правна квалификација на прекршокот:

_____

Докази:

_____
_____

ПРИЛОГ:

ПОЛИЦИСКИ СЛУЖБЕНИК

_____

м.п.

[62]

[62] Извор архива на ОВР Виница

Во прекршочната постапка може да се изрече глоба зголемена најмалку за една половина од глобата што е предвидена за прекршоците во член 369 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, до трикратниот износ на пропишаната санкција, но не поголем од општиот максимум на глобата пропишана согласно законот.

Ако сторителот на прекршок од член 370 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата го признае стореният прекршок или ако униформираниот полициски службеник го утврди лично или со употреба на соодветни технички средства и направи пропишани согласно со закон, ќе му издаде на сторителот платен налог заради наплата на глобата предвидена за прекршокот.

Формата и содржината на образецот на прекршочниот платен налог се пропишува со Правилник за формата и содржината на образецот, со што досега многупати е изменет.

5. Теренско истражување на проблемите со кои се соочуваат учесниците во сообраќајот во Општина Виница

Секојдневно во работата полициските службеници се соочуваат со секакви проблеми од сите области, но кога станува збор за предметното истражување, најголем проблем е сигнализацијата. Генерално во Општина Виница со години се провлекува проблемот на обележување на пешачки премини и поставување на соодветна патна сигнализација. Вертикалната и хорозонталната патна сигнализација за првпат во Виница е опфатена со елаборат од општина Виница од 1985 година. Потоа овој елаборат е ажуриран со поопширен и подетален елаборат за сообраќајно уредување на град Виница во 2003 година, со тоа што од тогаш до ден денес се донесени само неколку измени и дополнувања и се пропуштени многу работи во областа на сообраќајното уредување на Виница, бидејќи со самото развивање на градот и правење на повеќе улици и асфалтирање на истите се појавува проблемот на недоволно следење на состојбите од страна на јавните служби и недостаток на соработка помеѓу нив. Како активност на полициските службеници и дел од нивната секојдневна работа е да се наведува во нивната наредба за вршење на должност каде е оштетена патната сигнализација со што поднесуваат службени белешки за истото. Потоа, тие службени белешки патот треба да си го најдат до сообраќајните инспектори

кои изготвуваат план и ангажираат соодветни служби за решавање на проблемот. Но овде се појавува проблемот на нефункционирање и немање соработка помеѓу институциите.

5.1. Просторни, географски и историски карактеристики и општествен развор за Општина Виница

Општи податоци за општината

Во средниот дел на Источна Македонија, во плодната Виничко-Кочанска Котлина се наоѓа општината Виница. Покрај градот Виница во општината има уште 13 населени места - села. Виница има поволна географска положба и доста добра сообраќајна поврзаност со околните градови. Градот е формиран на надморска височина од 380 до 420 мнв. и општината во целост зафаќа површина од 432 км². Според последните податоци, во општината Виница живеат околу 24 000 жители, од кои во градот околу 14 000, а останатите во околните села. Според тоа, густината на населеноста во општина Виница е 50 жители на км². Што се однесува до етничката припадност, во Општина Виница, најголем процент жители 92 % се Македонци, односно 21 000 жители, во останатите 8 % се застапени следните националности: Роми (5,78%), Турци (1,77%), Власи, Срби и останати (0,45%). Согласно со географската положба Виница е изложена на комбинирано влијание на субмедитеранска и источно континентална клима. Просечната годишна температура изнесува 12,9° C, при што просечната летна температура е 22,5°C, а просечната зимна температура е 6,3°C.

Подрачјето на Општина Виница традиционално е познато и изобилува со природни предуслови за интензивно земјоделие, а и посебна специјализација кон одгледување на одредени култури, како ориз, тутун, пченка, пченица, градинарство, овоштарство и цвеќарство. Ова подрачје е доста богато со шуми, од кои најзастапени се даб, бука, и црн бор. Посебно треба да се истакне дека Општина Виница е богата со геотермални води, т.е. термоминерална вода. Треба да се напомене дека геотермалните води се во приватна сопственост дадени под концесија на 20 години, со што во целост не се искористени. Исто така, овие води во зимскиот период не дозволуваат да се задржи снегот на патните правци повеќе од 2 дена.

Неоспорен е фактот дека Виница во последните години бележи стопански и економски развој. Во тој поглед основа се најмалиот број на невработени жители во цела држава и отварање на повеќе фабрики и проширување на производство на веќе постоечките фабрики. Посебно за градот Виница треба да се истакне богатството со археолошки локалитети и наоѓалишта. Како најзначаен се издвојува локалитетот „Виничко Кале“ од каде и потекнуваат теракотните икони. Тоа е возвишение на кое се пронајдени остатоци од доцноантичка населба.

ТЕХНИЧКИ ОПИС

Сообраќајното решение за градот Виница, за кој е изговен и последниот елаборат за Општината, е проектиран врз база на постоечката сообраќајна инфраструктура од 2002 година, и без преземање на градежни зафати е поставена хоризонтална и вертикална сообраќајна сигнализација. Како подлога е земена шема на уличната мрежа на градот од одделение за премер и катастер Виница во размер 1:2500, но бидејќи размерот не одговарал за проектирање на хоризонтална сообраќајна сигнализација, извршено е мерење на лице место на ширините на улиците и на другите потребни параметри за проектирање и изработка на елаборатот. За добивање на квалитетни и стварни параметри, потребни за изработка на проектот, извршено било снимање на сообраќајот и тоа на 23 најфреквентни крстосници. Снимањето било спроведено на 15.11.2002 година (петок) од 14:30 до 15:30 часот и на 18.11.2002 год. (понеделник) од 06:30 до 07:30 часот. Изборот на термините бил направен врз основа на методот за дневна нерамномерност на сообраќајот поради дневната миграција на населението, односно сообраќајот е сниман во часовите на врвна дневна оптовареност на сообраќајниците со возила и тоа истовремено на 23 крстосници во градот. Бидејќи за реализирање на снимањето биле потребни голем број на извршители, побарана била и помош од наставниците по техничко образование во двете основни училишта во градот, кои излегле во пресрет и формирале екипи од ученици од седмите одделенија кои најпрвин биле обучени и потоа квалитетно го извршиле броењето на возила.

Среда како пазарен ден во Виница со најголема фреквенција на возила и пешаци е отфрлен како неадекватен ден за снимање бидејќи податоците добиени од мерењето на

сообраќајот ќе се однесувале само за период од шест часа (во среда од 08:00 до 14:00) во текот на неделата и нема да бидат прифатливи за останатите денови. Во елаборатот од 2002 година за сообраќајно уредување на Виница наведено е дека регулацијата на сообраќајот во времетрање на пазарот ќе биде со поставување на соодветна хоризонтална сигнализација и со поголема присутност на сообраќајната полиција и новно следење на сообраќајот и преземање на брзи и адекватни мерки во случај на проблеми во одвивањето на сообраќајот.

По обработката на податоците добиени од снимањето за померодавни се земени податоците од снимањето на 18.11.2002 год. (понеделник) од 06:30 до 07:30 часот и врз нив е поставена понатамошната изработка на проектот. Со понатамошната обработка на податоците е добиена сообраќајната слика на големината и дистрибуцијата на главните сообраќајни токови во градот, која е неопходна за изработка на сообраќајното решение. Во елаборатот од 2002 година исто така е наведено дека на ниту една крстосница нема потреба од поставување на светлосни сообраќајни знаци, односно семафори. Имено, критериумите за регулирање на крстосница со семафори се „проток поголем од 600 возила на час на примарна сообраќајница при што протокот на секундарната сообраќајница да биде поголем од 200 возила на час, а во градот најфреквентна примарна сообраќајница во 2002 година се јавува крстосницата од ул. „Димитар Влахов“ со ул. „Браќа Миладинови“ во која од еден правец се мерени 188 возила на час од едниот правец на примарната сообраќајница и 120 возила на час од спротивен правец или секундарната сообраќајница или вкупно 380 возила снимано во двата правци на потегот од Автобуската станица до крстосницата со ул. „Димитар Влахов“. Споредбено со снимањето кое е дел од моето истражување спроведено на 05.04.2021 година (понеделник) во врменскиот период од 06:30 до 12:30 часот, во примарната сообраќајница снимени се 623 возила, во секундарната сообраќајница 450 возила или вкупно 1514 возила во двата правци на потегот од Автобуската станица до крстосницата со ул. „Димитар Влахов“. Ова значи дека скоро за 4 пати се има зголемено сообраќајот од 2002 година па наваму, а сообраќајната сигнализација е сè уште истата од 2002 год. Како следен по приоритет фактор важен за проектирање на квалитетното сообраќајно решение е фактот што улиците низ градат се врска, односно спојуваат три регионални патни правци. Патниот правец тогашен Р-527 (сегашен Р1304), врска М-5 (сегашен маг.пат А3) на Виничка крстосница (превалец)

Виница - Берово, низ градот Виница е поврзан со ул. „Илинденска“, ул. „Браќа Миладинови“, бул. „Маршал Тито“ до излезот од градот кон Берово. Но до денеска е додадена уште една улица пред сите овие, гледано од правец од м.в Превалец кон Берово ул. „Индустриска“. Во 2002 година при изработката на елаборатот исто така земени се предвид податоците добиени од ПО за БПС при ОВР Виница за крстосниците на кои се случуваат најголем број на сообраќајни незгоди, како и ситуацијата со стационарниот сообраќај, односно со паркинг просторите во градот, и неправилно паркираните возила кои го попречуваат безбедното одвивање на сообраќајот. Во делот на стационарниот сообраќај евидентно е дека се јавува проблем кој и ден денес се провлекува, а тоа е зголемениот степен на моторизација. Проблемот е најизразен во централниот дел на градот и тоа како и во 2002 год. така и до ден денес. Поради тоа, во проектот од 2002 год. е избрано решение да на две платформи од стариот плоштад да се обележат површини за паркирање на патнички автомобили. Едната површина ќе се добиела со дислоцирање на тезгите за раноградинарски производи на повисоко плато, а другата површина е платото помеѓу тогашниот маркет Макпрогрес и споменикот Тошо Арсов. Денеска на тоа место има 3 банки, 2 супермаркета, менувачници, продавници за спортска опрема и уште многу други деловни објекти кои предвидените места за паркинг од 2002 год. ги прават далеку од доволни. Големиот број на возила ги узурпираат за паркирање тротоарите на улиците, како и големиот број на пешаци, посебно деца и ученици кои се движат по улиците во централното градско подрачје, повлекува да се изнајдат дополнителни мерки за физичка заштита на пешачките површини. Но, до ден денес тротоарите во централното градско подрачје служат за паркинг места и летни тераси за угостителите. Овде повторно се појавува проблемот кој 19 години се провлекува и претставува ништо друго туку недостаток на соработка помеѓу јавните служби, непрофесионалност, и недејствување и ставање на проблемите на граѓаните „под тепих“. Во проектот од 2002 година, кој е последен таков проект за сообраќајното уредување на град Виница, се предвидени вкупно 330 сообраќајни знаци, 11 патоказни табли, 1 подолнителна табла, 300 метални столбови за поставување на сообраќајни знаци, 380 метални столбови од 0,7м, 4 сверни огледала, 3 бетонски жардиниери и вкупно 3500м² хоризонтална сигнализација. Односно, вкупно потребни средства за реализација на проектот биле 4.636.244 ден.[63]

[63] Елаборат за сообраќајно уредување на град Виница - изготвил: Данко Павловски дипл.сообр.инг.

Од анализата на елаборатот можеме да заклучеме дека проектот е реализиран успешно, но недостатокот на континуитет и следење на состојбите доведуваат до застарување на патната сигнализација, оштетување на истите, и со самото развивање на градот да се јави потребата за измени и дополнувања. Исто така, недоволната соработка помеѓу институциите ни се јавува како главен проблем. Од анализата на работата на сообраќајната полиција можеме да утврдиме дека истите во повеќе наврати имаат пишувано службени белешки за оштетени сообраќајни знаци, за оштетени патни правци и други недостатоци кои одржувачите на патот и патната сигнализација требало да дејствуваат, но изостанала нивната реакција, така што полициските службеници постепено се одвикнуваат од пишување на службен материјал и проблемот си останува. Лично од моја страна, како член на ОБПС Виница, имам пишувано во повеќе наврти, и во наредбите за вршење на мотопатролна служба и со изготвување на службени белешки за одреден проблем, за оштетена патна сигнализација, за недостаток од одреден сообраќаен знак, но од истото сè уште нема реакција. Како пример, ќе дадам недоволно редовно одржување на стрништата покрај патот кои во пролет и лето се развиваат и пречат во прегледноста на патот, што може да биде главна причина за случување на сообраќајна незгода.



Слика 1: Несоодветно обележан дел од патот

Во слика 1 можеме да ја видеме реалната ситуација каде што хоризонталната патна сигнализација укажува на тоа дека може да се претекнува во оваа блага кривина во лево, гледано во правец од Берово спрема Виница. Но, од тоа што од страните има израснато трева и други грмушки кои треба да се кастрат секоја година од страна на ЈСП Солидарност Виница, но поради разни причини, таа нивна обврска ја немаат извршено. Ова можам да го наведам како место кое е небезбедно за престигнување, како и несоодветно обележано, кое е опфатено во проектот од 2002 година и ден денес се прецртува и преобележува истото.



Слика 2: Небезбедно место за престигнување

Во слика 2 од реална ситуација можеме да ја видиме опасноста од престигнување на место кое е обележано како слободно за престигнување. Овде од ураснатоста на дрвјата покрај патот исто така не е безбедно да се престигне, дури и со возило кое се движи доста бавно.

5.2. Начин на работа на сообраќајната полиција

Бирото за јавна безбедност е орган во состав на Министерството за внатрешни работи, кој ги врши полициските работи во Министерството и чија организација и надлежност е уредена со Законот за полиција.[64] Со работата на Бирото раководи директор кој на предлог на министерот го именува и разрешува Владата на Република Македонија за време од четири години. За вршење на полициските работи од надлежност на Бирото за јавна безбедност, формирани се следниве организациски единици:

[64] Службен весник на Република Македонија“ бр.114/06, 6/09, 145/12 и 41/14

1. ***Сектор за сообраќајни работи*** е одговорен за секојдневното полициско работење од областа на сообраќајот и сообраќајната превенција; проверка на начинот на спроведување на возачкиот испит и испитот за проверка на стручност на возач-инструктор; учество во постапката за издавање и одземање на лиценцата на возач-инструктор и други дејствија од областа на сообраќајот.
2. ***Сектор за криминалистичка полиција*** кој ги координира мерките и активностите со организациските единици надлежни за криминалистички работи и Регионалните центри за гранични работи, во насока на воедначено постапување на оперативните полициски служби на терен.
3. ***Сектор за полициски работи од општа и посебна надлежност*** е одговорен за секојдневното полициско работење од областа на јавниот ред и мир, превенцијата, како и за полициските активности кои се однесуваат на сложени безбедносни состојби.
4. ***Сектор за криминалистичко разузнавање и анализа*** работи на собирање, обработка и анализа на податоци и информации по претходно утврдени методологии и стандарди за обработка, изготвува аналитички продукти и извештаи и врши нивна дисеминација до организационите единици во организационите единици во Бирото за јавна безбедност.
5. ***Сектор за гранични работи и миграции*** е одговорен за секојдневното полициско работење од областа на граничните работи, полициските активности кои се однесуваат на прекуграничниот криминал и миграции, како и на работи кои се однесуваат на странци и реадмисија.
6. ***Сектор за заеднички работи и управување со човечки ресурси*** е надлежен за вршење на определени стручни работи за потребите на Бирото за јавна безбедност во областа на управувањето со човечките ресурси, правните и финансиските работи, заштитата на личните податоци и развој на персоналот и застапеност на заедниците кое се грижи за еднаквост на половите.

Во рамките на Бирото за јавна безбедност формиран е Регистар за соработка со НАТО и безбедност на класифицирани информации кој ги врши работите што се однесуваат на имплементација на активностите во согласност со Акциониот план со членството на Република Северна Македонија во НАТО и засилените напори за

интеграција во ЕУ. Многу битен момент во работењето на сообраќајната полиција е меѓународната соработка со другите држави што може многу да придонесе во работата, односно да го олесни работењето на сообраќајната полиција преку поврзан систем за проверка на возила по регистарски број без разлика за која држава станува збор. Така, треба да се направат напори да се поврзе системот на полицијата со меѓународен систем на податоци, со што со самото запишување на регистерскиот број на возилото, ќе излезат податоци кои ќе ни овозможат да дознаеме кој е сопственик на возилото, осигурување, живеалиште и слично.

Парадиbезбедност и заштита на патиштата, почитување на правилата на сообраќајот на патиштата од страна на учесниците во сообраќајот, спречување на вршење на казниви дела против безбедноста на сообраќајот, како и откривање на нивните сторители и преземање на соодветни мерки, полициските службеници вршат регулирање и контрола на сообраќајот на патиштата по претходна изготвена наредба од страна на претпоставениот старешина. Во извршување на полициските работи полициските службеници имаат и право по проценка на истите да вршат контрола, но со претходна најава во дежурната служба или претставен старешина. Во вршењето на полициските работи полициските службеници на учесниците во сообраќајот им укажуваат и соодветна помош, заради поголема безбедност на сообраќајот на патиштата. Контрола на сообраќајот се врши на патиштата, возилата, возачите и другите учесници во сообраќајот и тоа со набљудување на возилата во движење или со нивно запирање и задржување на погодни места на патот. Контролата најчесто се врши на делници и места на патот на кои зачестено се случуваат казниви дела со кои се загрозува неговата безбедност.

Сообраќајната контрола најчесто е составена од двајца полициски службеници. Но, по исклучок дење и во услови на редок сообраќај, контрола на сообраќајот може да врши и еден полициски службеник, но и повеќе полициски службеници. Контролите на сообраќајот на патиштата се вршат постојано или повремено. Постојаната контрола на сообраќајот претставува покриеност на патот со патроли кои вршат контрола непрекинато во текот на 24 часа, додека повремената контрола на сообраќајот се врши во определен ден во неделата или во определено време во текот на денот. Бројот на патролите, односно

интензитетот на контролата во текот на денот или неделата, како и должината на патролните реони и патролните терени, се определува во зависност од густината на сообраќајот, бројот на сторени казниви дела против безбедноста на сообраќајот, како и од состојбата и карактеристиките на патот.

Во зависност од временските услови, должината на делницата, тактиката, методологијата на работа и други релевантни околности, командирот на полициската станица од општа надлежност, на чие подрачје се врши контрола на сообраќајот, односно командирот на полициското одделение за безбедност на сообраќајот на патиштата во таа полициска станица или полицискиот службеник овластен од него, утврдува како ќе се врши контролата, која може да се врши пешки, со велосипед, со службени возила, со мотоцикли и слично.

- Контрола на возила

Контрола на возила се врши заради утврдување дали возилото е регистрирано и дали ги исполнува потребните услови во поглед на опремата и товарот, согласно прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата[65] и прописите за возила[66]. Контролата на возила се врши визуелно или со користење на контролно-мерни инструменти.

При вршење на контролата, возачот е должен да му покаже на полицискиот службеник важечка сообраќајна дозвола, важечка возачка дозвола, односно важечка потврда за пробно возење. Исправите полицискиот службеник ги бара и кога е потребно да изврши увид врз бројот на шасијата на возилото. При увидот, полицискиот службеник ги споредува податоците на возилото со соодветните податоци во сообраќајната дозвола, возачката дозвола, односно потврдата за пробно возење.

[65] http://mvr.gov.mk/Upload/Documents/%D0%97%D0%B1%D1%81%D0%BF%20-%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

[66]https://www.economy.gov.mk/Upload/Documents/%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%20%D0%B7%D0%B0%20%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%B8%D0%BB%D0%B0.pdf

Полициските службеници вршат контролни прегледи на уредите и опремата на возилото, заради утврдување на нивната техничката исправност, согласно прописите за безбедност на сообраќајот на патиштата. Заради утврдување дали товарот во возилото е правилно распореден и сместен, дали одговара на пропишаната носивост и димензии, како и дали ги загрозува или попречува другите учесници во сообраќајот, полициските службеници вршат контрола и преземаат потребни мерки за отстранување на утврдените неправилности.

При вршење на контрола на возило, истото го задржуваат кратко време и на барање од возачот му се издава потврда за времето за кое возилото било задржано, доколку задржувањето траело подолго од 15 минути.

- Исклучување на возилото од сообраќај

Ако при вршење на контрола на возилото полицискиот службеник утврди дека се исполнети условите за исклучување на возилото од сообраќај, исклучувањето ќе го изврши на следните начини со:

– издавање наредба на возачот за прекинување на понатамошното движење со возилото или отстранување на возилото од патот додека постојат причини поради кои возилото е исклучено од сообраќај, односно до определеното време;

– издавање наредба на возачот да го одвезе возилото со потребни мерки на претпазливост, а по потреба под надзор на полицискиот службеник, до најблиското место каде што ќе може да се отстранат неправилностите на истото или на товарот;

– привремено одземање на сообраќајната дозвола и

– заклучување на возилото.

Ако возилото што е исклучено од сообраќај, остане на пат без потребен надзор, а постои опасност на возилото или на товарот да му биде причинета штета, полицискиот службеник презема мерки за негово отстранување од патот, со цел да се однесе на сигурно место на трошок на сопственикот, односно на носителот на правото на користење на возилото. Најчесто тоа го правиме повикувајќи шлеп-служба при случена сообраќајна

незгода при што му го носат возилото во станица за технички заради извршување на вонреден технички преглед, ако тоа е потребно или по желба на сопственикот.

- Исклучување на возач од сообраќај

Полициският службеник нема да му дозволи на возачот да управува со возилото ако утврди дека:[67]

- управува или се обидува да управува со возилото со алкохол во организмот или покажува знаци на алкохолна растроеност, односно дека се наоѓа под дејство на опојни дроги, психотропни супстанции или на други лекови на кои е означено дека не можат да се употребуваат пред и за време на возењето;

- е заморен, болен или очигледно е во таква психофизичка состојба поради која е неспособен безбедно да управува со возилото;

- управува со возилото, а не му е издадена возачка дозвола или истата е издадена за друга категорија возила;

- управува со возилото, а не користи или ги нема при себе помагалата наведени во возачката дозвола и

- кандидатот за возач не ги исполнува условите што се пропишани за кандидатот кој се оспособува за возач на возило на моторен погон.

Исклучување од сообраќајот на возач во случаите погоре, се врши на еден од следните начини:

– возачот се исклучува од сообраќај, а возилото се задржува додека возачот не најде друго лице – возач кој ќе го одвезе возилото;

– ако возачот се спротивставува на полициският службеник, одбива да се подложи на испитување, не сака да го прекине управувањето со возилото, продолжува со вршење на прекршокот или одбива да ги предаде возачките исправи, се преземаат пропишани мерки заради утврдување на неговиот идентитет и се предава на здравствена установа

[67] Извор: Правдико.мк

заради утврдување на алкохол во организмот или дејство на дроги или други психотропни супстанции или лекови, а неговото однесување се документира во барањето за поведување на прекршочна постапка со посочување на сведоци и други доказни материјали;

– ако во возилото се наоѓаат малолетни лица, стари или болни лица и во други случаи кога ќе се оцени дека тоа е потребно, се преземаат мерки овие лица да се згрижат и

– доколку во возилото има и друго лице – возач кој не е под дејство на алкохол, може да му се дозволи да го одвезе возилото.

Исклученото возило се остава на безбедно место каде што е извршена контролата, а клучевите му се даваат на возачот. Меѓутоа, ако е очигледно дека возачот нема да ја почитува наредбата и повторно ќе управува со возилото, истото се сместува на безбедно место (во кругот на објектот на Полицијата, на паркинг или во кругот на друг соодветен објект или слично), клучевите се одземаат, а на возачот му се соопштува кога и каде да се јави за преземање на клучевите и возилото.

Возач кој управува со возило, а не му е издадена возачка дозвола или управува со возило од категоријата што не е означена во возачката дозвола, се исклучува од сообраќај, додека не се доведе друго лице – возач за да го преземе возилото. Возач кој управува со возило и во моментот на контролата кај себе нема возачка дозвола, се исклучува од сообраќај сè додека низ соодветна постапка не се утврди дека истата ја поседува.

5.3. Правни средства при поведување на прекршочна постапка кои ја поведува Комисијата за прекршоци

Обезбедена е судска заштита против одлуките за прекршок што ги донесуваат прекршочните органи (Комисиите за прекршоци) со поднесување на Тужба за поведување на управен спор до Управниот суд, а тужба може да поднесе лицето, физичко или правно, на кого е изречена санкцијата, неговиот законски застапник, бранителот, оштетениот и неговиот законски застапник и сопственикот на одземените предмети во прекршочната постапка. Поднесената тужба го одлага извршувањето на одлуката за плаќање на глобата. Управниот суд надлежен да одлучува за управен спор постапката на судска заштита ја

води според Законот за управни спорови. Тужбата се поднесува во рок од осум дена од денот на доставувањето на одлуката за прекршок.

Одлуката на прекршочниот орган може да се оспорува со тужба: ако со одлуката била повредена материјална одредба на законот со кој е пропишан прекршокот, ако биле повредени одредбите на постапката, бидејќи не одлучил надлежен орган или ако одлуката ги нема сите пропишани составни елементи, поради погрешно и нецелосно утврдена фактичка состојба, при што во тужбата може да се наведуваат нови факти и да се предлагаат нови докази само ако тужениот наведе дека без своја вина не бил во можност да ги предложи во постапката, поради висината на изречената глоба ако настанале околности врз основа на кои може да се применат членовите 28 и 31 од Законот за прекршоци и поради изречените санкции, одземање на предметите и трошоците на постапката.

Согласно член 4 и член 13 од Законот за измени и дополнувања на законот за управни спорови, надлежни да решаваат за управните спорови во Република Македонија се: Управниот суд како првостепен суд, кој одлучува по тужба против управен акт, Вишиот управен суд како второстепен суд, кој одлучува по жалба на одлуките на Управниот суд донесени во прв степен и Врховниот суд на Република Македонија кој одлучува по вонредни правни средства против одлуките на Вишиот управен суд. Кога тоа е уредено со Законот за управни спорови, одлуките донесени во управните спорови се задолжителни и извршни.

Тужбата му се предава на Управниот суд непосредно или му се испраќа по пошта. Денот на предавањето на тужбата препорачано по пошта се смета како ден на предавање на судот. Ако тужбата не му е предадена на судот, туку на друг орган, а пристигне до Управниот суд по истекот на рокот за поднесување на тужба, ќе се смета дека е поднесена навреме ако нејзиното поднесување до тој орган може да му се припише на незнаење или на очигледна грешка на подносителот.

Во тужбата мора да се наведе името и презимето и местото на домување на тужителот, односно називот и седиштето на правното лице определено во Централниот регистер, актот против кој е насочена, причините поради кои се тужи, како и во кој правец и обем се предлага поништување на управниот акт. Кон тужбата мора да се поднесе актот

во оригинал или во препис. Ако со тужбата се бара враќање на предмет или надоместок на штета, мора да се стави и определено барање во поглед на предметот или висината на претрпената штета. Со тужбата се поднесува и по еден препис на тужбата и на прилозите за туженият орган и за секое заинтересирано лице, ако има такви лица.

Тужителот може да се откаже од тужбата сè до донесувањето на одлуката. Во тој случај судот со решение ќе ја запре постапката. Ако тужбата е нецелосна или неразбирлива, претседателот на советот ќе го повика тужителот по потреба и преку друг суд во оставениот рок да ги отстрани недостатоците на тужбата. Притоа ќе го поучи што и како треба да направи, ќе му укаже на потребата од полномошник и на последиците што ќе настанат ако не постапи по барањето на судот. Ако тужителот во оставениот рок не ги отстрани недостатоците од тужбата, а тие се такви што ја спречуваат работата на судот, судот со решение ќе ја отфрли тужбата како неуредна, освен ако не најде дека оспореният управен акт е ништовен.

Судот со решение ќе ја отфрли тужбата ако утврди дека: тужбата е поднесена ненавремено или предвреме, актот со кој се оспорува тужбата не е управен акт, ако е очигледно дека со управниот акт кој се оспорува со тужбата не се засега во правото на тужителот или во негов непосреден личен интерес заснован на закон, против управниот акт кој се оспорува со тужбата можело да се изјави жалба, а воопшто не е изјавена или не е навреме изјавена. Се работи за управен предмет за кој не може да се води управен спор и веќе постои правосилна одлука донесена во управен спор за истата работа. Од наведените причини судот може да ја отфрли тужбата во секој стадиум на постапката.

Ако судот на ја отфрли тужбата врз основа на претходно наведените причини, а најде дека управниот акт содржи такви суштествени недостатоци што ја спречуваат оценатa на законитоста на актот, од таа причина со пресуда може да го поништи актот и без доставување на тужбата на одговор.

Ако органот (се мисли и на Комисиите за прекршоци) за време на судската постапка донесе друг акт со кој се менува или става вон сила управниот акт против кого е поведен управен спор, дополнително ќе донесе друг управен акт. Тој орган покрај тужителот едновремено ќе го извести и судот пред кој е поведен спорот. Судот во тој случај ќе го повика тужителот во рок од 15 дена да изјави дали со дополнително

донесениот акт е задоволен или останува при тужбата, и во кој обем, односно дали тужбата ја проширува и врз новодонесениот акт. Ако тужителот изјави дека со дополнително донесениот акт е задоволен или ако не даде изјава во определениот рок, судот ќе донесе решение за запирање на постапката; доколку тужителот изјави дека не е задоволен со новиот акт, судот ќе ја продолжи постапката.

Доколку судот не ја отфрли тужбата со решение поради неотстранети недостатоци на истата, ниту го поништи актот поради суштествени недостатоци, по еден препис од тужбата со прилозите ќе достави на одговор до тужената страна и до заинтересираните лица ако ги има. Одговорот се дава во рок што ќе го определи судот, кој не може да биде пократок од 8, ниту подолг од 30 дена. Во тој рок тужената странка е должна да ги испрати до судот сите списи што се однесуваат на предметот. Ако тужената страна и по второто барање не ги достави списите на предметот или ако изјави дека не може да ги достави, судот може да ја реши работата и без списите.

За управните спорови Управниот суд одлучува по правило на нејавна седница, и тоа за законитоста на актите и за самата управна работа одлучува со решение без усна расправа, а јавна усна расправа ќе одржи и со пресуда ќе одлучи за самата управна работа ако: сложеноста на предметот во управниот спор тоа го налага, неопходно е заради подобро разјаснување на управната работа или утврдување на фактичката состојба, судот изведува докази и во случаите во членовите 22, 36 став 3 и 40 од Законот за управни спорови.

Управниот суд одлучува по правило врз основа на фактите што се утврдени во управната постапка или врз основа на фактите што сам ќе ги утврди. Ако судот најде дека спорот не може да се расправа врз основа на фактите што се утврдени во управната постапка, поради тоа што во однос на утврдените факти постои противречност во списите, ако тие во суштествени точки се нецелосно утврдени, ако од утврдените факти е изведен неправилен заклучок во однос на фактичката состојба, или ако најде дека во управната постапка не се водело сметка за правилата на постапката што би биле од влијание врз решавањето на работата, судот ќе го поништи оспорениот управен акт со пресуда. Во таков случај надлежниот орган е должен да постапи онака како што е определено во пресудата и да донесе нов управен акт. Ако поништувањето на управниот акт и повторно водење на

постапката пред надлежниот орган би предизвикало за тужителот штета која тешко би можела да се надомести или ако врз основа на јавни исправи и други докази во списите на предметот е очигледно дека фактичката состојба е поинаква од онаа што е утврдена во управната постапка, или ако во истиот спор веќе еднаш е поништен управниот акт, а надлежниот орган во целост не постапил по пресудата, тогаш судот ќе ја утврди фактичката состојба и врз основа на така утврдена фактичка состојба ќе донесе пресуда.

Со пресуда судот тужбата ја уважува како основана или ја одбива како неоснована. Ако тужбата се уважува, судот го поништува оспорениот управен акт. Кога судот ќе најде дека оспорениот управен акт треба да се поништи, може, ако природата на работа тоа го дозволува и ако податоците на постапката даваат сигурна основа за тоа, со пресуда да ја реши управната работа. Судот задолжително ќе постапи така во повеќе случаи помеѓу кои и ако станува збор за акти донесени во прекршочна постапка од надлежни органи според овој закон. Исто така важно за Комисиите за прекршоци, е ако претходно со пресуда го поништил управниот акт, а органот не постапил по насоките и ставовите на судот изнесени во пресудата или ако надлежниот орган по поништувањето на управниот акт донесе управен акт спротивно на правното мислење на судот или спротивно на забелешките од судот во однос на постапката, па тужителот поднесе нова тужба, таквата пресуда во сè го заменува актот на надлежниот орган. Со пресудата со која се поништува оспорениот управен акт судот ќе одлучи и за барањето на тужителот за враќање на предметот.

Против одлуките на Управниот суд странките можат да изјават жалба во рок од 15 дена од денот на доставувањето на одлуката преку Управниот суд до Вишиот управен суд. Против одлука на Управниот суд, органот чиј акт бил предмет на управниот спор може да поднесе жалба преку Државниот првобранител на Република Македонија. Во жалбата не можат да се истакнуваат нови факти ниту да се предлагаат нови докази, освен ако се однесуваат на суштествени повреди на одредбите од постапката пред судот поради кои може да се изјави жалба. Против одлуката на судот жалба може да се изјави поради: суштествени повреди на одредбите на постапката, поради погрешно и нецелосно утврдена фактичка состојба и поради погрешна примена на материјалното право.

Вишиот управен суд по жалба по правило одлучува без расправа. Кога советот на Вишиот управен суд ќе најде дека заради правилно утврдување на фактичката состојба е потребно да се повторат веќе изведените докази, ќе закаже расправа. Кога на седницата на советот ќе се утврди дека пресудата против која е изјавена жалба се заснова на суштествена повреда на одредбите на овој или на друг закон или на погрешно и нецелосно утврдена фактичка состојба, а пресудата веќе еднаш била укината, Вишиот управен суд ќе закаже расправа и мериторно ќе одлучи.

Постапката окончана со пресуда или решение може да се повтори на барање на странката од причини наведени во член 43 од Законот за управни спорови. Повторување на постапка може да се бара најдоцна во рок од 30 дена од денот кога странката дознала за причината за повторувањето. Ако странката дознала за причината за повторувањето пред да биде окончана постапката во судот, но таа причина не можела да ја употреби во текот на постапката, повторување може да се бара во рок од 30 дена од денот на доставувањето на одлуката. По истекот на пет години од правосилноста на одлуката, повторување не може да се бара.

По тужбата за повторување на постапката одлучува судот што ја донел одлуката на која се однесува причината за повторувањето и тужбата се поднесува до тој суд кој е надлежен да одлучува, а во тужбата мора да се наведе: пресудата или решението во постапката чие повторување се бара, законската основа за повторувањето и доказите, односно околностите што го прават веројатно постоењето на таа основа, околностите од кои произлегува дека тужбата е поднесена во законскиот рок и со што се докажува тоа и во кој правец и во кој обем се предлага измена на пресудата, односно на решението донесено во постапката чие повторување се бара.

За тужбата за повторување на постапката судот одлучува на нејавна седница. Судот ќе ја отфрли тужбата со решение ако утврди дека тужбата ја поднело неовластено лице или дека тужбата е ненавремена или дека странката не го направила веројатно постоењето на законската основа за повторувањето. Ако судот не ја отфрли тужбата според претходно наведеното, ќе ја достави до спротивната страна и до заинтересираните лица и ќе ги повика во рок од 15 дена да одговорат на тужбата.

По истекот на рокот за одговор на тужбата, судот со пресуда одлучува за тужбата за повторување на постапката. Ако се дозволи повторување, ќе се стави вон сила поранешната одлука во целост или делумно, поранешните процесни дејствија врз кои не влијаат причините за повторувањето нема да се повторуваат. Со пресудата со која се дозволува повторувањето ќе се реши и за главната работа.

Против одлуката на судот донесена по тужбата за повторување на постапката, Јавниот обвинител на Република Македонија може да поднесе барање за заштита на законитоста. Врховниот суд на Република Македонија по барање за заштита на законитоста одлучува на општа седница.

Кога судот ќе поништи акт против кој бил поведен управен спор, предметот се враќа во состојба во која се наоѓал пред да е донесен поништениот акт. Ако според природата на работата што била предмет на спорот, место поништениот управен акт треба да се донесе друг, надлежниот орган е должен да го донесе без одлагање, а најдоцна во рок од 30 дена од денот на доставувањето на пресудата. Надлежниот орган притоа е врзан со правното мислење на судот, како и со забелешките на судот во однос на постапката.[68]

5.4.Внатрешна контрола

Одделот за внатрешна контрола, криминалистички истраги и професионални стандарди е контролниот механизам на Министерството за внатрешни работи врз работата на полицијата и Министерството, поради што и надлежностите на Одделот опфаќаат широк спектар на мерки и активности, кои се преземаат и се насочени кон утврдување на непрофесионалното, незаконито и неетичко постапување на вработените во Министерството за внатрешни работи, како и преземање на низа мерки и активности за нивно спречување од превентивен и репресивен аспект. Согласно Законот за внатрешни работи, Одделот за внатрешна контрола, криминалистичи истраги и професионални стандарди е посебна и независна организациска единица на Министерството за внатрешни

[68] Извор комисија за прекршоци Кочани началник Сашко Милев

работи која остварува внатрешна контрола за потребите на Министерството и спроведува постапки за оценување на законитоста на постапувањето на вработените во МВР.

Граѓаните имаат право да поднесат претставка до Министерството, односно до Одделот заради заштита и остварување на своите права и кога сметаат дека со постапувањето на работникот во Министерството се повредени нивните слободи и права. За извршената проверка на наводите во претставката Одделот за внатрешна контрола, криминалистички истраги и професионални стандарди во рок не подолг од 30 дена од приемот на претставката во писмена форма треба да го извести подносителот за утврдената состојба и преземените мерки.

Антикорупциската борба во Министерството и полицијата во континуитет ќе биде насочена кон одржување на веќе постигнатите резултати и подигање на нивото на ефикасност. Одделот за внатрешна контрола, криминалистички истраги и професионални стандарди со својата проактивна борба против корупцијата ќе презема мерки и активности со кои ќе го стесни просторот на коруптивното однесување на вработените во Министерството и полицијата, како и откривање и соодветно санкционирање на секој конкретен случај на незаконито и непрофесионално постапување на вработените во Министерството. Акцент на работата на Одделот ќе биде даден на доследно почитување на корпусот на човекови слободи и права согласно Уставот на Република Северна Македонија и ратификуваните меѓународни договори од страна на Министерството и полицијата. Имајќи ја предвид определбата за целосно остварување на превентивната функција, Одделот за внатрешна контрола, криминалистички истраги и професионални стандарди ќе врши континуирани контроли во организациски единици на Министерството заради доследно применување на законските прописи, постапување согласно правила и прописите со цел заштита на чоековите слободи и права и воспоставување на партнерскиот однос со граѓаните, како и целосно почитување на човековите слободи и права, а сè со цел функцијата на полицијата да се реализира како сервис на граѓаните.

Врз основа на прибраните податоци информации и сознанија до кои ќе дојде Одделот за внатрешна контрола, криминалистички истраги и професионални стандарди ќе бидат преземени плански и организирани мерки и активности со цел документирање и

докажување на незаконското, непрофесионално и коруптивно постапување на вработените во Министерството.[69]

5.5. Казни и нивно застарување

Секое непочитување на правилата на сообраќајот претставува прекршок, кој се дефинира како противправно дело кое со закон е определено како прекршок, чии обележја се определени со закон и за кое е пропишана прекршочна санкција. За прекршоци на прекршочно одговорни полнолетни сторители може да им се изречат следниве санкции:

1) глоба;

2) опомена;

3) престанок на важење на возачка дозвола;

4) забрана на управување со моторно возило;

Глобата се пропишува и изрекува како главна санкција, а пак опомената се изрекува наместо глобата кога се работи за полесен прекршок.

Глоба

Глобата за физичко лице се состои во плаќање на определен паричен износ, којшто не може да биде помал од 15 евра во денарска противвредност, ниту поголем од 1000 евра во денарска противвредност. Во одлуката за прекршокот се определува рокот за плаќање на глобата, кој не може да биде пократок од осум дена, ниту подолг од 30 дена од денот на правосилноста на одлуката. Во оправдани случаи кога сторителот нема доволно имот, не е вработен, боледува од некоја болест и други слични околности кои го оправдуваат тоа, може да се дозволи глобата да се исплати во рати. Ако сторителот делумно или целосно не

[69] https://mvr.gov.mk/page/sektor-za-vnatreshna-kontrola

ја плати глобата во утврдениот рок, ќе се спроведе присилно извршување согласно одредбите од Законот за извршување.

Престанок на важење на возачка дозвола

Судот може да изрече санкција престанок на важење на возачка дозвола, доколку е сторен прекршок во безбедноста на сообраќајот со кој е предизвикана опасност за настанување на тешка последица и доколку е поднесен доказ дека сторителот постигнал 100 негативни бодови во јавниот сообраќај. Сторителот на кој му е изречен престанок на важење на возачка дозвола од одредена категорија, не може да се стекне со право на управување со моторно возило од категоријата со која го сторил прекршокот за кој му е одземена возачката дозвола пред истекот на една година од денот на престанокот на важењето на возачката дозвола. Изречената санкција престанок на важење на возачка дозвола нема да биде извршена, ако поминале повеќе од две години од правосилноста на одлуката за прекршок.

Забрана на управување со моторно возило

За прекршок против безбедноста на јавниот сообраќај, со кој е предизвикана опасност за настанување на тешка последица, односно со дејствието настане штетна последица може да се изрече санкција забрана на управување со моторно возило на определени видови или категории во траење од 30 дена до една година. Додека пак, за тој што нема возачка дозвола, забраната на управување со моторно возило опфаќа забрана за стекнување на возачка дозвола во период од 30 дена до една година.

За тој што нема возачка дозвола, а стори прекршок, забраната на управување со моторно возило опфаќа забрана за стекнување на возачка дозвола во период од 30 дена до една година.

Кога овластениот орган за поведување на прекршочна постапка ќе констатира прекршок составува записник, во кој ги забележува битните елементи на дејствието од кое произлегува правното обележје на прекршокот, времето, местото и начинот на сторувањето на прекршокот, описот на дејствието и лицата затекнати на самото место.

Записникот го потпишува овластено службено лице и сторителот. Кога службеното лице ќе утврди дека е сторен прекршок, на сторителот на прекршокот ќе му врачи покана за плаќање на глоба, во рок од осум дена од денот на врачувањето на поканата.

Ако сторителот доброволно не ја плати глобата, службеното лице ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка до надлежниот суд, односно прекршочен орган. Доколку сторителот го признае делото што му се става на товар или ако овластеното службено лице прекршокот го утврди лично или го утврди со употреба на соодветни технички средства и направи, службеното лице веднаш ќе издаде платен налог.

Платен налог

Ако сторителот го признае делото што му се става на товар или ако овластеното службено лице прекршокот го утврди лично или го утврди со употреба на соодветни технички средства и направи, службеното лице веднаш ќе издаде платен налог. Се смета дека сторителот на прекршокот со потписот на приемот на платниот налог се согласува да ја плати глобата. Сторителот е должен да ја плати глобата во рок од осум дена од приемот на платниот налог на сметката на органот означен во платниот налог. Доколку сторителот ја плати глобата во тој рок, ќе плати само половина од изречената глоба и нема да плати трошоци за постапката.

Ако сторителот на прекршокот не ја плати глобата во дадениот рок, службеното лице ќе поднесе барање за поведување на прекршочна постапка до надлежниот суд.

Застарување

Прекршочната постапка не може да се поведе ниту да се води ако поминат три години од денот кога е сторен прекршокот. Застарувањето на прекршочното гонење започнува од денот кога е сторен прекршокот. Ова се однесува за поведувањето на прекршочната постапка за изрекување прекршочна санкција. Застареноста за изречената прекршочна санкција не може да се изврши ако од денот на правосилноста на одлуката за прекршокот помине една година.

Застарувањето на извршување на прекршочната санкција започнува да тече од денот кога одлуката за прекршокот станала правосилна. Застареност на прекршочната санкција настанува во секој случај кога ќе измине двапати онолку време колку што според закон се бара за застареност на извршувањето (објективен рок).[70]

Прекршочната постапка не може да се поведе ако помине една година од денот кога е сторен прекршокот. Прекршочното гонење застарува во секој случај кога ќе помине двапати онолку време колку што според закон се бара за застареност на прекршочно гонење. За прекршоци од одредени област со закон може да се пропише и подолг рок за застареност на прекршочно гонење, но не подолг од пет години.

Изречената казна и заштитна мерка не можат да се извршат ако од денот на правосилноста на пресудата помине една година. Извршувањето на казната, односно заштитната мерка застарува во секој случај кога ќе помине двапати онолку време колку што според закон се бара за застареност на извршувањето на казната и заштитната мерка.

6.Резултати и анализа

По спроведената анализа на статистичките податоци од годишните извештаи за 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 и 2020 год. за контолирани возила и возачи во сообраќајот, се утврдува дека во 2015 година се контролирани 12 193 возила и возачи, а санкционирани биле 1199 возачи, од кои усно биле предупредени само 60, а писмено 659, и биле поднесени вкупно 25 барања за поведување прекршочна постапка од сторени сообраќајни незгоди и 849 од прекршоци по ЗБСП и ЗВ. Во 2016 година се контролирани 16 869 возила и возачи, а санкционирани биле 1674 возачи, од кои усно биле предупредени 120, а писмено 294, и биле поднесени вкупно 32 барања за поведување прекршочна постапка од сторени сообраќајни незгоди и 728 од прекршоци по ЗБСП и ЗВ. Во 2017 година се контролирани 10 504 возила и возачи, а санкционирани биле 1692 возачи, од кои усно биле предупредени 50, а писмено 324, и биле поднесени вкупно 22 барања за поведување прекршочна постапка од сторени сообраќајни незгоди и 882 барања за поведување

[70] Извор Правдико

прекршочна постапка од прекршоци по ЗБСП и ЗВ. Во 2018 година се контролирани 11 385 возила и возачи, а санкционирани биле 2305 возачи, од кои усно биле предупредени 40, а писмено 593, и биле поднесени вкупно 26 барања за поведување прекршочна постапка од сторени сообраќајни незгоди и 936 од прекршоци по ЗБСП и ЗВ. Во 2019 година се контролирани 9450 возила и возачи, а санкционирани биле 2029 возачи, од кои усно биле предупредени 30, а писмено 307, и биле поднесени вкупно 30 барања за поведување прекршочна постапка од сторени сообраќајни незгоди со потешки последици и 634 од прекршоци по ЗБСП и ЗВ, и во 2020 година се контролирани 8759 возила и возачи, а санкционирани биле 1682 возачи, од кои усно биле предупредени 40, а писмено 252, и биле поднесени вкупно 38 барања за поведување прекршочна постапка од сторени сообраќајни незгоди со потешки последици и 350 од прекршоци по ЗБСП и ЗВ.

Табела 1: Статистички податоци за периодот на истражувањето за ОБПС Виница

Година	Конт.возила и возачи	Под.барања за поведување на прекрш.постапка од С.Н	П.п.н	М.п.н	Писмено предупр.	Усно пред.	Барања до Ком.за прекрш.од ЗБСП и ЗВ
2015	12193	25	540	/	659	60	849
2016	16869	32	731	529	294	120	728
2017	10504	22	764	554	324	50	882
2018	11385	26	772	900	593	40	936
2019	9450	30	771	921	307	30	634
2020	8759	38	750	640	252	40	350

За периодот на истражувањето споредено по години, можеме да забележеме дека имаме тренд на намалување на контролирани возила и возачи, но зголемена репресивна политика на полициските службеници, односно процентуално зголемување на соодносот помеѓу контролирани и санкционирани учесници. Исто така, можеме да утврдиме дека и бројот на поднесени барања до комисијата има тенденција на намалување, што значи дека санкционираните учесници се свесни за прекршокот и ОБПС Виница има зголемување на бројот на реализирани глоби. Во 2015 година отскокнува бројот на писмено предупредени

учесници затоа што се спремаа измени во законот за безбедност на сообраќајот и патиштата, со тоа што се воведе регистрирање на негативни поени и мандатни платни налози.

Горенаведените податоци се прикажани подолу на графикон, на кој може да се забележи односот на контролирани возила и учесници во сообраќајот со изречени сообраќајни глоби и предупредувања.



Графикон 1: Контролирани возила и учесници во сообраќајот со изречени сообраќајни глоби и предупредувања

Доколку се спореди процентуално, бројот на контролирани возила и возачи, во однос на бројот на изречени глоби по години за ОБПС Виница, се доаѓа до следните резултати:

- За 2015 година процентот е 10,32 %
- За 2016 година процентот е 9,92 %
- За 2017 година процентот е 16,1 %
- За 2018 година процентот е 20,2 %
- За 2019 година процентот е 21,4 %
- За 2020 година процентот е 22,4 %

Гледано по години, од 2015 до 2020 година, можеме да видиме дека постепено се заострува репресивната политика на полициските службеници, со што можеме да утврдиме дека сме се поефикасни во превентивно-репресивната функција. Истото можеме да го утврдеме и со тоа што имаме тренд на намалување на сторени сообраќајни незгоди со потешки последици во последите години од 2015 до 2020 год.

По спроведената анализа на статистичките податоци од годишните извештаи за 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 и 2020-та, за поднесени барања за поведување прекршочна постапка по сторена сообраќајна незгода со потешки последици, можеме да видеме дека имаме тренд на намалување и ќе се трудеме овој тренд да продолжи во континуитет. За да продолжеме ефикасно да работиме, од страна на МВР секојдневно се спроведуваат акциски контроли за одржување на безбедноста на патиштата и сообраќајот на високо ниво. Така, од 2015 година до 2020 година постојано се спроведувани бројни акциски контроли, како на републичко, така и на локално ниво. Во 2015 год. на територија на град Виница спроведени биле 15 републички акциски контроли, 10 локални акциски контроли и 20 зајакнати акциски контроли, во 2016 спроведени биле 12 РАК, 15 ЛАК и 15 ЗАК, во 2017 година спроведени биле 52 РАК, 35 ЛАК и 116 ЗАК, во 2018 год. спроведени биле 55 РАК, 79 ЛАК и 41 ЗАК, во 2019 година спроведени биле 57 РАК, 38 ЛАК и 69 ЗАК, додека пак во 2020 година на територија на Општина Виница спроведени се 27 РАК, 25 ЛАК и 23 ЗАК. По сето ова можеме да ја забележеме тенденцијата на зголемува на овие акциски контроли се со цел да се одржува безбедноста на патиштата и сообаќајот на виско ниво.

Табела 2: Статистички податоци за периодот на истражување за спроведени акциски контоли на територија на Општина Виница

Година	Републичка акциска контрола	Локална акциска контрола	Зајакната акциска контрола
2015	15	10	20
2016	27	28	15
2017	52	35	79
2018	55	79	71

2019	57	48	79
2020	27	25	23

Од горенаведената табела можеме да воочиме дека во 2020 година е мал бројот на спроведени акциски контроли, но тоа се должи на тоа што во 2020 година се појави светската пандемија од Ковид-19, која е причина на зголемени рестрикции во движењето на ниво на цела територија на Република Северна Македонија. Исто така, беа донесени голем број на мерки за заштита од овој вирус, како што се: полициски часови, карантини и слично. Затоа овде имаме тенденција на намалување на статистичките податоци во сите категории.

Наведените податоци ако ги прикажеме графички можеме полесно да ја воочиме тенденцијата на зголемени акциски контроли и да направиме споредба од година во година.



Графикон 2: Спроведени акциски контроли

Спроведените акциски контроли можат да бидат од различен карактер согласно проблематиката која се појавува. На пример, во летниот период во Виница е зголемен бројот на повратници од странство и со самото тоа се зголемува и бројот на моторни

возила и моторцикли, па акциска контрола може да се спроведе за непрописно паркирани возила, за некористење на заштитен шлем односно кацига итн. Исто така, акциската контрола може да биде за недозволена брзина, за технички преглед на превозниците кои вршат јавен превоз, за престигнување на полна линија и слично. ОБПС Виница спроведува и локални акциски системски контроли на моторни и други возилата, на возачите, товарот и патниците, но и во однос на непрописно запирање и паркирање и неовластено вградување и користење на уреди за давање на посебни светлосни и звучни знаци во возилата, управување на возило со брзина поголема од пропишаната, во однос на прекршоци кои ги чинат возачите на велосипеди, велосипеди со помошен мотор, мопеди и моторцикли и по други основи.

Ноември годинава, споредено со истиот месец претходната година, на ниво на државата за 21 процент е намален бројот на сообраќајни незгоди, за 36 отсто е намален бројот на жртви, за 75 отсто е намален број на загинати пешаци, а за 47 отсто е намален бројот на сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди.

И на територијата на ОВР Виница е евидентно намалувањето на сообраќајни незгоди, особено оние со тешки телесни повреди, кои се намалени за 80 отсто, а вкупниот број на сообраќајни незгоди е намален за 37 отсто.



[71]

Слика 3: Сообраќајна контрола

Со анализата на овие податоци можеме да кажеме дека полициските службеници од ОБПС Виница успешно се справуваат со предизвиците во областа на сообраќајот и се во служба на граѓаните секојдневно, со тоа што делуваат превентивно и репресивно со цел спроведување на законите и воспоставување ред во сообраќајот. Иако недостатокот на материјално-технички средства е евидентен, како и недостатокот на мотивација, тие се успешни во своето работење и интегритетот на сообраќајната полиција е на високо ниво. Со тоа се прифаќа и поставената поединечна хипотеза бидејќи недостатокот на обука секако влијае на работата на полициските службеници, недостаток на на МТС исто така влијае во степенот на ефикасност на полициските службеници кои се на терен со оглед дека во законската регулатива е предвидено службените возила треба да се менуваат на 5 години или 120 000 км. А моментално ОВР Виница располаѓа со возила стари околу 10 години со изминати 250 000 км, максимално амортизирани и постојано со дефекти. Секако дека ова влијае демотивирачки на полициските службеници, со оглед на фактот дека возниот парк во државата веќе е на доста високо ниво. Обуките на полициски службеници во ОВР Виница се реткост, и со тоа секако заостанува со следење на законските регулативи. По потреба единствено се разработуваат телеграми и закони и се укажува на некои слабости и пропусти во работата и односот на поедини полицајци. Исто така,

[71] Извор www.google.com

старешинскиот кадар дава упатства за активностите во работата и секогаш се достапни за консултации, за раговарање за одредени проблеми за истите успешно да се надмине. Особено големо внимание е посветено за разработување на Законот за Кривична постапка, Измените во Законот за возила и Измените во Законот за безбедност на сообраќајот и патиштата. Од страна на командирот на БПС перманентно се следи активноста со укажување и насочување во службите.

6.1. Скала на ставови (Скала од Ликертов тип)

За да утрдиме дали се прифаќа или отфрла поставената хипотеза на истражувањето, дали искуството стекнато на работното место, познавањето на законските прописи, одговорноста на полициските службеници влијаат на ефикасноста на работата изразено преку бројот изречени сообраќајни глоби, ќе се примени Скала на ставови, односно Скала од Ликертов тип.

Во скалата од Ликертов тип искажани се ставовите на членовите на ОБПС Виница и ставовите на 5 командири за БПС во СВР Штип:

На командирите и на членовите на ОБПС при СВР Штип им беше понудена петостепена скала со можни одговори: „Сосема се сложувам“, „Главно се сложувам“, „Неодлучен сум“, „Главно не се сложувам“ и „Воопшто не се сложувам“, за утврдување ефикасноста на работата на ОБПС при Министерството за внатрешни работи во Република С. Македонија, преку следните тврдења:

1. Искуството на работното место како член на ОБПС;

2. Познавањето на законските прописи;

3. Одговорноста на полициските службеници и

4. Интегритетот на полициските службеници,

Членовите на ОБПС на сите тврдења одговорија со „Сосема се сложувам“.

Командирите на БПС при СВР на тврдењето под реден број 1 четворица одговорија со „Сосема се сложувам“ и еден со „Воопшто не се сложувам“. На тврдењето под реден број 2 четворица одговорија со „Сосема се сложувам“ и еден со „Главно се сложувам“. На тврдењето под реден број 3 четворица одговорија со „Сосема се сложувам“ и еден со „Главно се сложувам“.

Од спроведената анализа на Скалата на ставови, односно Скалата од Ликертов тип, се утврдува дека не постои разлика во ставовите помеѓу членовите на ОБПС Виница и командирите на БПС при СВР Штип и се прифаќа поставената хипотеза на истражувањето дека искуството, познавањето на законските прописи и одговорноста на сите членови на ОБПС влијаат на степенот на ефикасноста на работата ОБПС во Министерството за внатрешни работи во Република Северна Македонија, изразено преку бројот на изречени глоби и предупредувања.

За да се утврди дали се прифаќаат или се отфрлаат поставените хипотези за ефикасноста на работата на ОБПС, се спроведе анкета на членовите на ОБПС Виница и на 5 командири на БПС при СВР-Штип во Министерството за внатрешни работи на Република Северна Македонија, кои одговараа за следните теми:

1. Мотивот за работа во ОБПС и обуката;

2. Статусот на членовите на ОБПС изразен преку платата и други надоместоци како на пример плаќање на пекувремени часови;

3. Просторните, техничките услови и МТС.

На сите им беа поставени 5 прашања поврзани со хипотезите, и тоа:

1. Дали со оглед на зголемениот број на возила е потребен поголем број на полициски службеници во ОБПС?

2. Дали мотивот за работа во ОБПС е битен предуслов за поголема ефикасност на ОБПС?

3. Дали статусот на членовите на ОБПС во рамки на организациската поставеност во Министерството за внатрешни работи, изразено преку плата и други надоместоци влијае на ефикасноста на ОБПС?

4. Дали постојат доволно просторни и материјално-технички средства за вршење на работата?

5. Дали просторните и материјално техничките средства влијаат на ефикасноста на работата?

На сите анкетирани им беа понудени 2 можни одговори на прашањата и тоа со: „Да“ и „Не“.

Членовите на ОБПС Виница на прашањата под број 1, 2 ,3 и 5 одговорија со „Да“, на прашањето под број 4 одговорија со „Не“.

Командирите на БПС при СВР Штип во Министерството за внатрешни работи на Република Северна Македонија, на прашањето под реден број 1 тројца одговорија со „Да“, а 2 со „Не“, на прашањето под реден број 2 четворица одговорија со „Да“, а еден со „Не“, на прашањето под реден број 3 четворица одговорија со „Да“, а еден со „Не“, на прашањето под реден број 4 четворица одговорија со „Да“ и еден со „Не“ и на прашањето под реден број 5 четворица одговорија со „Да“, а еден со „Не“.

Од спроведената анализа на анкетата се утврдува дека не постои разлика во ставовите помеѓу членовите на ОБПС Виница и командирите на БПС при СВР-Штип и се прифаќаат поставените хипотези на истражувањето дека:

- зголемениот број на ОБПС,

- статусот на членовите на ОБПС изразен преку платата и други надоместоци,

- просторните и материјално-техничките средства влијаат на степенот на ефикасноста на работата на ОБПС при Министерството за внатрешни работи на Република Северна Македонија.

За да утрдиме дали се прифаќа или отфрла поставената хипотеза на истражувањето, дека полицијата како јавен сервис на граѓаните успешно одговора на предизвиците со кои се соочува во насока на превентивно и репресивно делување, како и успешно применување на законите и законските измени од 2020 година. Во законските измени од 2020 година станува збор за укинување на негативните поени и воспоставување можност на плаќање на глобите на пола од износот, ако се плати во предвидениот рок од 8 дена,

дали успешно се применуваат измените во Законот за безбедност на сообраќајот и патиштата, ќе се примени исто така Скала на ставови.

Во скалата на ставови искажани се ставовите на командири на БПС при СВР-Штип во Виница, Берово, Делчево, Штип и Кочани.

На командирите на БПС при СВР Штип им беше понудена петостепена скала со можни одговори: „Сосема се сложувам“, „Главно се сложувам’, „Неодлучен сум“, „Главно не се сложувам“ и „Воопшто не се сложувам“ на следните тврдења:

1. Измените на ЗБСП од 2020 година покажа зголемена ефикасност, заагажираност и зголемена активност на полициските службеници;

2. Реформата во Законот за Возила, а согласно член 344 од ЗБСП со вметнување на можност на полициските службеници кои ќе констатираат дека возилото е нерегистрирано повеќе од 6 месеци, да го одземат привремено возилото во траење до 90 дена го намали бројот на нерегистрирани возила и

3. ОБПС одговорија на обврската и имаат капацитет за успешно справување со сообраќајните прекршоци.

Судиите за прекршоци при основните судови во Виница, Берово, Делчево, Штип и Кочани, на тврдењето под реден број 1, дадоа два одговори со „Сосема се сложувам“, два одговори со „Главно се сложувам“, еден одговор со „Неодлучен сум“ и ниту еден одговор со „Воопшто не се сложувам“.

На тврдењето по реден број 2, три одговори имаше со „Сосема се сложувам“, два одговори со „Главно се сложувам“, и ниту еден одговор со „Воопшто не се сложувам“.

На тврдењето под реден број 3, два одговори имаше со „Сосема се сложувам“, три одговори со „Главно се сложувам“ и ниту еден одговор со „Главно не се сложувам“.

Од спроведената анализа на Скалата на ставови, односно Скалата од Ликертов тип, се утврдува дека се прифаќа поставената хипотеза на истражувањето дека Реформата во Законот за возила, а согласно член 344 од ЗБСП, која предвидува одземање на возило кое подолг временски период е нерегистрирано, го намали бројот на нерегистрирани возила во сообраќајот и дека полицијата како јавен сервис на граѓаните успешно одговорија на

предизвиците со кои се соочуваат во насока на превентивно и репресивно делување, како и успешно применување на законите и законските измени од 2020 година. Во законските измени од 2020 година станува збор за укинување на негативните поени и воспоставување можност на плаќање на глобите на пола од износот, ако се плати во предвидениот рок од 8 дена.

7.Заклучок и препораки

Промените на општествено-економскиот и политичкитот систем на Република Македонија по нејзиното осамостојување ја наметна потребата од воспоставување правна држава, заснована врз демократските принципи кои подразбираат легитимност во организирањето и дејствувањето на сите органи на државната власт вклучувајќи ја и полицијата. Економската криза, влијанието на регионалната нестабилност, војните и конфликтите, појавата на нов вид на криминал, сè поголемата застапеност на организираниот криминал, како и несоодветната опременост на полицијата, претставуваа проблем во нормалното функционирање и делување на полицијата. Посебно сега кога живееме во време на светска епидемија и зголеменото користење на социјалните мрежи видовме дека полицијата е ставена на еден голем предизвик. Превентивното – репресивно делување на полицијата е од голема важност за поставување на правна држава, која ќе биде во служба на граѓаните. Недостатоците и пропустите во организираноста и функционирањето на полицијата се очигледни и ден денес, но особено согледани беа по конфликтот во 2001 година. Големиот број недостатоци кои се појавија во тој период ја наметнаа потребата од целосно реформирање на полицијата на Република Македонија и нејзино приспособување на реалните потреби на општеството, како и градење на полиција врз принципите и критериумите на европските држави. Со реформите во полицијата на Република Македонија беше направен голем исчекор во создавањето на нова модерна организациска структура и во градењето нов модел на управување и раководење со полицијата, способен ефикасно да ги следи сите општествени промени. Всушност, полицијата на Република Македонија мораше да биде градена според стандардите и барањата на Европската Унија, а главните двигатели на креирањето на новата структура беа носителите иа управувачките и раководните функции во полициската организација. Сето ова ја создаде потребата од модернизација, усовршување и обучување на

полициските службеници, како постепено да дојдеме до една модерна и образована полиција. Со донесувањето и имплементацијата на Законот за полиција се утврди новата физиономија на полицијата на Република Македонија и новиот начин на управување и раководење. Најголемите предизвици кои се наметнаа се однесуваа на процесот на децентрализација на полицијата, со што се пристапи и кон децентрализација на одредени раководни функции, како и пренесување на овластувања и надлежности од едно на друго ниво, но и воведување на концептот на „Полициско работење во заедницата“, преку кој се прошири функцијата на полицијата во општеството и локалната заедница во делот на заедничка работа и воспоставување меѓусебна доверба со граѓаните. Иако децентрализацијата на полицијата претставува јасен знак за напредокот и исполнувањето на реформите во полицијата, сепак она што треба да биде предизвик на носителите на управувачките функции во полицијата е начинот на избор и назначувањето на командирите на полициските станици од општа надлежност. Тоа, на целокупната територија на Република Северна Македонија треба да се одвива во согласност со Законот за полиција, односно командирите да се избираат од советите на општините. Всушност, на таков начин предвидено е да се избегнат сите сомневања во поставување на овие функции на лица од политички причини и да се овозможи назначување на вистински компетентни лица кои ќе раководат со пониските нивоа во полициската хиерархија. Но, сето ова во пракса гледаме дека ниту најмалку не е така, бидејќи командирите и политиката многу се имаат испреплетено со полицијата. Затоа, и од наведените анализи гледаме дека сето ова влијае на работата на полицијата и ја намалува ефикасноста на полицијата. Затоа мислам дека овој начин на бирање на одговорни лица и старешински кадар не е добар. Сметам дека старешински кадар треба да се избира согласно неговите вредности, стаж, интегритет и образование сè со цел да имаме функционална полиција и мотивирани полициски службеници. Меѓу другото, суштинските реформи во полицијата се потребни и треба да доведат и до градење функционален систем за напредување во кариерата на полициските службеници, кој ќе зависи од принципите на стручност, компетентност и заслуги врз основа на резултатите од работата, што ќе биде поттик за јакнење на професионализмот. Тоа значи зајакнување на системот за човечки ресурси преку градење строга политика на унапредување, која ќе биде заснована исклучиво на заслуги и лични квалификации. На овој начин ќе се направи битен чекор во зголемувањето на

оперативниот капацитет и ефикасноста на полицијата. На сето ова треба да се додаде и доразвивањето на успешен систем на образование и обука на полициските службеници преку следење на нивните потреби за дообучување и стручно усовршување. Исто така, битен елемент во ова е и мотивацијата и желбата на полициското службеник да го работи тоа што стварно „му лежи“ и има желба да го работи. На пример, од веќе спроведените анализи, кои ги имам направено, може да се забележи дека немотивиран полициски службеник, и недостаток на желба да работи како сообраќаен полицаец, може да влијае на целокупната работа на одделението. Како се вели - екипата е добра колку што е добар најслабиот играч во неа. Така ако имаме немотивиран и незаинтересиран полициски службеник, кој по казна или политички реваншизам или слично е ставен да работи како таков, тој може да влијае на целокупната работа на одделението за безбедност на сообраќајот и патиштата и да ја нарушувара работната атмосфера со него. Всушност, и новиот концепт на полицијата во заедницата бара од полициските раководители способност за раководење, способност за комуницирање, склоност кон слушање, кон иновации и консултации, менторство, мотивација, поттик, тимско работење и решавање на проблемите.

Во Република Северна Македонија во последно се донесоа многу измени во законските одредби во врска со сообраќајот. Така на пример, од извршената анализа на законските измени и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот и патиштата, [72] може да се заклучи дека измените добро влијаеле на работата на полициските службеници и е позитивен за граѓаните бидејќи добро го имаат разработено законот и имаме намалување на казните за непочитување на законските одредби во него.

Од извршената анализа на Законот за возила, можеме да заклучиме дека со тоа што е вметнато одземање на возила кои учествуваат во сообраќај по истек на важност на сообраќајната дозвола, се намалил бројот на возила кои се нерегистрирани. Односно, возилата што се технички неисправни или учествуваат во сообраќајот со истечена сообраќајна дозвола повеќе од 6 месеци се одземаат на 90 дена. Согласно член 344 од Законот за безбедност на сообраќајот и патиштата, кој стапи во сила на 26.12.2020 година

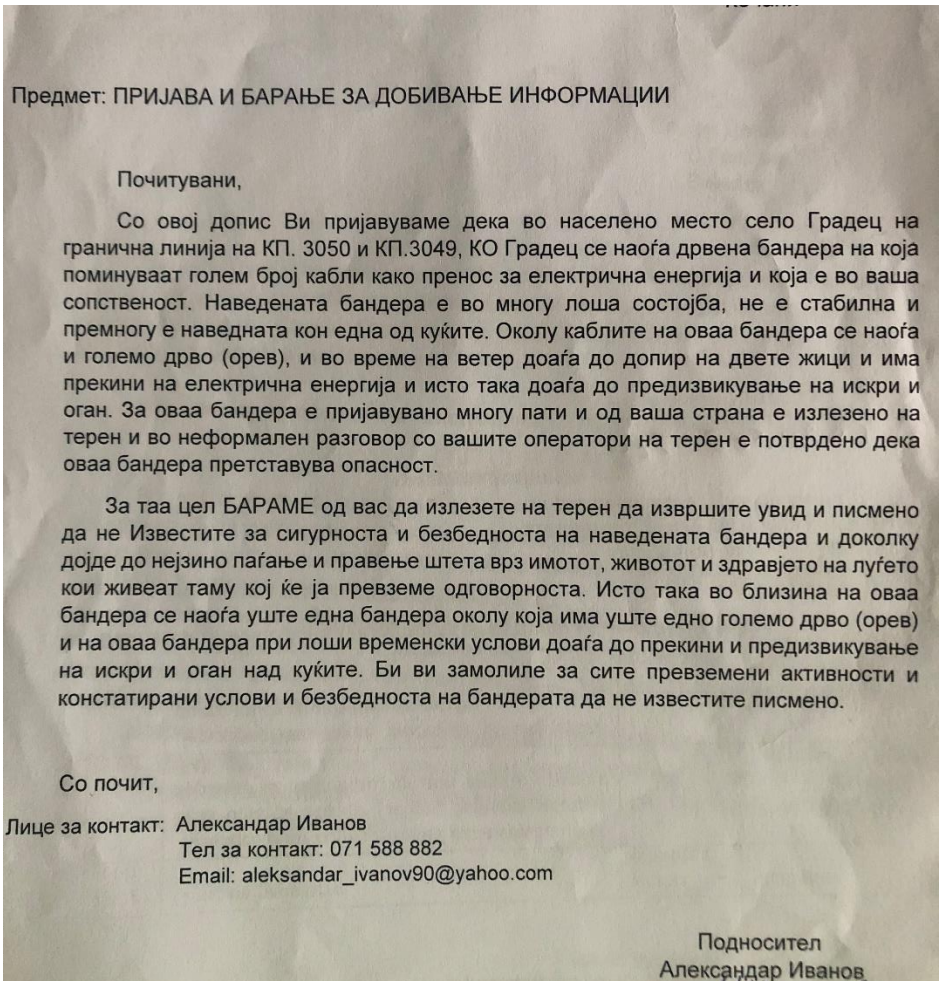
[72] https://mvr.gov.mk/Upload/Documents/ZBSP%20-%20izmeni%20i%20dopolnuvanja%2083-18.pdf

полициските службеници ги одземаат возилата кои се технички неисправни или се нерегистрирани повеќе од 6 месеци.

Од извршената анализа на годишните извештаи на ОВР Виница, а во врска со сообраќајот, можеме да заклучиме дека исто така соработката со други органи и организации е на ниско ниво. Однсно, во извештаите од периодот на истражување може да забележиме дека во сите извештаи се повторува само соработката со „ЈП Македонија пат“ во зимските периоди во насока на известување за одрони и реализација за расчистување од нивна страна. Соработката со други служби е скоро невидлива и проблемите со кои се соочуваат граѓаните се провлекуваат со текот на годините. Ако поставиме табела на соработка на полицијата со други органи и организации, таа ќе изгледа празно. Ако поставиме табела за соработка со сообраќајни инспетори, во насока на поставување на сообраќајни знаци кои недостасуваат, или обележување на хорисонтална сигнализација таа ќе изгледа вака: привичните знаци поставени во Виница со елаборат за сообраќајно уредување 1985 година, подетален елеборат за сообраќајно уредување во 2003 година, и измени и дополнување со цел изменет режим на сообраќај 2020 година. Во меѓувреме, преку 4 до 5 години во просек имаме обележување на хоризонтална сигнализација, што значи дека недостатокот на соработка е очигледен.

- Пример 1 за тешко воспоставување и функционирање на соработка меѓу институциите.

Од наша страна пишана е службена белешка со ознака лично забележување, а во врска со дрвена бандера која е во многу лоша состојба, не е стабилна и е премногу наведната кон една од куќите во населено место Градец СО Виница. За време на врнежи од дожд, бидејќи се наоѓа до големо родно дрво орев, доаѓа до допир на жиците и има прекини во електричната енергија и предизвикува искри. Од страна на ОВР Виница ова барање е поднесено до сообрание на Општина Виница, и сообраќаен инспектор Александар Иванов. Од негова страна е поднесена пријава и барање за информации до ЕВН Македонија КЕЦ Кочани на следниот начин:



Предмет: ПРИЈАВА И БАРАЊЕ ЗА ДОБИВАЊЕ ИНФОРМАЦИИ

Почитувани,

Со овој допис Ви пријавуваме дека во населено место село Градец на гранична линија на КП. 3050 и КП.3049, КО Градец се наоѓа дрвена бандера на која поминуваат голем број кабли како пренос за електрична енергија и која е во ваша сопственост. Наведената бандера е во многу лоша состојба, не е стабилна и премногу е наведната кон една од куќите. Околу каблите на оваа бандера се наоѓа и големо дрво (орев), и во време на ветер доаѓа до допир на двете жици и има прекини на електрична енергија и исто така доаѓа до предизвикување на искри и оган. За оваа бандера е пријавувано многу пати и од ваша страна е излезено на терен и во неформален разговор со вашите оператори на терен е потврдено дека оваа бандера претставува опасност.

За таа цел БАРАМЕ од вас да излезете на терен да извршите увид и писмено да не Известите за сигурноста и безбедноста на наведената бандера и доколку дојде до нејзино паѓање и правење штета врз имотот, животот и здравјето на луѓето кои живеат таму кој ќе ја превземе одговорноста. Исто така во близина на оваа бандера се наоѓа уште една бандера околу која има уште едно големо дрво (орев) и на оваа бандера при лоши временски услови доаѓа до прекини и предизвикување на искри и оган над куќите. Би ви замолиле за сите превземени активности и констатирани услови и безбедноста на бандерата да не известите писмено.

Со почит,

Лице за контакт: Александар Иванов
Тел за контакт: 071 588 882
Email: aleksandar_ivanov90@yahoo.com

Подносител
Александар Иванов

Со ова проблемот на граѓаните и на учесниците во сообраќајот се стави „под тепих“ на неколку дена и претставуваше ризик за истите додека овие официјални барања го најдоа вистинскиот пат и дојдоа до решавање на проблемот. Ова е типичен пример за недоволната поврзаност и неефикасност на јавните служби.

Затоа како препорака и поука од ова може да се каже дека соработката со јавните служби мора да биде поедноставена, поефикасна и побрза, да функционира преку одговорните старешини линиски во насока на решавање на проблем со едно јавување на телефон.

Од извршената анализа за работата на полициските службеници во областа на сообраќајот во ОБПС Виница и на ниво на Република С Македонија можеме да заклучиме дека иако материјално-техничките средства се на ниско ниво, недостатокот на униформа и

службени возила е очигледен, тие успешно се справуваат во секојдневните обрвски со цел воспоставување на ред и дисциплина во сообраќајот. Исто така, нивните секојдневни контроли и многубројни акциски контроли кои се спроведуваат во текот на годината, придонесуваат за намалување на случените сообраќајни незгоди со потешки последици. Превентивната и репресивната активност, како основна функција на полициските службеници во континуитет ја намалуваат бројката на повредени и смртни случаи при сторена сообраќајна незгода.

Од извршените анализи за причините за сообраќајни незгоди, можеме да заклучиме дека брзото возење е на прво место како причина за сторени сообраќајни незгоди со посериозни последици. Така како препорака овде можеме да кажеме дека добро би било да се постават камери кои ќе ја мерат брзината на возилата и ќе ја олеснат работата на полицискиот службеник во таа насока. Со тоа што ќе се постават овие камери исто така ќе се забележат прекршоците што се прават во текот на целиот ден на тие места и ќе ја олеснат работата на полицискиот службеник до степен да може поактивно да се посвети на прекршителите на другите видови сообраќајни прекршоци. Со тоа МВР ќе добие испомош, која не мора да биде на товар на државата, кога станува збор за плати, надоместоци и слично. Исто така, ќе го следиме трендот на иновации во општеството и лесно е да се спроведе бидејќи веќе сите држави кои се високоразвиени го користат овој систем за констатирање на прекршоци. Како препорака ќе наведам и поставување на камери на влез и излез од градот заради заштита од други криминогени активности кои можат да се случат во кој било период од денот. Како што во ОВР Виница има по 2 патроли по двајца службеници кои се задолжени за дејствување во сите сфери, овие камери можат да бидат од голема полза против криминалците и прекршителите на сообраќајните прописи. Како следна препорака која ќе биде од полза за сите учесници во сообраќајот е воспоставување на задолжителни камери во возилата на граѓаните и при сторена сообраќајна незгода да се утврди правилно фактичката состојба и да се олесни правењето на увид на екипата задолжена за вршење на увид. Но, исто така и поставување на систем поврзан со сите европски држави за проверка на странски таблици за возила и возачи, бидејќи Виница, но и Македонија е место со голем број на печалбари во странство и има голем број на повратници во повеќе периоди од годината, и тие користат возила од државите во кои престојуваат. Со ова би се олеснала постапката за пронаоѓање на

вистинските прекршители и да се изречат соодветни глоби за истите. Мислам дека ова е најдобро решение за многубројните прекршоци кои ќе бидат констатирани преку снимка како во високоразвиените држави. Можеме да заклучеме дека поедноставена соработка - спроведување на обуки - мотивација на службениците – МТС и поставување на камери ќе бидат во служба на граѓаните и основа на поставување на правна држава за сите, преку почитување, углед, и интегритет.

Како опција за подобрување на ефикасноста кај наплатата на санкцијата глоба, која е најчеста, може да се искористи искуството објавено во дневниот весник „Дневник“ од 04.02.2013 година, каде што имаше текст со наслов „Хрватска воведува регистар на неплаќачи на казни“[73], каде се зборува за воведување на таков регистар за неплаќачите на сообраќајните казни и сите кои се вклучени на тој список да не можат да добијат возачка ниту сообраќајна дозвола, сè до плаќањето на казната. Според мислење на авторот на трудот и во Законот за безбедност на сообраќајот и патиштата во Република Северна Македонија може да се размислува за измени во таа насока, или во смисла на забрана или ограничување на добивање на одредени (возачки и сл.) документи за неплаќачите на санкција глоба или компјутерски систем на евиденција на неплаќачи на сите гранични премини, бидејќи најчесто нашите државјани на привремена работа во странство со заминувањето во странство го избегнуваат плаќањето на глобите и доаѓа до застареност, но потребно е да се имаат предвид можните решенија да не бидат во спротивност со позитивните прописи во Република Северна Македонија и меѓународното право.

[73] Текст во дневниот весник Дневник (2013, февруари 04) со наслов „Хрватска воведува регистар на неплаќачи на казни“, Дневник

8.Додаток

До

СВР Штип

ОБПС

Штип

Предмет: Одобрение за истражување и користење на податоци, од делот на работата на ОБПС.

Ве известувам дека како постдипломец на Правниот факултет – Св.Николе при Универзитетот „Меѓународен Славјански Универзитет“ – Св.Николе, на Наставно-научен совет на Факултетот ми е одобрена темата за магистерски труд **„Полицијата како јавен сервис на граѓаните, со посебен осврт кон репресивно-превентивната активност“.**

Од тие причини, потребно е да користам одредени податоци во делот на работата на ОБПС, во смисла на број контолирани возила и возачи, за поединечни години од работата на ОБПС, анализа и сл.; исто така, потребно е да спроведам Анкета со командирите на ОБПС при СВР-Штип, која би била писмена и со некоку прашања поврзани со работата.

Ова е првично Барање и Известување од моја страна. За дополнителни активности, благовремено ќе побарам одобрување.

Ви благодарам на разбирањето.

ОБПС Виница

УПС Сашко Лазаров

До

Командирите на ОБПС Штип, Кочани, Виница, Берово и Делчево

Предмет: Скала на ставови, доставува

Во прилог на актот ви доставувам примероци од Скала на ставови - техника на собирање на податоци поврзани со изработката на магистерски труд на тема „Полицијата како јавен сервис на граѓаните, со посебен осврт на превентивно-репресивната активност“, која тема ми е одобрена од Наставно-научниот совет при Универзитетот „Меѓународен Славјански Универзитет“ – Св.Николе.

Ве замолувам примероците да ги пополнете и да ми ги вратите назад во пократок временски рок.

Ви благодарам.

Прилог:

- Скала на ставови

28.04.2021 година

Министерство за внатрешни работи

ОБПС Виница

УПС Сашко Лазаров

Скала на ставови за ефикасноста на ОБПС во СВР-Штип

Пред вас се наоѓаат неколку тврдења поврзани со ОБПС при СВР-Штип. Ваша задача е да го изнесете степенот на вашето сложување, односно несложување со секое тврдење, т.е. да го одбележите со знакот X одговорот за секое тврдење во одредена колона. Овде нема точни и неточни одговори, сите одговори се правилни само ако се искрени, односно ако се навистина соодветни на она што го мислиш и чувствуваш.

Тврдења	Сосема се сложувам	Главно се сложувам	Неодлучен сум	Главно не се сложувам	Воопшто не се сложувам
1.Искуството стекнато на работното место влијае на ефикасноста на членовите во ОБПС					
2.Познавањето на законските прописи влијае на ефикасноста на ОБПС					

3.Одговорноста на членовите ОБПС влијае на ефикасноста на членовите при констатирани прекршоци					
4. Интегритетот на полициските службеници е битен елемент во ефикасноста и професионалноста на членовите на ОБПС					

Скала на ставови за реформата во прекршочната материја со Законот за прекршоци од 2006 година					
Пред вас се наоѓаат неколку тврдења поврзани со работата и мотивацијата на членовите и командирите на ОБПС при СВР. Ваша задача е да го изнесете степенот на вашето сложување, односно несложување со секое тврдење, т.е. да го одбележите со знакот X одговорот за секое тврдење во одредена колона. Овде нема точни и неточни одговори, сите одговори се правилни само ако се искрени, односно ако се навистина соодветни на она што го мислиш и чувствуваш.					
Тврдења	**Сосема се сложувам**	**Главно се сложувам**	**Неодлучен сум**	**Главно не се сложувам**	**Воопшто не се сложувам**
1.Измените на ЗБСП од 2020год. покажа зголемена активност, заангажираност и зголемена активност на полициските службеници					
2.Реформата во Законот за возила, согласно чл.344 од ЗБСП го намалија					

бројот на нерегистрирани возила во сообраќај					
3.ОБПС одговорија на обврската и имаат капацитет за успешно справување со сообраќајните прекршоци					

АНКЕТЕН ПРАШАЛНИК

Почитувани

Овој анкетен прашалник служи за собирање на податоци за истражувачкиот проект „Полицијата како јавен сервис на граѓаните, со посебен осврт на превентивно-репресивната активност“.

Ве молиме внимателно да ги прочитате прашањата и истите да ги одговорите.

Анкетата е анонимна и сите добиени податоци единствено ќе послужат за научни цели во изготвувањето на магистерски труд.

Однапред Ви благодарам за соработката.

1. Дали со оглед на зголемениот обем на работа е потребен поголем број на полициски службеници во ОБПС Виница?

Да Не

2. Мотивот за работа во ОБПС е битен предуслов за поголема ефикасност на полициските службеници?

Да Не

3. Дали статусот на членовите на ОБПС во рамки на организациската поставеност во Министерството за внатрешни работи, изразено преку платата и други надоместоци влијае на ефикасноста на полициските службеници?

Да Не

4. Дали постојат доволно просторни и технички услови за вршење на работата?

Да Не

5. Дали просторните и техничките услови влијаат на ефикасноста на работата?

Да Не

9. Користена литература

I. КНИГИ

1. Адижес Исак*, Овладување со промените*, ДЕТРА, Скопје, 1998
2. Административно право-прв дел (материјално право), Борче Давитковски, Ана Павловска-Данева Издавач: Универзитет „Св. Кирил и Методиј“ во Скопје Бул. Гоце Делчев бр. 9, 1000 Скопје www.ukim@ukim.edu.mk
3. Бакрески Оливер, *Контрола на безбедносниот сектор,*Филозофски факултет, Скопје 2008
4. Бакрески Оливер, *Основи на безбедносниот менаџмент*, Филозофски факултет, Скопје 2011
5. Бакрески Оливер, *Координација на безбедносната заедница во Република Македонија*, Филозофски факултет, Скопје, 2005
6. Бери М. Бејкер, *Да се биде полицаец*, Нампрес, Скопје, 2009
7. Бошковиќ Мило, *Криминалистички лексикон*, Матица Српска, Универзитет у Новом Саду, 1999
8. Ванковска Билјана, *Меѓународна безбедност: критички пристап*, Филозофски факултет, Скопје 2011
9. Ванковска Билјана, *Политички систем*, Бомат графикс, Скопје, 2007
10. Георгиева Лидија, *Менаџирање на ризици*, Филозофски факултет, Скопје, 2006
11. Гоцевски Трајан, *Образовен менаџмент,* Македонска ризница, Куманово, 2009
12. Гоцевски Трајан, *Социјален менаџмент*, Филозофски факултет, Скопје, 2006
13. Гоцевски Трајан, Бакрески Оливер, *Политичкиот и економскиот систем и одбраната на Македонија*, Филозофски факултет, Скопје, 2005
14. Димитровски Роберт, *Организација и менаџмент*, Факултет за општествени науки, Скопје, 2004
15. Конеска Цвете, Македонија: *Извештај за анлиза на состојбата на реформите во безбедносниот сектор 1991-2008*, Аналитика Тинк Тенк, Скопје, 2011

16. Крајовски Крсте, *Реформи во полицијата*, Годишник на трудови, Година III бр.3, Европски универзитет, Скопје, 2011
17. Николовска Светлана, *Дела против службена должност*, Скопје, 2008
18. *Прирачник за демократско полициско работење*, ОБСЕ, Второ издание, Виена, 2008
19. Рајковчевски Раде, *Градење безбедносна политика: Случајот на Република Македонија*, Факултет за безбедност, Скопје, 2013
20. Стевановиќ Обрад, *Руковоѓење у полицији, второ* изменето и дополнето издание, Полициска академија, Београд, 2003
21. Стојановски Трпе, *Полицијата во демократското општество*, 2 Август С-Штип и Астор ДОО-Скопје, 1997.
22. Стојановски Трпе*, Реформите на полицијата во Македонија* – 5 години по нивното започнување, Годишник на Полициската академија, год.2, бр.1, Скопје, 2007.
23. Стојановски Трпе, Реформите на полицијата во Македонија -претпоставка за ефикасност и превенција:Превенција на конфликти,Фондација Фридирх Еберт, Скопје, 2004
24. Калајџиев Гордан и Стојановски Трпе., "*Критички осврт кон Законот за полиција*", Билтен бр. 1, ФИООМ, Скопје, 2006,

II. ДОКТРИНАРНИ ДОКУМЕНТИ

1. Стратегија за национална безбедност, Министерство за надворешни работи, Скопје, 2008
2. Стратегија за реформи во полицијата, Министерство за внатрешни работи, Скопје, 2003
3. Стратешки план на Министерсвото за внатрешни работи 2008-2010, Министерство за внатрешни работи, Скопје, 2007
4. Стратешки план на Министерсвото за внатрешниработи 2009- 2011, Министерство за внатрешни работи, Скопје, 2008

5. Стратегија за обука на вработените во 2012 - 2014, Министерство за внатрешни работи, Скопје, 2011

III. ИЗВЕШТАИ

1. Годишен извештај за превземените мерки и активности во ПО за БПС Виница во текот на 2015 год.
2. Годишен извештај за превземените мерки и активности во ПО за БПС Виница во текот на 2016 год.
3. Годишен извештај за превземените мерки и активности во ПО за БПС Виница во текот на 2017 год.
4. Годишен извештај за превземените мерки и активности во ПО за БПС Виница во текот на 2018 год.
5. Годишен извештај за превземените мерки и активности во ПО за БПС Виница во текот на 2019 год.
6. Годишен извештај за превземените мерки и активности во ПО за БПС Виница во текот на 2020 год.

IV. ПРАВНИ ИЗВОРИ

1. Устав на Република Македонија, Службен весник на РМ бр.91/01
2. Закон за внатрешни работи на Република Македонија, Службен весник на РМ бр. 92/09, 35/10, 36/11 и 158/11.
3. Закон за полиција, Службен весник на РМ бр.114/06, 148/08, 6/09
4. Закон за безбедност на сообраќајот патиштата, Службен весник на РМ бр.54/07
5. Правилник за начинот и постапката за остварување на системот на кариера на овластените службени лица во Служебн весник на РМ бр. 122/09
6. Министерство за правда на Република Македонија, (2006, октомври) Информација од потребата од итно пристапување на усогласување со одредбите од законот за прекршоците www.pravda.gov.mk/download.asp?id=25

7. Упатство за начинот на работа на Комисиите за посредување во прекршочната постапка во Министерството за внатрешни работи, бр.121-26160/1 од 01.04.2011 година

V. ИНТЕРНЕТ ИЗВОРИ

1. Анализа на Законот за полиција. (online) достапно на: http://www.pravo.org.mk/documentDetail.php?id=1886
2. www.mvr.gov.mk - Министерството за внатрешни работи, статистички податоци во врска со сообраќајот
3. Vadackumchery James, Police Leadership, S.B.Nangia, Publishing Corporation, 1999 (online) Достапно на: http://books.google.mk/books?id=FIdbe32HCqAC&pg=PA215&dq=police+management&hl=en&sa=X&ei=MSmpUeaOGMOiigKsgIHABA&rediresc=v#v=onepage=police%20management&f=false
4. Dantlker L. Mark, Police Organization and Management: yesterday,today and tomorrow, Butterwort-Heinemann, 1999. (online) Достапно на: http://books.goog1e.mk/books?id=JUVx8PeslYC&pg=PA61&dq=police+management&hl=ensa=X&ei=WCepUdLvL6GpigLOnoHoBO&rediresc=y1206
5. Egan K. Green, Lynch G. Ronald,Lynch R. Scott, The Police Management, Seventh edition, Anderson Publisher, 2013. (online) Достапно на: http://books.google.mk/books?id=uMm9AXHlqcC&printsec=frontcover&dq=police+management&hl=en&sa=X&ei=giapUeLwBNDYigK78oGIAw&redir_esc=v#v=onepage&q=:police%20managenient&f=:false
6. Mitchell Margaret, Casey John, Police Leadership& management, The Federation Press, 2007. (online) Достапно на: http://books.google.mk/books?id=EVwm7kwJqmOC&printsec=frontcover&dq=police+management&hl=en&sa=X&ei=sSWpUZTiPKPeiALnz4DADw&redir_esc=v#v=onepage&q=police%0management&f=false
7. Kodeks na policiska etika 72-07.pdf
8. www.google.com

VI ОСТАНАТИ ИЗВОРИ

1. Анализа на состојби во сообраќајот на патиштата во изминатите десет години БИРО ЗА ЈАВНА БЕЗБЕДНОСТ
2. Елаборат за сообраќајното уредување на Општина Виница, 2003год.
3. Ефикасност на Комисиите за одлучување по прекршоци во Министерството за внатрешни работи во Република Македонија - Магистерски труд на Сашко Милев, Штип 2013 год.
4. КАЗНЕНО-ПРАВНИ, КРИМИНОЛОШКИ И КРИМИНАЛИСТИЧКИ АСПЕКТИ НА СООБРАЌАЈНАТА ДЕЛИКВЕНЦИЈА- интернет пдф формат
5. ОСНОВИ НА ПРЕВЕНТИВНО ПОЛИЦИСКО РАБОТЕЊЕ Изработил: Розалита Дојчиноска, Отсек за превенција и ПСОН – СВР Скопје, Отпечатено со финансиска поддршка на Мисијата на ОБСЕ во Скопје
6. ПОЛИЦИСКА СТАТИСТИКА ЗА КРИМИНАЛОТ: ТЕОРЕТСКИ ПРИСТАПИ ВО ОДНОС НА НИВНАТА РЕФЛЕКСИЈА НА РЕАЛНИОТ КРИМИНАЛ - интернет пдф формат
7. СПЕЦИФИЧНОСТА НА РАКОВОДЕЊЕТО СО ПОЛИЦИЈАТА, Оливер БАКРЕСКИ, Срѓан МИЛАСИНОВИЌ
8. УЛОГАТА НА ПОЛИЦИЈАТА ВО НОВИОТ МОДЕЛ НА КРИВИЧНАТА ПОСТАПКА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА- магисерски труд на Далибор Трајков