

Проф. д-р Александра Груевска Дракулевски¹

**СООБРАЌАЈНАТА ДЕЛИКВЕНЦИЈА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА
МАКЕДОНИЈА: ЗА ПОТРЕБАТА ОД ВОВЕДУВАЊЕ НОВА
ИНКРИМИНАЦИЈА ВО КРИВИЧНИОТ ЗАКОНИК – БЕЗОБСИРНО
УПРАВУВАЊЕ СО МОТОРНО ВОЗИЛО**

„Ниту едно дете не треба да умре или сериозно да се повреди додека оди, вози велосипед или игра. Ние мора да ги вратиме нашите улици на нашите деца. Тие имаат право да се чувствуваат безбедно на нив.“

(„Глобален извештај за состојбата со безбедноста на патиштата“ 2018, СЗО)

**1.01 Изворна научна статија
УДК 342.727
316.776.23:004.738.5(497.7)
316.776.23:343.232(497.7)**

Апстракт

Авторката на трудот се осврнува на казненорправните и криминолошките (феноменолошките, етиолошките и виктимолошките) аспекти на сообраќајната деликвенција во Република Северна Македонија. Имајќи ги предвид криминолошките карактеристики на сообраќајната деликвенција во нашата држава, авторката посебно се осврнува на предлогот за воведување нова инкриминација во предлог Кривичниот законик во главата Кривични дела против безбедноста во сообраќајот – безобсирно управување со моторно возило.

Сообраќајната деликвенција е масовна и индивидуална негативна општествена појава што има како последица предизвикување страдања на луѓето, предизвикување материјални и други штети и дезорганизација на самиот сообраќај. Во Република Северна Македонија, на секои 57 часа има по една жртва во сообраќајот, значи годишно, во просек, гинат 153 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. И натаму е голем бројот на деца жртви на сообраќајни незгоди. Најголем дел од жртвите се патници во моторни возила и патници во други транспортни средства, како и пешаци.

Етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска, но сепак, доминираат субјективните фактори, иако и објективните фактори имаат значајно влијание. Повеќе од 90 % од сообраќајните деликти се резултат на субјективен фактор, и тоа, брзо возење, непочитување правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување и управување под дејство на алкохол.

Согласно резултатите од истражувањето, авторката заклучува дека инциденцата на жртви на сообраќајни деликти е релативно висока, па оттука, итно

¹ Редовен професор, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Правен факултет „Јустинијан Први“ во Скопје, Институт за казнено право, Катедра за криминологија и пенологија. Е-пошта: a.gruevskadrakulevski@pf.ukim.edu.mk, aleksandra_gruevskadrakulevski@yahoo.com. (<http://www.pf.ukim.edu.mk/gruevska-drakulevski-dr-aleksandra/>).

треба да се преземат мерки за спречување, превенирање и намалување на сообраќајната деликвенција.

Авторката посебно се осврнува на одредени отворени прашања во врска со новата предлог-инкриминација. Исто така, во трудот накратко се анализира и одредбата во членот 226 од хрватскиот Казнен закон, со оглед на фактот дека идејата за воведување на кривичното дело Безобзирно управување со моторно возило во Кривичниот законик на Република Северна Македонија речиси целосно е преземена од хрватското кривично законодавство.

Клучни зборови: сообраќајна деликвенција, сообраќајни незгоди, жртви, феноменологија, виктимологија, етиологија, превенција, безобзирно управување, моторно возило, безбедност во сообраќајот

Вовед

Сообраќајната деликвенција е масовна и индивидуална негативна општествена појава што се изразува преку противправно и општествено опасно поведење на поединци и групи во сообраќајот што има како последица предизвикување страдања на луѓето во него, предизвикување материјални и други штети и дезорганизација на самиот сообраќај.²

Брзиот развој на сообраќајот, несоздавањето соодветни услови за негово безбедно остварување, како и неспособноста на човекот да се приспособи во смисла на негова недисциплина, неодговорност, несовесност, непочитување на правилата и сл., доведе до намалување на безбедноста во сообраќајот и зголемување на опасностите и страдањата на човекот, односно доведе до сообраќајна деликвенција како негативна консеквенца.

Речиси секојдневно медиумите известуваат за сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица и причинета значителна материјална штета). За жал, секој човек е потенцијална жртва, но и сторител на сообраќајна незгода. Секому, во кое било време може да му се случи сообраќајна незгода.

Сообраќајната деликвенција бележи пораст во речиси сите држави во светот. Иако постојат разлики во статистичкото евидентирање, јасно е дека вкупниот број казниви однесувања во областа на сообраќајот е многу голем и е во постојан пораст во светот и кај нас, со големи материјални штети и човечки жртви.³

Во периодот 2010-2019 година на патиштата во РСМ се случиле над 103.000 сообраќајни незгоди или околу 10,3 илјади сообраќајни незгоди годишно. Најголем број незгоди се случиле во 2010 година – 12.253 незгоди, а најмал број во 2019 година – 8.248 незгоди.⁴

Во Република Северна Македонија (РСМ), на секои 57 часа има по една жртва во сообраќајот, значи годишно, во просек, гинат 153 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. И натаму е голем бројот на деца жртви на сообраќајни незгоди. Најголем дел од жртвите се патници во моторни возила и патници во други транспортни средства, како и пешаци.

Оттука, со право може да се констатира дека безбедноста на патниот сообраќај е загрозувана до степен што навистина загрижува. Во ни една друга област на човековите активности не се сторуваат толку казнени дела и прекршоци, како што е тоа случај во областа на сообраќајот. Голем број од учесниците во сообраќајот најчесто несвесно, а понекогаш и свесно ги кршат нормите во сообраќајот и со тоа ја доведуваат во опасност сопствената безбедност или безбедноста на останатите учесници во сообраќајот.

² Арнаудовски, Љ. (2007), „Криминологија“, Скопје: 2 Август С-Штип. Сулејманов, З., (2007) „Криминологија“, Скопје: Графос. Кајзер, Гинтер (1996), „Криминологија“, Скопје: Александрија. Ignjatović, D., (2006) “Kriminologija”, Beograd: Nomos. Milutinović, M., (1979) “Kriminologija”, Beograd: Savremena Administracija. Šeparović, Z., (1981) “Kriminologija i socijalna patologija”, Zagreb: Pravni fakultet. Singer, M., Vukadin, I. K. I Mraović, I. C., (2002) „Kriminologija“, Zagreb: Nakladni Zavod Globus, Edukacijsko-rehabilitacijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Konstantinović-Vilić, Slobodanka/Nikolić-Ristanović, Vesna/ Kostić, Miomira (2012) “Kriminologija”, Niš: Sven Niš.

³ Konstantinović-Vilić, Slobodanka/Nikolić-Ristanović, Vesna/Kostić, Miomira (2012) “Kriminologija”, Niš: Sven Niš.

⁴ Биро за јавна безбедност, МВР „Анализа на состојби во сообраќајот на патиштата во изминатите десет години“, 2020 година.

https://www.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 (Пристапено на: 1.11.2022).

Понатаму во трудот се анализирани криминолошките аспекти на сообраќајната деликвенција во РСМ, и тоа, феноменологија, виктимологија и етиологија, како и казненонправните аспекти на сообраќајната деликвенција во нашата држава во периодот 2010-2019 година. Притоа, се анализираат сообраќајните несреќи со потешки последици (со загинати и со повредени лица), а изоставени се сообраќајните прекршоци со оглед на фактот што нема официјални статистички податоци за нив. Имајќи ги предвид криминолошките карактеристики на сообраќајната деликвенција во нашата држава, авторот посебно се осврнува на предлогот за воведување нова инкриминација во предлог Кривичниот законик, во главата Кривични дела против безбедноста во сообраќајот – безобсирно управување со моторно возило.

1. Феноменологија и виктимологија на сообраќајната деликвенција во РСМ

Сообраќајната деликвенција ги опфаќа кривичните дела против безбедноста во сообраќајот и сообраќајните прекршоци. Во Кривичниот законик на Република Северна Македонија (РСМ),⁵ во глава дваесет и седум се предвидени кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај, и тоа, Загрозување на безбедноста на сообраќајот (член 297), Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство (член 298), Несовесно вршење надзор над сообраќајот (член 299), Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот (член 300), Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода (член 301), Напад на воздухоплов, брод или неподвижна платформа (член 302), Загрозување на безбедноста на воздушниот сообраќај (член 303), Уништување или отстранување знак што служи за безбедност на воздушниот сообраќај (член 304).⁶ Прекршоците во сообраќајот се регулирани со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата⁷ и Законот за прекршоците.⁸

Во периодот 2010-2019 година, во просек, се случиле 134 сообраќајни незгоди со загинати лица годишно, а 3.828 сообраќајни незгоди со повредени лица. Во истиот период, во просек, се случиле 2 сообраќајни незгоди со голема материјална штета. Очигледно е дека од вкупниот број сообраќајни незгоди, во просек, високи 96,6 % се сообраќајни незгоди со повредени лица.

Во вкупниот број сообраќајни незгоди во анализираниот период, во просек, загинале 153 лица, а 6.105 биле повредени. Односно, во просек, во една сообраќајна незгода со загинати лица, загинале по 1,14 лица, а во една сообраќајна незгода со повредени лица 1,59 лица биле повредени.

Понатаму, од податоците може да се забележи дека стапката на вкупен број сообраќајни незгоди во анализираниот период бележи континуиран пораст со највисока стапка во 2011 година (4.463), а најниска во 2019 година (3.233).

Најголем број лица загинале во 2013 година (198), а најмал број загинати лица се забележани во 2014 година (130). Од друга страна, пак, најголем број повредени лица во

⁵ Кривичен законик („Службен весник на Република Македонија“ бр. 37/1996, 80/1999, 4/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014, 196/2015, 226/2015, 97/2017 и 248/2018).

⁶ Види повеќе: Камбовски, В., Тупанчески, Н., (2011) „Казнено право – посебен дел“, петто изменето и дополнето издание, Скопје.

⁷ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/2015, 226/2015, 55/2016 и 11/2018).

⁸ Закон за прекршоците („Службен весник на Република Македонија“ бр. 124/2015).

сообраќајни незгоди, односно 6.853 лица, се забележани во 2011 година, а најмал број во 2019 година (5.164).

Податоците се сумирани во табелата подолу.

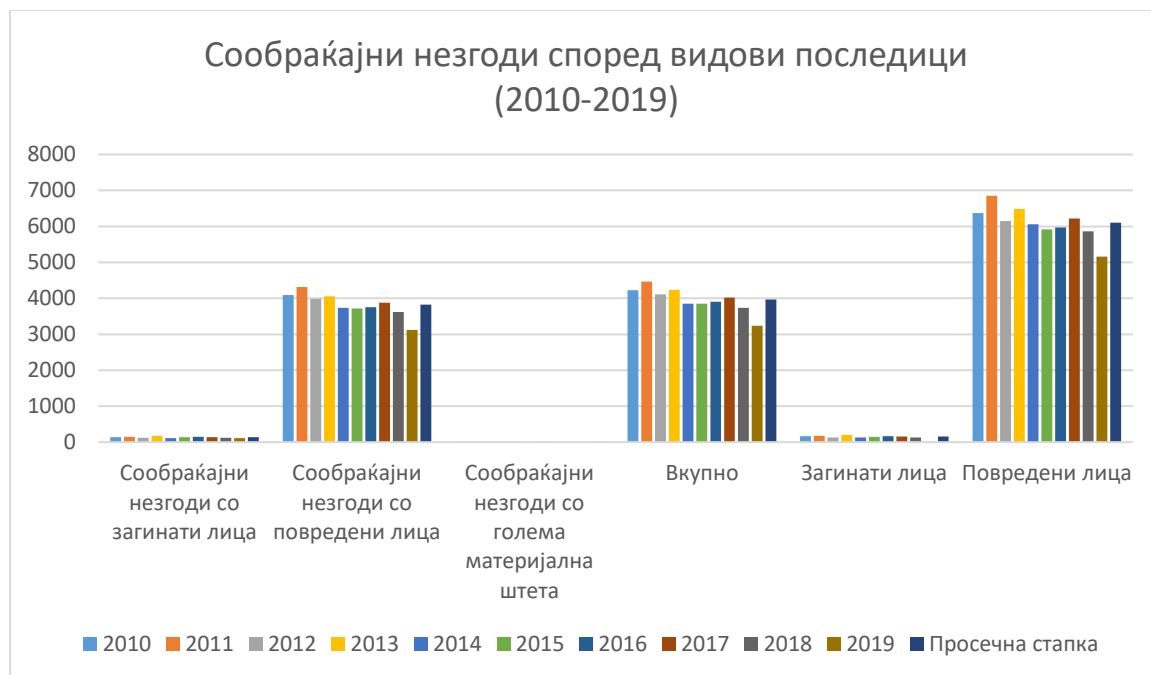
Табела 1. Сообраќајни незгоди според видови последици во периодот 2010-2019 година

Видови сообраќајни незгоди	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Просечна стапка
Сообраќајни незгоди со загинати лица	134	148	124	170	115	135	150	137	118	109	134
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	3.828
Сообраќајни незгоди со голема материјална штета	3	1	3	6	1	/	2	/	/	/	2
Вкупно	4.226	4.463	4.111	4.236	3.853	3.854	3.904	4.019	3.740	3.233	3.964
Загинати лица	162	172	132	198	130	148	165	155	133	132*	153
Повредени лица	6.375	6.853	6.149	6.484	6.056	5.913	5.971	6.224	5.860	5.164	6.105

* Во текот на 2019 година, на автопатот Скопје – Тетово кај с. Ласкарци се случи една сообраќајна незгода во која загинаа 15 лица (патници во автобус).

Извор: Министерство за внатрешни работи⁹

Графикон 1.



Анализата на податоците за сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица), според СВР, во периодот 2010-2019 година покажува дека, во просек, во анализираниот период загинале 134 лица годишно, а 3.828 биле повредени на годишно ниво. Најголем број сообраќајни несреќи се случуваат на подрачјето на СВР Скопје и најголем број лица загинале во сообраќајни незгоди на ова подрачје, односно,

⁹ https://docs.google.com/spreadsheets/d/13DbLn6WQ288YssjZwhzO6NHw4Kh5_qdWZuN_-6a72ko/edit#gid=1268663980.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56>

во просек, 35 лица годишно, а 1.299 лица биле повредени. Ова може да се објасни со фактот дека Скопје е главен град на РСМ, при што речиси половина од населението во целата земја живее тука. Оттука, градот е преполн и затоа густината на криминалитетот и деликвенцијата имаат најголема концентрација во град Скопје.

Следува подрачјето на СВР Битола, каде што во анализираниот период, во просек, загинале 21 лица годишно, потоа СВР Охрид (во просек 15 лица годишно), СВР Штип (15), СВР Тетово (14), СВР Струмица (13), СВР Велес (12), а најмалку лица загинале на подрачје на СВР Куманово (10 лица). Што се однесува до бројот на повредени лица, по СВР Скопје следува СВР Тетово (во просек, 408 лица годишно), потоа следува СВР Битола (во просек, 358 лица годишно), СВР Куманово (317), СВР Штип (308), СВР Охрид (298), СВР Велес (269), СВР Струмица (235).

Гледано според години, на подрачјето на СВР Скопје се забележува пад на бројот на повредени лица во сообраќајни незгоди, а спротивно на тоа, на подрачјето на СВР Тетово се забележува пораст низ годините. За останатите СВР се забележуваат извесни осцилации низ годините.

Податоците се сумирани во табелата подолу.

Табела 2. Сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица) според СВР во периодот 2010-2019 година

	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		Средна вредност	
	со загина ат лиц а	со повр еден ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца	со за ги н а	со по вр ен т ли ца
СВР Скопје	37	1.899	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	35	1299
СВР Битола	15	365	17	396	19	407	36	378	21	362	24	313	22	348	27	371	18	353	10	284	21	358
СВР Велес	12	232	17	281	22	285	17	312	10	260	9	259	17	269	11	269	4	284	9	239	12	269
СВР Куманово	12	363	12	349	11	319	13	322	11	275	14	309	6	297	5	332	7	299	12	304	10	317
СВР Охрид	15	293	13	301	13	317	22	330	15	249	16	256	21	266	10	320	12	302	11	342	15	298
СВР Струмица	15	248	12	290	13	254	13	250	7	224	11	237	18	242	18	210	11	200	8	197	13	235
СВР Тетово	12	355	14	358	13	366	17	417	9	429	11	400	21	431	9	464	15	436	16	425	14	408

СВ Р Шт ип	1 6	33 4	1 6	30 4	1 2	31 1	1 8	33 3	1 0	29 2	7	31 2	1 5	24 9	2 2	29 9	1 9	32 8	1 4	32 2	1 5	30 8
Вку пно	1 3 4	4. 08 9	1 4 8	4. 31 4	1 2 4	3. 98 4	1 7 0	4. 06 0	1 1 5	3. 73 7	1 3 5	3. 71 9	1 5 0	3. 75 2	1 3 7	3. 88 2	1 1 8	3. 62 2	1 0 9	3. 12 4	1 3 4	3. 82 8
Сре дна вре дно ст	1 7	51 1	1 9	53 9	1 6	49 8	2 1	50 8	1 4	46 7	1 7	46 5	1 9	46 9	1 7	48 5	1 5	45 3	1 4	39 1	1 7	47 9

Извор: Министерство за внатрешни работи¹⁰

Да заклучиме, инциденцата на жртви на сообраќајни незгоди е релативно висока, па оттука, властите во земјата треба да преземат мерки за спречување, а со тоа и намалување на бројот на сообраќајни несреќи со штетни последици.

Според податоците од Државниот завод за статистика на РСМ, Соопштението за насилна смрт во Република Северна Македонија, 2021 година,¹¹ во просек, во периодот 1996-2021 година, во несреќни случаи гинеле 416 лица годишно, што претставува, во просек, 69,2 % од починатите лица од насилна смрт во земјата. Притоа, напоменуваме дека според методологијата, во несреќни случаи, покрај транспортни несреќи, се пресметуваат и други причини за несреќи.

2. Етиологија на сообраќајната деликвенција

Етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска, но сепак, доминираат субјективните фактори (психофизички способности, психички својства, раздражнетост, страв, бес, слаба концентрација, способност за самоконтрола, за приспособување на возење кон условите, солидарност, замор, ненаспаност, замореност, предолго возење, недоволна оспособеност за возење, недостиг на општо образование, недостиг на соодветно знаење, вештини и искуство за управување возило, непознавање знаци и прописи, преголема самоувереност поради долг возачки стаж, неадекватно влијание на репресивните мерки, болни состојби и болест во текот на управување со моторното возило, земање лекарства што влијаат врз забавувањето на реакциите кај возачот, (не)редовна контрола на психичкото и физичкото здравје и способноста за управување со возилото, возраст, пол, алкохол...), иако и објективните фактори (фактори на „виша сила“, технички фактори поврзани со возилото, состојбата на патиштата, брзиот развој на сообраќајот, сообраќајната култура, создавањето услови за безбедно остварување на сообраќајот, развојот, состојбата, оспособеноста на патната мрежа, сигналните уреди, инфраструктурата на раскрсници, премини, црни точки, структурата на возилата, одржувањето, времето на користење, климатските услови...) имаат значајно влијание.

Повеќе од 90 % од сообраќајните деликти се резултат на субјективен фактор, и тоа, брзо возење, непочитување правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување и управување под дејство на алкохол.

¹⁰ http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 1.11.2022 година).

¹¹ Државен завод за статистика, „Насилната смрт во Република Северна Македонија, 2021 година“, 22.06.2022, Година/Year LX, Број/No: 2.1.22.26. [2.1.22.26 mk.pdf \(stat.gov.mk\)](https://stat.gov.mk) (Пристапено на: 1.11.2022 година).

Што се однесува до етиологијата на сообраќајната деликвенција во РСМ, како најчести причини за сообраќајни незгоди се издвојуваат: брзо возење, непочитување правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување, управување под дејство на алкохол.

Во периодот 2010-2019 година, во просек, во 870 случаи причина за сообраќајни незгоди било брзо возење или 33 %. Во просек, 611 сообраќајни незгоди се случиле поради непочитување правила за првенство на минување (23 %). Понатаму, во просек, 512 сообраќајни незгоди се случиле поради недржење страна и правец на движење (19 %). Во просек, 428 незгоди се предизвикани од непрописно движење и свртување (16 %). Управување под дејство на алкохол било причина за сообраќајна незгода во, во просек, 212 случаи или 8 %.

Факторот брзо возење бележи драстичен пад со извесни осцилации. Она што загрижува од податоците е драстичниот пораст на управување под дејство на алкохол како причина за сообраќајни незгоди со потешки последици во последните години. Кај останатите причини се забележува пад со одредени осцилации низ годините. Може да се заклучи дека надлежните органи треба и натаму да ги зајакнат контролите на патиштата со цел превенција, но, исто така, треба да се преземат посериозни мерки со цел превенирање на сообраќајните незгоди кај кои како причина се јавува управувањето под дејство на алкохол.

Податоците се достапни во табелата подолу.

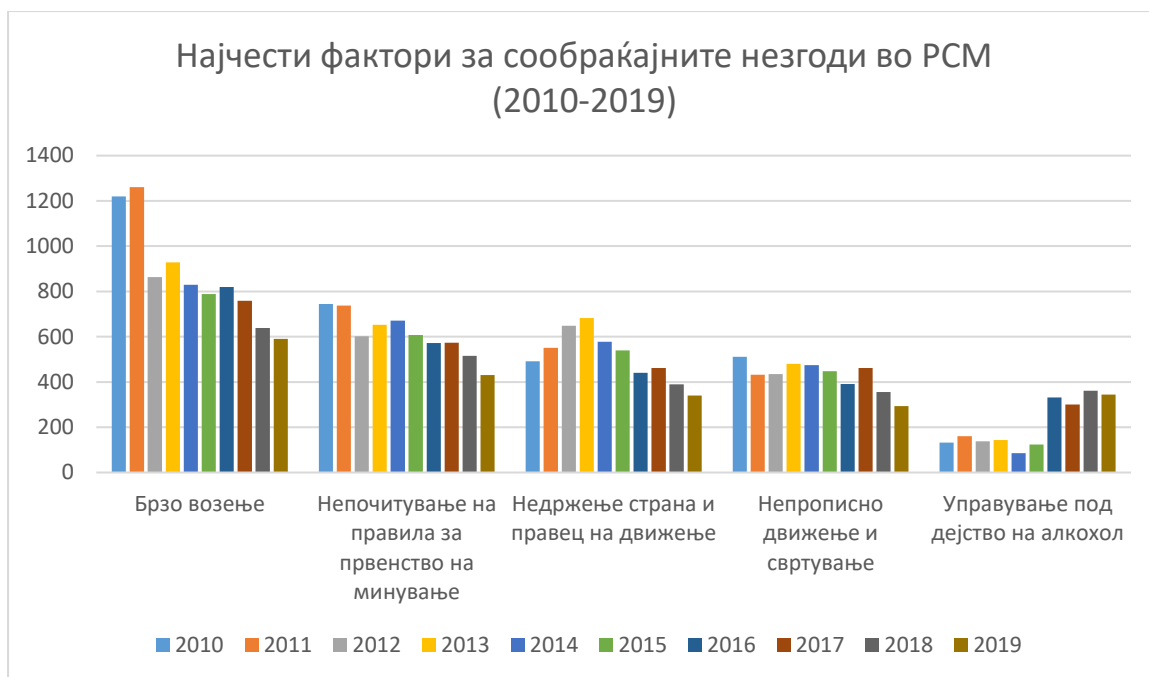
Табела 3. Најчести фактори за сообраќајните незгоди во РСМ (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Средна вредност	%
Брзо возење	1219	1260	863	929	830	788	820	759	638	590	870	33
Индекс	100	103	68	108	89	95	104	93	84	92	147	
Непочитување правила за првенство на минување	745	738	602	652	671	608	572	574	515	430	611	23
Индекс	100	99	82	108	103	91	94	100	90	83	142	
Недржење страна и правец на движење	492	551	649	682	577	539	441	462	390	340	512	19
Индекс	100	112	118	105	85	93	82	105	84	87	151	
Непрописно движење и свртување	511	432	435	480	474	447	391	462	356	293	428	16
Индекс	100	85	101	110	99	94	87	118	77	82	146	
Управување под дејство на алкохол	132	160	138	144	86	123	332	300	361	344	212	8
Индекс	100	121	86	104	60	143	270	90	120	95	62	100

Извор: Министерство за внатрешни работи¹²

Графикон 2.

¹² http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).



Според податоците од МВР, брзото возење е најчеста причина за сообраќајни незгоди на подрачјето на СВР Скопје, потоа следуваат СВР Тетово и СВР Охрид. Ова е јасен индикатор за надлежните органи да ги зголемат контролите на овие подрачја. Брзото возење како причина за сообраќајни незгоди бележи драстичен пад во 2012 година, а пораст во 2011, 2013 и 2016 година. Може да се заклучи дека со одредени осцилации, оваа причина има надолен тренд што може да се објасни со зголемените контроли на сообраќајната полиција.

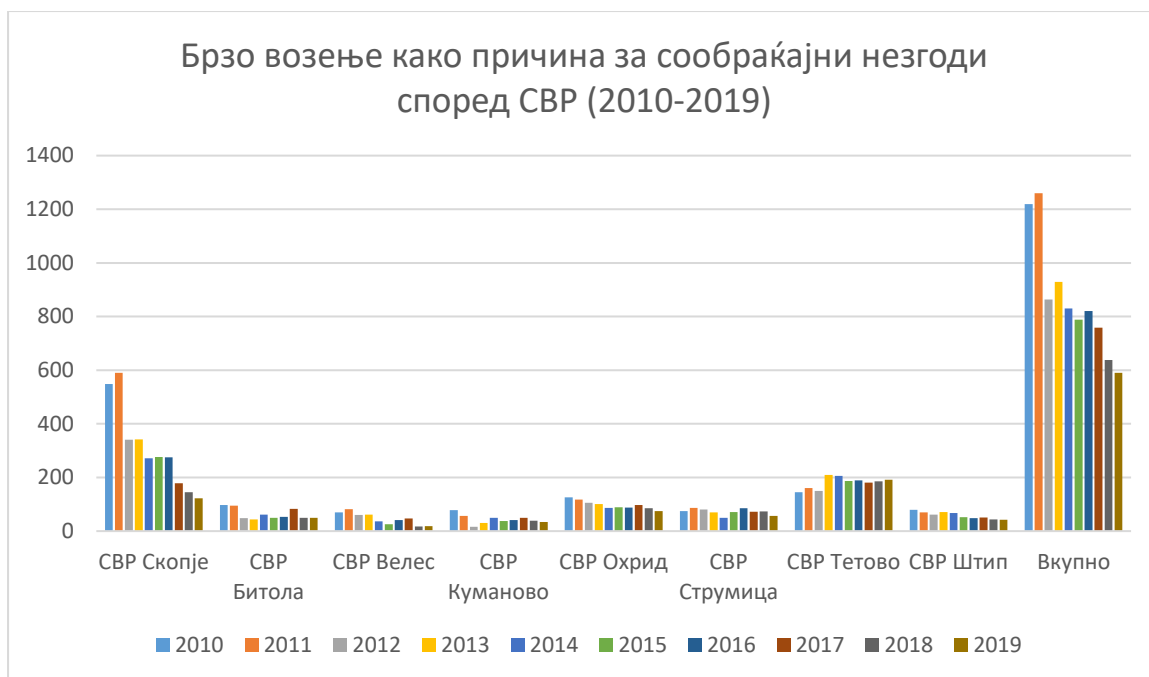
Табела 4. Брзо возење како причина за сообраќајни незгоди според СВР (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Средна вредност
СВР Скопје	549	590	341	342	272	276	275	178	145	122	309
СВР Битола	97	95	48	44	61	49	53	83	49	49	63
СВР Велес	70	82	60	61	37	26	41	47	17	19	46
СВР Куманово	78	57	16	31	49	38	41	50	39	34	43
СВР Охрид	126	118	106	101	87	89	88	97	85	75	97
СВР Струмица	75	87	81	70	50	71	85	72	73	57	72
СВР Тетово	145	161	150	209	206	187	189	181	186	192	181
СВР Штип	79	70	61	71	68	52	48	51	44	42	59
Вкупно	1.219	1.260	863	929	830	788	820	759	638	590	870
Индекс	100	103	68	108	89	95	104	93	84	92	

Извор: Министерство за внатрешни работи¹³

Графикон 3.

¹³ http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).



Непочитувањето правила за првенство на минување е следна причина за сообраќајни незгоди. Генерално, може да се заклучи дека и оваа причина бележи пад со извесни осцилации низ годините (2013 и 2014 година). Со цел намалување и превенирање на сообраќајните незгоди предизвикани од оваа причина, се препорачува поставување соодветна сигнализација на патиштата. Инаку, повторно, оваа причина доминира на подрачје на СВР Скопје.

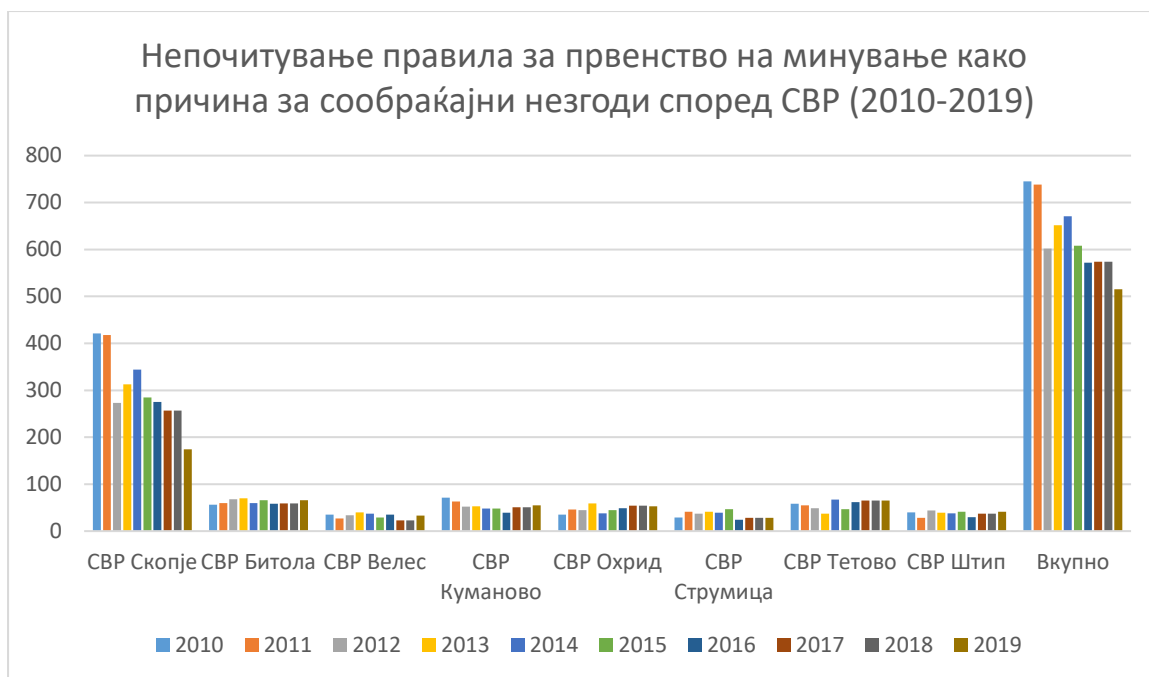
Табела 5. Непочитување правила за првенство на минување како причина за сообраќајни незгоди според СВР (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Средна вредност
СВР Скопје	421	418	273	313	344	285	275	257	257	174	302
СВР Битола	56	60	68	70	60	66	58	59	59	66	62
СВР Велес	35	27	34	40	37	29	35	23	23	33	32
СВР Куманово	71	63	52	53	48	48	39	51	51	55	53
СВР Охрид	35	46	45	59	38	45	49	54	54	53	48
СВР Струмица	29	41	37	41	39	47	24	28	28	28	34
СВР Тетово	58	55	49	37	67	47	62	65	65	65	57
СВР Штип	40	28	44	39	38	41	30	37	37	41	38
Вкупно	745	738	602	652	671	608	572	574	574	515	625

Извор: Министерство за внатрешни работи¹⁴

Графикон 4.

¹⁴ http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).



Недржењето страна и правец на движење е трета по ред причина за сообраќајни незгоди со потешки последици. Низ годините се забележуваат осцилации на учеството на оваа причина во етиологијата на сообраќајните незгоди во земјата. Најалармантна е состојбата на подрачјето на СВР Скопје, СВР Штип и СВР Битола, па оттука, повторно, препораката е надлежните органи во овие подрачја да постават соодветна сигнализација на патиштата со цел спречување и превенција на сообраќајните незгоди.

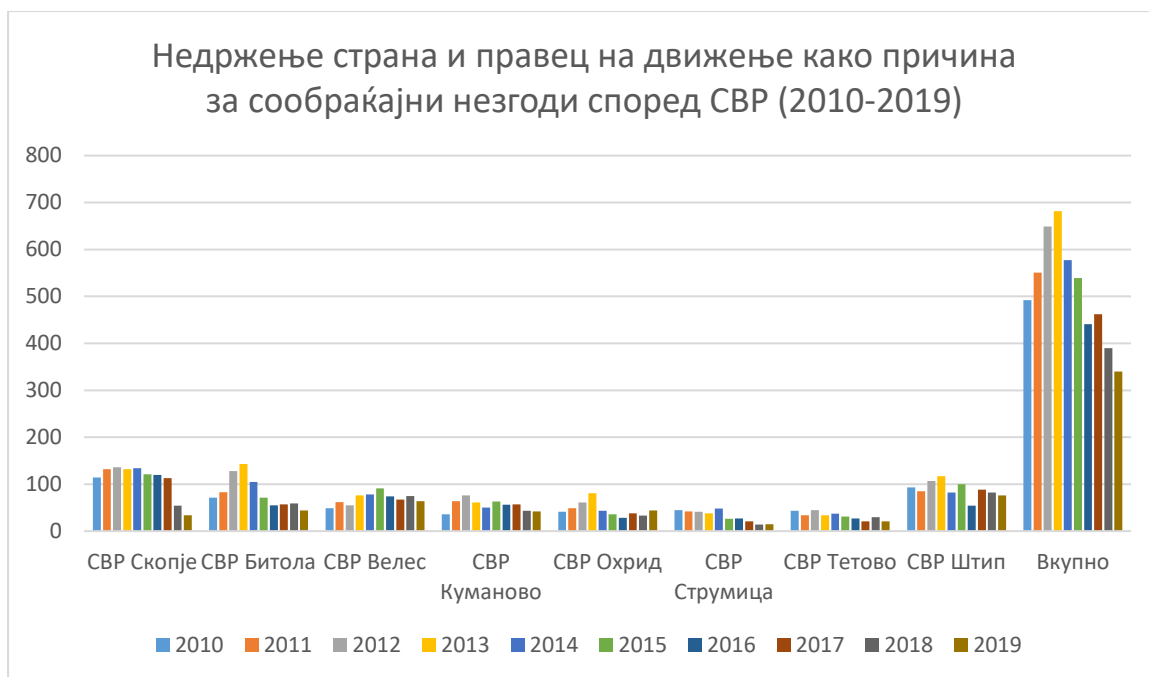
Табела 6. Недржење страна и правец на движење како причина за сообраќајни незгоди според СВР (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Средна вредност
СВР Скопје	114	132	136	132	134	121	120	113	54	34	109
СВР Битола	71	83	128	143	105	71	55	57	59	44	82
СВР Велес	49	62	55	76	78	91	74	67	75	64	69
СВР Куманово	36	64	76	61	50	63	56	57	43	42	55
СВР Охрид	41	49	61	81	43	36	28	38	33	44	45
СВР Струмица	45	42	41	38	48	26	27	21	14	15	32
СВР Тетово	43	34	45	34	37	31	27	21	30	21	32
СВР Штип	93	85	107	117	82	100	54	88	82	76	88
Вкупно	492	551	649	682	577	539	441	462	390	340	512

Извор: Министерство за внатрешни работи¹⁵

Графикон 5.

¹⁵ http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).



Следната причина за сообраќајни незгоди со потешки последици е непрописното движење и свртување. Состојбата е особено загрижувачка на подрачјето на СВР Скопје. Земајќи ги предвид и претходно анализираните причини, може да заклучиме дека треба сериозно да се работи на подигнување на сообраќајната култура на сите учесници во сообраќајот.

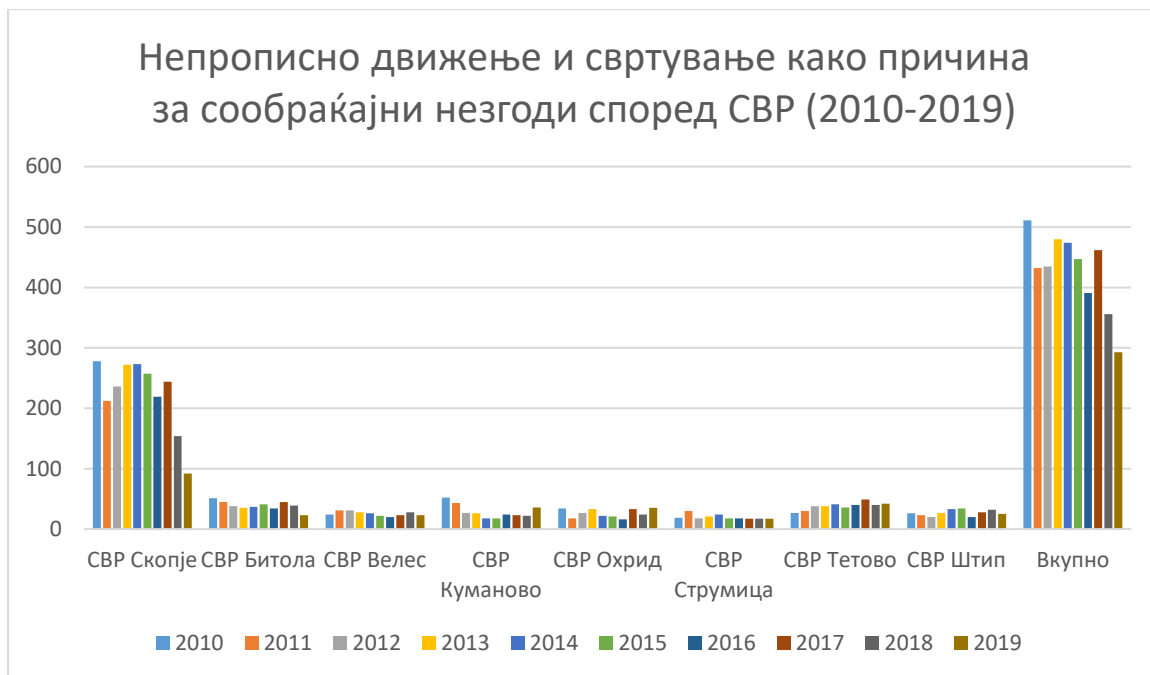
Табела 7. Непрописно движење и свртување како причина за сообраќајни незгоди според СВР (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Средна вредност
СВР Скопје	278	212	236	272	273	257	219	244	154	92	224
СВР Битола	51	45	38	35	37	41	34	45	39	23	39
СВР Велес	24	31	31	28	26	22	20	23	28	23	26
СВР Куманово	52	43	27	26	18	18	24	23	22	36	29
СВР Охрид	34	18	27	33	22	21	16	33	24	35	26
СВР Струмица	19	30	18	21	24	18	18	17	17	17	20
СВР Тетово	27	30	38	38	41	36	40	49	40	42	38
СВР Штип	26	23	20	27	33	34	20	28	32	25	27
Вкупно	511	432	435	480	474	447	391	462	356	293	428

Извор: Министерство за внатрешни работи¹⁶

Графикон 6.

¹⁶ http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).

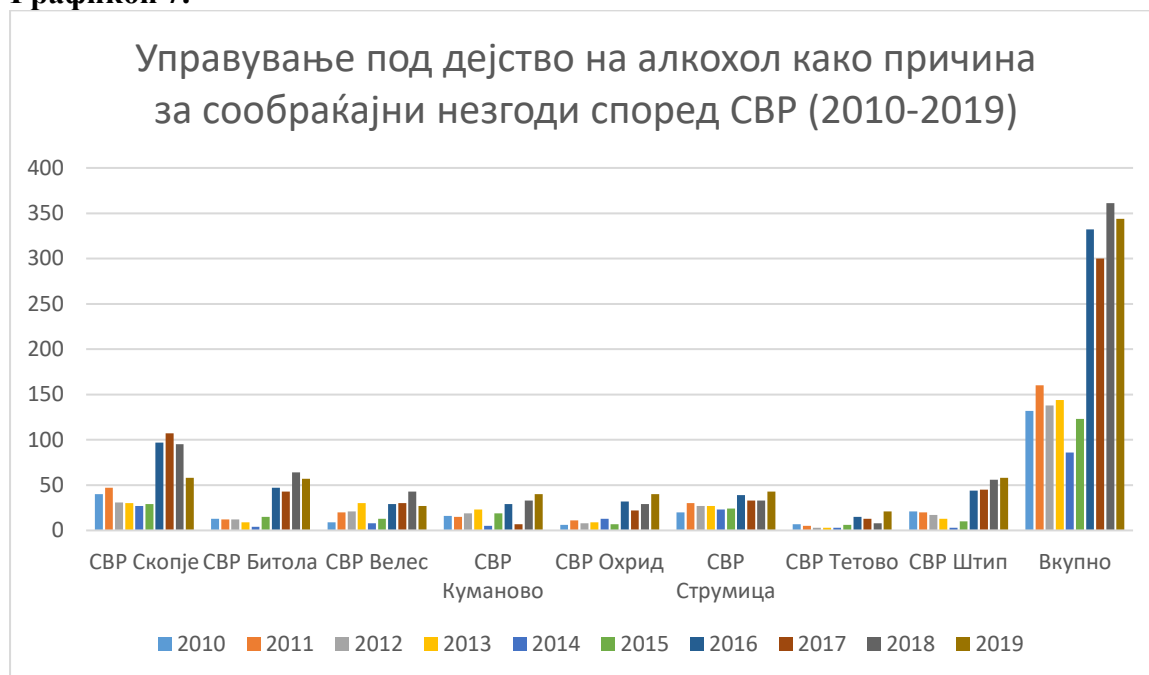


Последната, но не најмалку важна причина за сообраќајни незгоди со потешки последици е управувањето под дејство на алкохол. Состојбата со оваа причина е особено алармантна во последните години, кога бележи драстичен пораст на подрачјето на сите СВР. Ова укажува на потребата за итни мерки со цел сузбивање и превенирање на појавата, и тоа, зголемени контроли, кампањи за подигнување на свеста на возачите и сл.

Табела 8. Управување под дејство на алкохол како причина за сообраќајни незгоди според СВР (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Средна вредност
SVР Скопје	40	47	31	30	27	29	97	107	95	58	56
SVР Битола	13	12	12	9	4	15	47	43	64	57	28
SVР Велес	9	20	21	30	8	13	29	30	43	27	23
SVР Куманово	16	15	19	23	5	19	29	7	33	40	21
SVР Охрид	6	11	8	9	13	7	32	22	29	40	18
SVР Струмица	20	30	27	27	23	24	39	33	33	43	30
SVР Тетово	7	5	3	3	3	6	15	13	8	21	8
SVР Штип	21	20	17	13	3	10	44	45	56	58	29
Вкупно	132	160	138	144	86	123	332	300	361	344	212

Графикон 7.



Може да заклучиме дека етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска, но сепак, доминираат субјективните фактори, иако и објективните фактори имаат значајно влијание. Што се однесува до етиологијата на сообраќајната деликвенција во РСМ, како најчести причини за сообраќајни незгоди се издвојуваат: прво, брзо возење, потоа следуваат непочитување правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување, управување под дејство на алкохол.

Се препорачува надлежните органи да ги зајакнат контролите на патиштата и да се преземат посериозни мерки, кампањи за подигнување на свеста на возачите и сл., со цел превенирање на сообраќајните незгоди кај кои како причина се јавува брзото возење, како и управувањето под дејство на алкохол.

Понатаму, се препорачува поставување соодветна сигнализација на патиштата.

Со оглед на фактот што во значителен број случаи, како причина за сообраќајни незгоди се јавуваат непочитување правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење и непрописно движење и свртување, треба сериозно да се работи на подигнувањето на сообраќајната култура на сите учесници во сообраќајот.

3. За потребата од воведување ново кривично дело – Безобсирно управување со моторно возило и одредени спорни прашања и предлог-решенија *de lege ferenda*

Имајќи ги предвид криминолошките карактеристики на сообраќајната деликвенција во нашата држава, изложени погоре во трудот, се наметна потребата од воведување нова инкриминација, Безобсирно управување со моторно возило, во предлог Кривичниот законик, во главата Кривични дела против безбедноста во сообраќајот.

¹⁷ http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.
<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).

Ќе потсетиме и на неколку примери од судската практика што имаа широка медиумска застапеност и на извесен начин извршија силно влијание врз криминалната политика во однос на делата на сообраќајна деликвенција.

Во случајот на сообраќајната несреќа во која на пешачки премин на булеварот „Партизански одреди“ во близина на „Сити мол“ во Скопје загина 24-годишната В. Н., а уште едно лице е потешко повредено, на возачот, 23-годишниот Ј. Ѓ. му е изречена казна затвор во траење од четири години и забрана за управување со моторно возило во траење од 10 години. Возачот возел со брзина поголема од пропишаната, не ги почитувал сообраќајните прописи и не пропуштил пешаци на обележан пешачки премин, вечерта на 20 јануари 2022 година, на булеварот „Партизански одреди“.¹⁸

Шест и пол години казна затвор му е изречена на 26-годишниот Љ. В., кој на 3 април 2015 година кај Универзалната сала ја прегази студентката Ф. Ц. од Крива Паланка на булеварот „Партизански одреди“ во Скопје. Според направеното вештачење, возачот возел во алкохолизирана состојба со 1,23 промили алкохол во крвта и со брзина од 85 километри на час ја удрил жртвата со предниот дел од возилото. Тој веднаш по ударот побегнал од местото на несреќата, но дваесетина минути подоцна самиот се пријавил во полициската станица во Ѓорче Петров во Скопје.¹⁹

Возачот што ја предизвика тешката сообраќајна несреќа со смртни последици кај „Млечен ресторан“ во Скопје во 2018 година и првично беше осуден на условна казна е осуден на казна ефективен затвор во траење од две години со пресуда на Апелациониот суд откако ја преиначил првостепената пресуда. Сообраќајката се случи во октомври 2018 година во Скопје во која загина Г. Д. (32), а неговата сопруга Н. Д. едвај преживеа и го загуби бебето. Против возачот што ја предизвика сообраќајката беше покренато обвинение за тешки дела против безбедноста на луѓето во сообраќајот, кое тој го призна пред судот. Судот и обвинителството се согласија дека делото било од небрежност, а не со умисла.²⁰

Овие, но и редица други примери од судската практика беа едни од причините за инкриминирање Безобсирно управување со моторно возило во предлог новиот Кривичен законик на РСМ. Имено, во нов член (403) се предвидува следново.

Безобсирно управување со моторно возило

Член 403 (нов член)

¹⁸ <https://360stepeni.mk/namesto-tri-chetiri-godini-zatvor-za-vozachot-osuden-za-soobrakajkata-kaj-siti-mol-odluchi-apelatsioniot-sud/>. <https://telma.com.mk/2022/07/12/apelacija-mu-ja-zgolemi-zatvorskata-kazna-na-vozachot-osuden-za-soobrakajkata-nesrekja-kaj-siti-mol-vo-koja-zagina-viktorija-nikolova/>.

<https://news.net.mk/page/ae192bdb-cfb7-4397-8c91-8ed01f57b7bf>. <https://vecer.mk/makedonija/tri-godini-zatvor-za-vozachot-jordan-gorgiev-koj-ja-pregazi-viktorija-nikolova-od-radovish-kaj-siti-mol/>. (Пристапено на: 1.12.2022).

¹⁹ <https://kanal5.com.mk/shest-i-pol-godini-zatvor-za-ljubisha-vidojkovik-koj-ja-pregazi-frosina-cekovska-na-partizanska/a265672>. <https://time.mk/c/76b8cd48ce/vozacot-sto-ja-pregazi-frosina-osuden-na-sest-i-pol-godini-zatvor.html> (Пристапено на: 1.12.2022).

²⁰ <https://time.mk/c/089c8cf6c9/nema-pravna-drzava-nitu-nezavisno-sudstvo-natasa-dimitrievska-razocarana-od-odgovorot-na-sovetot-na-jo-za-soobrakajkata-kaj-mlechen.html>. <https://skopskoeho.mk/preinachena-sudskata-odluka-za-soobrakajka-kaj-mlechen-vozachot-ke-odi-vo-zatvor/>. <https://www.mkd.mk/makedonija/sudstvo/za-soobrakajkata-kaj-mlechen-sovetot-na-javni-obviniteli-ne-vidoa-greshka-kaj>. <https://360stepeni.mk/gi-zagubi-soprugot-i-plodot-kaj-mlechen-a-sega-ke-se-bori-i-so-sudijkata-i-obvinitelkata/>. (Пристапено на: 1.12.2022).

Учесник во јавниот сообраќај безобсирно што не се придржува на прописите за безбедност во сообраќајот и со тоа ќе го загрози јавниот сообраќај управувајќи во состојба на неспособност на возење предизвикана со употреба на алкохол во концентрација од најмалку 1,50 г/промили во крвта, дроги, психотропни супстанции или прекурзори, возејќи во забранет правец, претекнувајќи колона возила на непрегледно место или возејќи со брзина што надминува 70 км на час над дозволената ќе предизвика опасност по животот или телото на луѓето ќе се казни со парична казна или затвор до три години.

Новата инкриминација е поместена во главата Кривични дела против безбедноста во сообраќајот. Објект на заштита на овие кривични дела е безбедноста на јавниот сообраќај: патниот, железничкиот, бродскиот, автобускиот сообраќај и сообраќајот на жичарници. Самото поведение на поединецот е главен детерминиращки фактор во целиот комплекс на услови што доведуваат до создавање опасна состојба и штетни последици.²¹

Со инкриминациите од оваа глава на КЗМ се зголемува дисциплината во сообраќајот, а со тоа истовремено тој се заштитува.

Кај кривичното дело што се предлага – Безобсирно управување со моторно возило станува збор за општоопасно дејствие, за разлика од другите дела во оваа глава, кои се дела на конкретно загрозување, односно кај нив последицата на делото е создавање конкретна опасност за животот и телото на луѓето или за имот од поголем обем.

Односно, се предвидува кривична одговорност за учесник во јавниот сообраќај безобсирно што не се придржува на прописите за безбедност во сообраќајот и со тоа ќе го загрози јавниот сообраќај управувајќи во состојба на неспособност на возење предизвикана со употреба на алкохол во концентрација од најмалку 1,50 г/промили во крвта, дроги, психотропни супстанции или прекурзори, возејќи во забранет правец, претекнувајќи колона возила на непрегледно место или возејќи со брзина што надминува 70 км на час над дозволената, и со таквото однесување ќе предизвика опасност по животот или телото на луѓето. Предвидена е парична казна или затвор до три години.

Разграничувањето на кривичните дела од прекршоците против безбедноста на јавниот сообраќај се врши согласно критериумот – степен на загрозување на заштитениот објект. Имено, доколку станува збор за конкретна опасност, во тој случај, се работи за кривично дело, а доколку опасноста е апстрактна, станува збор за прекршок. Но, кај голем број квалификувани облици на прекршоци се предизвикува конкретна опасност, оттука во делото Загрозување на безбедноста на сообраќајот (чл. 297) е пропишан посебен услов на инкриминација (потребно е да дојде до предизвикување конкретна опасност за животот или телото на луѓето или за имот од значителен обем).²²

Најсложено прашање кај сообраќајната деликвенција е утврдувањето на вината. Особено проблематично е разграничувањето помеѓу евентуална умисла и свесна небрежност. Умислата е волево, а небрежноста неволево извршување на делото, но не може да се утврди кога сторителот ја сака или не ја сака последицата.

Според теоријата на волјата (согласувањето), постои умисла кога сторителот ја сакал последицата или ја сметал за можна, па лично се согласил со нејзиното настапување. Како помошен метод се употребува Франкова формула согласно која се

²¹ Камбовски, В., Тупанчески, Н., (2011) „Казнено право – посебен дел“, петто изменето и дополнето издание, Скопје.

²² Ibid.

одговара на хипотетско прашање, како би се однесувал сторителот кога со сигурност би знаел дека ќе настапи последицата? Доколку одговорот е „Што и да се случи, ќе го довршам дејствието“, станува збор за евентуална умисла, а доколку сторителот би запрел со дејствието – свесна небрежност. На пример, некој извршил кривично дело Загрозување на безбедноста во сообраќајот така што возел брзо и претекнувал на две полни линии, а на прашањето на судијата зошто го сторил тоа, одговорил дека не поднесува пред него да вози жена. Според Франковата формула, секојпат кога пред него ќе вози жена, тој би се однесувал на ист начин (одговор на хипотетското прашање), делото е сторено со евентуална умисла.²³

Во нашата судска практика е прифатен критериумот на безобсирност, груба немарност за другите. Односно, кога учесник во сообраќајот безобсирно и грубо ги крши правилата и прописите за возење и притоа е свесен дека создава состојба на опасност што не може да ја контролира, делото би требало да се третира како умислено дело.²⁴ Во оваа насока е и пресудата од судската практика. Имено, „Професионален возач на моторно возило тешко 10 тони започнал со претекнување со брзина несообразна со слабата видливост, поради што било сосема сигурно дека ако се појави возило од другата страна, нема да може да го одбегне сударот. ВСМ ова поведение го квалификувал како безобсирно и насилничко, сторено со евентуална умисла, бидејќи содржи „согласување да се загрози сообраќајот и да се прифати тој ризик“.²⁵

Покрај во Кривичниот законик, одредби за патниот, воздушниот и другите видови сообраќај има во: Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата,²⁶ Законот за безбедност во железничкиот сообраќај,²⁷ Законот за воздухопловство²⁸ и Законот за жичари и ски-лифтови.²⁹

Во членот 228 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата (ЗБСП) се поместени одредби за прекршочна одговорност на возач што управува со возило под дејство на алкохол. Би сакале да обрнеме внимание на тоа дека по усвојувањето на новиот Кривичен законик, би се довеле во ситуација на поклопување на кривична и прекршочна одговорност за возење под дејство на алкохол. Имено, новата инкриминација предвидува кривична одговорност за учесник во јавниот сообраќај безобсирно што не се придржува на прописите за безбедност во сообраќајот и со тоа ќе го загрози јавниот сообраќај управувајќи во состојба на неспособност на возење предизвикана со употреба на алкохол во концентрација од најмалку 1,50 г/промили во крвта, дроги, психотропни супстанции или прекурзори и со тоа ќе предизвика опасност по животот или телото на луѓето, а од друга страна, во ставовите 8 и 9 од членот 228 од ЗБСП е предвидено издавање во мандатна постапка на мандатен платен налог со глоба

²³ За повеќе види: Марјановиќ, Ѓ./Каневчев, М., „Кривично право, општ дел“, седмо, изменето и дополнето издание, Скопје 2016.

²⁴ За повеќе види: Марјановиќ, Ѓ./Каневчев, М., „Кривично право, општ дел“, седмо, изменето и дополнето издание, Скопје 2016. Камбовски, В., „Казнено право – општ дел“, четврто изменето и дополнето издание, Скопје, 2011. Камбовски, В., „Коментар на Кривичниот законик на Република Македонија“, Скопје, 2011. Камбовски, В., Тупанчески, Н., (2011) „Казнено право – посебен дел“, петто изменето и дополнето издание, Скопје.

²⁵ Марјановиќ, Ѓ./Каневчев, М., „Кривично право, општ дел“, седмо, изменето и дополнето издание, Скопје 2016.

²⁶ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/2015, 226/2015, 55/2016 и 11/2018).

²⁷ Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/15 и 226/15).

²⁸ Закон за воздухопловство („Службен весник на РСМ“, бр. 48 од 20.2.2020 година).

²⁹ Закон за жичари и ски-лифтови („Службен весник на Република Македонија“ бр. 54/2000, 103/2008, 23/2011, 53/2011, 163/2013 и 146/2015).

во износ од 325 евра, односно 375 евра во денарска противвредност, односно ќе му се регистрираат 55, односно 60 негативни бодови согласно одредбите од овој закон на возач кај кого ќе се утврди содржина на алкохол во крвта од 1,51 g/kg до 2,00 g/kg, односно од 2,01 g/kg и повеќе. Покрај утврдениот износ на глоба, на возачот ќе му се изрече и прекршочна санкција – забрана за управување со моторно возило од девет до 12 месеци, под услови и постапка утврдени со закон. Оттука, *de lege ferenda* неминовна е измена на оваа одредба од ЗБСП со цел да не настане конфузија во судската практика.

Исто така, дилема отвора и делот од одредбата од предлог-инкриминацијата Безобсирно управување со моторно возило, согласно која се предвидува кривична одговорност за учесник во јавниот сообраќај безобсирно што не се придржува на прописите за безбедност во сообраќајот и со тоа ќе го загрози јавниот сообраќај возејќи со брзина што надминува 70 км на час над дозволената и со тоа ќе предизвика опасност по животот или телото на луѓето. Од друга страна, во членот 35 и членот 36 од ЗБСП се предвидува прекршочна одговорност за возач што не ја почитува брзината на движењето на возилото. Специфика е тоа што, прво, се прави разлика дали возачот се движел со брзина поголема од брзината дозволена со поставениот сообраќаен знак, на јавен пат во населено место (член 35) или на јавен пат надвор од населено место (член 36).

Во предлог-инкриминацијата во Кривичниот законик не се прави ваква разлика. Согласно членот 35 став 3 од ЗБСП, мандатен платен налог со глоба во износ од 400 евра во денарска противвредност во мандатна постапка ќе му се издаде, односно ќе му се регистрираат 65 негативни бодови на возачот што во населено место се движи со брзина поголема од 50 km/h над дозволената брзина, а согласно членот 36 став 3 од истиот закон мандатен платен налог со глоба во износ од 400 евра во денарска противвредност во мандатна постапка ќе му се издаде, односно ќе му се регистрираат 65 негативни бодови согласно одредбите од овој закон на возачот што надвор од населено место се движи со брзина поголема од 70 km/h над дозволената брзина.

Како што може да се забележи, се прави дистинкција во пречекорувањето на дозволената брзина на движење во зависност од тоа дали станува збор за населено или надвор од населено место. Додека, пак, во предлог-инкриминацијата се предвидува кривична одговорност за учесникот во сообраќајот, кој вози со брзина што надминува 70 км на час над дозволената и со тоа ќе предизвика опасност по животот или телото на луѓето. За разлика од ваквото предложено решение, во хрватскиот Казнен закон, во членот 226, кој инаку е речиси пресликан во нашиот предлог Кривичен законик, е предвидена кривична одговорност за учесникот во сообраќајот, кој возејќи со брзина што надминува 50 км на час над дозволената во населено место или подрачје со назначена ограничена брзина, предизвикува опасност по животот или телото на луѓето.

Понатаму, во членот 50 од ЗБСП се предвидува издавање прекршочен платен налог со глоба во износ од 150 евра во денарска противвредност на возачот што постапува спротивно на одредбата за престигнување и обиколување, односно престигнување и обиколување возачот смее да врши само ако тоа не го попречува нормалното движење на возилата што доаѓаат од спротивната насока и ако на патот има доволно простор за безбедно изведување на тие дејствија. Возачот не смее да врши престигнување и обиколување кога со тоа, со оглед на карактеристиките во сообраќајот и на постојните околности на патот и во сообраќајот или со оглед на техничките својства на возилото со кое управува, ги загрозува другите учесници во сообраќајот.

Заклучок

„Низ секојдневниот метеж од луѓе и возила во кој секој вработен брза да стаса до работното место, студентот до универзитетот, ученикот до училиштето, а невработениот

во потрага за парче леб да ја понуди неговата работна сила на некој од пазарите, никој не обрнува внимание, ниту, пак, насетува дека за миг може да биде изненаден од тап удар на некое забрзано возило, да стане учесник во сообраќајна незгода или жртва на асфалтот.³⁰

Патниот сообраќај, без сомнение, е од огромно значење за општеството во кое живееме. Современиот начин на живеење и не може да се замисли без моторно возило. Меѓутоа, неговото одвивање го следат и низа штетни и негативни појави, честопати манифестирани со сообраќајни незгоди со многубројни човечки жртви и немерливи материјални штети. Сообраќајната деликвенција претставува специфичен вид асоцијална и антисоцијална појава, која произлегува од една општествено корисна дејност, а воедно како последица на дезорганизираното остварување на сообраќајот. Таа се јавува во вид на сообраќајни прекршоци и сообраќајни казнени дела, во зависност од видот на опасноста и предизвиканите штетни последици.

Сложеноста на овој вид криминалитет и деликвенција бара детално криминолошко и виктимолошко следење и изучување со цел запознавање на механизмите и причините на страдањата и со цел преземање соодветни мерки за нивно сузбивање.

Речиси секојдневно медиумите известуваат за сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица и причинета значителна материјална штета). За жал, секој човек е потенцијална жртва, но и сторител на сообраќајна незгода. Секому, во кое било време, може да му се случи сообраќајна незгода.

Статистичките податоци потврдуваат дека несреќите во патниот сообраќај сега претставуваат осма водечка причина за смрт на глобално ниво. Повеќе од 1,35 милиони лица ги губат своите животи секоја година во сообраќајни незгоди, а 50 милиони се повреди.

Во Република Северна Македонија, на секои 57 часа има по една жртва во сообраќајот, значи годишно, во просек, гинат 153 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. И натаму е голем бројот на деца жртви на сообраќајни незгоди. Најголем дел од жртвите се патници во моторни возила и патници во други транспортни средства, како и пешаци.

Оттука, со право може да се констатира дека безбедноста на патниот сообраќај е загрозувана до степен што навистина загрижува. Со право може да се каже дека во ни една друга област на човековите активности не се сторуваат толку казнени дела и прекршоци, како што е тоа случај во областа на сообраќајот. Голем број од учесниците во сообраќајот, најчесто несвесно, а понекогаш и свесно ги кршат нормите во сообраќајот и со тоа ја доведуваат во опасност сопствената безбедност или безбедноста на останатите учесници во сообраќајот.

Етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска. Сепак, доминираат субјективните фактори, а и тогаш кога се истакнува објективен фактор како причина за сообраќајна деликвенција, тој повторно зависи од човечки фактор.

Со цел превенирање на сообраќајната деликвенција, потребно е претходно оспособување и проверка на оспособеноста на сите учесници во сообраќајот за елементарните правила и прописи за движење и однесување во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, возачи на запрежни возила и др.), а не само на возачите на моторни возила. Следно, од особено значење е подигнување на сообраќајната култура и дисциплина на сите учесници во сообраќајот.

Потребно е почитување на регулативата во врска со безбедноста на сообраќајот, и тоа, одредбите од Кривичниот законик на РСМ, Законот за безбедност на сообраќајот

³⁰ <http://www.mvr.gov.mk/analiza/soobrakaj/6> (Пристапено на: 2.12.2022).

на патиштата, Законот за прекршоците, а во случај на нејзино непочитување, примена на соодветни казни и санкции. Колку и да зборуваме за превенција на сообраќајната деликвенција, сепак репресивниот елемент во сузбивањето и превенирањето на сообраќајната деликвенција е неизоставен со цел намалување на казнените дела и прекршоците во областа на сообраќајот.

Сепак, потребни се понатамошни истражувања со цел утврдување на феноменологијата и етиологијата на сообраќајната деликвенција и со цел преземање мерки на превенција и репресија.

Референци:

Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.
Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
(Пристапено на: 2.12.2022 година).

Ignjatović, D., (2006) “Kriminologija”, Beograd: Nomos.

Konstantinović-Vilić, Slobodanka/Nikolić-Ristanović, Vesna/Kostić, Miomira (2012)
“Kriminologija”, Niš: Sven Niš.

Milutinović, M., (1979) “Kriminologija”, Beograd: Savremena Administracija.

Šeparović, Z., (1981) “Kriminologija i socijalna patologija”, Zagreb: Pravni fakultet.

Singer, M., Vukadin, I. K. I Mraović, I. C., (2002) „Kriminologija“, Zagreb: Nakladni
Zavod Globus, Edukacijsko-rehabilitacijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

WHO, ed. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015 (official report). Geneva:
World Health Organisation (WHO). (Пристапено на: 2.12.2022 година).

World Health Organization. (2017). Save lives: a road safety technical package. World
Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255199>. License: CC BY-
NC-SA 3.0 IGO. (Пристапено на: 2.12.2022 година).

Арнаудовски, Љ. (2007), „Криминологија“, Скопје: 2 Август С-Штип.

Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република
Македонија“ бр. 169/2015, 226/2015, 55/2016 и 11/2018).

Закон за прекршоците („Службен весник на Република Македонија“ бр.
124/2015).

Кајзер, Гинтер (1996), „Криминологија“, Скопје: Александрија.

Камбовски, В., Тупанчески, Н., (2011) „Казнено право – посебен дел“, петто
изменето и дополнето издание, Скопје.

Кривичен законик („Службен весник на Република Македонија“ бр. 37/1996,
80/1999, 4/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008,
114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013,
14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014,
196/2015, 226/2015, 97/2017 и 248/2018).

Сулејманов, З., (2007) „Криминологија“, Скопје: Графос.

<http://www.mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/6> (Пристапено на: 2.12.2022 година).

http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf.

<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56> (Пристапено на: 2.12.2022 година).

<http://www.stat.gov.mk/PrikaziSoopstienie.aspx?id=12&rbr=3016> (Пристапено на: 2.12.2022 година).

https://docs.google.com/spreadsheets/d/13DbLn6WQ288YssjZwhzO6NHw4Kh5_qdWZuN_-6a72ko/edit#gid=1268663980.

<https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56>

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/english.pdf (Пристапено на: 2.12.2022 година).

<https://www.who.int/roadsafety/en/> (Пристапено на: 2.12.2022 година).

АНЕКС

Табела 9. Починати лица од насилна смрт во Република Северна Македонија, 1994-2021

Починати лица од насилна смрт во Република Северна Македонија, 1994-2021								
Години	Починати од насилна смрт во земјата				Структура %			
	вкупно	несреќни случаи	самоубиства	убиства	вкупно	несреќни случаи	самоубиства	убиства
1994	632	471	128	33	100,0	74,5	20,3	5,2
1995	538	380	130	28	100,0	70,6	24,2	5,2
1996	590	402	143	45	100,0	68,1	24,2	7,6
1997	636	438	155	43	100,0	68,9	24,4	6,8
1998	693	497	151	45	100,0	71,7	21,8	6,5
1999	761	542	169	50	100,0	71,2	22,2	6,6
2000	720	512	148	60	100,0	71,1	20,6	8,3
2001	737	455	151	131	100,0	61,7	20,5	17,8
2002	743	525	149	69	100,0	70,7	20,1	9,3
2003	630	428	136	66	100,0	67,9	21,6	10,5
2004	708	473	179	56	100,0	66,8	25,3	7,9
2005	587	392	143	52	100,0	66,8	24,4	8,9
2006	653	435	165	53	100,0	66,6	25,3	8,1
2007	743	536	159	48	100,0	72,1	21,4	6,5
2008	598	397	161	40	100,0	66,4	26,9	6,7
2009	613	417	167	29	100,0	68,0	27,2	4,7
2010	588	422	122	44	100,0	71,8	20,7	7,5
2011	527	370	128	29	100,0	70,2	24,3	5,5
2012	584	378	172	34	100,0	64,7	29,5	5,8
2013	552	364	170	18	100,0	65,9	30,8	3,3
2014	493	311	147	35	100,0	63,1	29,8	7,1
2015	513	361	114	38	100,0	70,4	22,2	7,4
2016	497	354	125	18	100,0	71,2	25,2	3,6
2017	421	278	111	32	100,0	66,0	26,4	7,6
2018	477	336	116	25	100,0	70,4	24,3	5,3
2019	454	324	106	24	100,0	71,4	23,3	5,3
2020	438	309	105	24	100,0	70,5	24,0	5,5
2021	677	564	105	8	100,0	83,3	15,5	1,2
Средна вредност	600	417	141	42	100	75	21	4

Извор: Државен завод за статистика³¹

³¹ https://www.stat.gov.mk/pdf/2022/2.1.22.26_mk.pdf (Пристапено на: 2.12.2022 година).

**TRAFFIC OFFENSES IN THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA: ON THE
NEED TO INTRODUCE A NEW INCRIMINATION IN THE CRIMINAL CODE –
RECKLESS DRIVING OF A MOTOR VEHICLE**

*“No child should die or be seriously injured while they walk, cycle or play.
We must return our streets to our children. They have a right to feel safe on them.”*

(“Global Report on Road Safety Status” 2018, WHO)

Abstract

The author of the paper refers to the criminal and criminological (phenomenological, etiological and victimological) aspects of traffic delinquency in the Republic of North Macedonia. Taking into account the criminological characteristics of traffic delinquency in our country, the author specifically refers to the proposal to introduce a new incrimination in the draft Criminal Code - Reckless driving of a motor vehicle.

Traffic delinquency is a massive and individual negative social phenomenon that has the consequence of causing human suffering, causing material and other damage and disorienting the traffic itself. In the Republic of North Macedonia, every 57 hours there is one victim in traffic accidents, on average 153 people die every year, and on one died in a car accident, 40 people are severely suffering. The number of children victims of road accidents remains high. Most of the victims are passengers in motor vehicles and passengers in other means of transport, as well as pedestrians.

The aetiology of traffic delinquency is multifactorial, however, subjective factors dominate, though, and objective factors have a significant impact. More than 90% of traffic accidents are a result of a subjective factor, such as speeding, failure to comply with rules of priority, lack of side and direction of movement, irregular movement, and turning and driving under the influence of alcohol.

According to the results of the research, the author concludes that the incidence of victims of traffic delinquencies is relatively high, hence, urgently measures should be taken to combat, prevent and reduce traffic delinquency.

The author specifically refers to certain open questions regarding the new proposed incrimination. Also, the paper briefly analyses the provision of Article 226 of the Croatian Criminal Code, considering the fact that the idea of introducing the crime Wanton driving of a motor vehicle in the Criminal Code of the Republic of North Macedonia is almost entirely taken over by the Croatian criminal legislation.

³² Professor, Ss. Cyril and Methodius University, Iustinianus Primus Law Faculty in Skopje, Institute of Criminal Law, Department of Criminology and Penology. E-mail: a.gruevskadrakulevski@pf.ukim.edu.mk, aleksandra_gruevskadrakulevski@yahoo.com. (<http://www.pf.ukim.edu.mk/gruevska-drakulevski-dr-aleksandra/>).

Keywords: traffic delinquency, traffic accidents, victims, phenomenology, victimology, aetiology, prevention, reckless driving, motor vehicle, traffic safety