

СИСТЕМ КАЗНЕНИХ ПОЕНА СА ОСВРТОМ НА УПОРЕДНУ АНАЛИЗУ СТАВОВА И ПОНАШАЊА ВОЗАЧА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ПИРОТ

DEMERIT POINT SYSTEM WITH EMPHASIS ON ATTITUDES AND BEHAVIOR COMPARATIVE ANALYSIS OF DRIVERS IN THE MUNICIPALITY OF PIROT

Милан М. Вујанић¹, Душко Пешић² и Милош Миљковић³

Резиме: Анализа фактора безбедности саобраћаја (човек, пут, возило, околина) показује да се највећи потенцијал за унапређење безбедности саобраћаја налази у фактору човек. Спровођење периодичних анализа понашања учесника у саобраћају, као и анализа прекршаја у области безбедности саобраћаја, неопходне су у циљу управљања безбедношћу саобраћаја. У циљу стратешког приступа проблему, развијају се различити поступци и мере усмерене ка прекршиоцима, међу којима важно место заузима и систем казних поена. Како постоји значајна корелација између саобраћајних незгода и ризичних понашања у саобраћају (прекршаја), то се применом система казних поена утиче на повећање нивоа безбедности саобраћаја и смањење броја и тежине последица саобраћајних незгода. Имајући ово у виду, приказани су резултати истраживања ставова и знања возача о прекршајима, као и понашања возача у саобраћају, на територији општине Пирот.

Кључне речи: безбедност саобраћаја, систем казних поена, ставови и знања, прекршаји

Abstract: Analysis of traffic safety factors (human, road, vehicle, environment) indicates that the strongest traffic safety improvement can be achieved by influencing on factor human. Conducting periodic analysis of traffic participant behaviour, as well as analysis of violations in the area of traffic safety, are necessary in order to manage traffic safety. With the goal of strategic approach to the problem, different procedures and measures aimed to offenders are developed, and among them demerit point system holds a significant place. As there is a significant correlation between traffic accidents and the risky behaviour in traffic (violations), by applying the demerit point system influences on the increasing the traffic safety levels and on reducing the number and severity of traffic safety consequences. With this in mind, results of drivers attitudes and knowledge on violations are shown, as well as results of drivers behaviour in traffic, conducted on the territory of municipality of Pirot.

Key words: traffic safety, demerit system point, attitudes and knowledge, violations

1. УВОД

Историјат казних поена везује се за 1947. годину, када је систем казних поена први пут примењен у Сједињим Америчким Државама, у држави Конектикат (Вујанић и Пешић, 2003). У Великој Британији систем казних поена је уведен 1962. године, а на Новом Зеланду 1967, док је Аустралији у држави Квинсленд систем уведен 1967. године (Вујанић и Пешић, 2006). Након тога, Јапан је увео систем казних поена 1969. године, следила је Немачка 1974. године, тако да је у 2012. години, 21 од 27 земаља чланице Европске Уније примењивала систем казних поена (SWOV, 2008.).

Основна идеја за увођење казних поена, још 50-их и 60-их година прошлог века, била је унапређење нивоа безбедности саобраћаја кроз праћење прекршаја возача (Пешић, 2006). Први

¹ сарадник, Београд, Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, milanmvujanic@gmail.com, Војводе Степе 305

² асистент, Београд, Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, duskopesic@sf.bg.ac.rs, Војводе Степе 305

³ сарадник, Београд, Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, miliko.milos@gmail.com, Војводе Степе 305

системи казних поена подразумевали су само једну санкцију, у виду одузимања возачке дозволе, када возач достигне одређени ниво поена, односно суспензију возачке дозволе на одређени период (Пешић, 2006).

Касније, већина развијених земаља је увидела значај и користи казних поена за побољшање понашања возача и унапређење безбедности саобраћаја и увела их у редовну процедуру у систему кажњавања возача (Пешић, 2009). Системи казних поена су временом претрпели неколико модификација и данас постоје бројни системи казних поена који се разликују углавном по два основа: лимит поена који возачи могу да скупе па да уследи одговарајућа санкција и време трајања поена (Пешић, 2009).

Истраживачи из већег броја земаља подржавају став да примена система казних поена има ефекта на понашање возача, са аспекта поштовања саобраћајних прописа, тако да су нека истраживања показала да је након увођења система казних поена дошло до смањења броја смртно страдалих у саобраћајним незгодама за 20% (Mehmood, 2010). Док поједини истраживачи сматрају да је ефекат увођења система казних поена дискутабилан, наглашавајући да утицај овог система нема дугорочни ефекат (до 6 месеци), постоје и они који тврде да услед казних поена број прекршаја у саобраћају опада, посматрано дугорочно (Mehmood, 2010).

О ефектима система казних поена нема много поузданих података. 2012. године, Castillo-Manzano и Castro-Nuño су спровели истраживање са циљем утврђивања периода ефективности (деловања) казних поена (SWOV, 2012). Њихово истраживање је утврдило смањење броја незгода, повреда и страдања за 15-20%. Иако се овај позитиван ефекат казних бодова изгубио после 18 месеци, највећи утицај је забележен у срединама које су биле најсиромашније и са најнижим нивоом безбедности саобраћаја (SWOV, 2012). Према званичним подацима из Министарства унутрашњих послова Шпаније, две године након увођења система казних поена, дошло је до смањења броја саобраћајних незгода за 12%, а броја смртно страдалих за 26% (DGT, 2009).

У Ирској је у првој години након увођења система казних поена дошло до смањења броја незгода за 1,4% (2002), у односу на годину пре увођења система, а у Италији 3,2% (2003), Данској 14% (2005) и Шпанији 7,6% (2006) (Van Schagen & Machata, 2012). У Француској је у години након увођења (1992) број смртно страдалих био 7% мањи у односу на претходну годину (Van Schagen & Machata, 2012). Генерално посматрано, смањење броја незгода је значајно у првих неколико месеци након увођења, али након овог периода број незгода поново достиже вредности из периода пре увођења система казних поена (Van Schagen & Machata, 2012).

Са циљем утврђивања ставова, понашања и знања возача о прекршајима у саобраћају, спроведено је истраживање у граду Пироту у периоду од 06. до 20. септембра 2013. године. Истраживање је спроведено путем анкета који су попуњавали возачи на територији општине Пирот. Упоредивањем система казних поена у Србији са сличним системима у свету, изведени су закључци који је систем казних поена најповољнији за примену, а самим тим и са највећим утицајем на безбедност саобраћаја.

2. СИСТЕМ КАЗНИХ ПОЕНА У СРБИЈИ И ПОЈЕДИНИМ ЗЕМЉАМА СВЕТА

Начин примене система казних поена није фиксан, из разлога што постоје елементи система који су варијабилни, нпр. максималан број (лимит) поена, начин бодовања (додавање или одузимање), временски период трајања поена (након чега следи брисање) и сл. Под лимитом поена се подразумева законски одређена граница тј. број поена након којег се предузимају одређене мере. Лимит мора бити прецизно дефинисан и доступан јавности, како би возачи били упознати са системом казних поена.

Под временом трајања подразумева се дефинисани временски период важења поена, у којем након одређеног броја поена наступају прописане санкције за прекршиоца. Након периода важења, поени најчешће губе важност, па долази до брисања, при чему се подаци о поенима могу чувати у базама података о возачу без даљих правних последица.

Табела 1. Основне карактеристике СКП-а на територији Европске Уније (Рајковић, 2013)

Земља	Рачунање поена (Додавање/ Одузимање)	Број поена пре суспензије дозволе (возачи почетници)	Минимални број прекршаја пре суспензије (возачи почетници)	Курс унапређења вожње (Добровољни/ Мандатни)	Писмо упозорења пре суспензије	Временско трајање суспензије (месеци)
Аустрија	Д	3	3	М	Да	3****
Бугарска	О	39(27)	4	Д	--	6
Кипар	Д	12	--	--	--	6-12*
Чешка	Д	12	2-3	Д	--	12
Данска	Д	3 у 3 године(2 у 3 године)	3(2)	--	--	6*
Финска	Д	3 у 1 години или 4 у 2 године(2 у 1 години или 3 у 2 године)	3(2)	--	Да	1-6*
Француска	О	12(6)	2(1)	Д/М***	Да	6-12(други пут)
Немачка	Д	18	4	Д/М	Да	6
Велика Британија	Д	12(6)	--	Д	--	6*****
Грчка	Д	25(или исти прекршај двапут)	--	М****	Да	6-12(други пут)*****
Мађарска	Д	18	2	Д/М****	Да	6
Ирска	Д	12	3	--	--	6
Италија	О	20	3 у 1 години	Д	--	--
Летонија	Д	16(10)	2	М	Да	12
Луксембург	О	12	--	Д	--	12
Малта	Д	12	2	--	--	3
Холандија	Д	3	3	--	--	--
Пољска	Д	24(20)	3	--	--	--
Румунија	Д	15	3	Д	--	1-28 (други пут)*****
Словенија	Д	18	1	--	--	6
Шпанија	О	12(8), 8*, 15**	2	Д/М****	Да	3/6**
Укупно	Д=16/О=5	3-39	1-4(1-2)	Д=9/М=5	8	1-12

* За људе који су већ губили дозволу, ** За професионалне возаче, *** За возаче почетнике, ****
 Као процедура за повраћај дозволе након суспензије, ***** Флексибилно

Систем може бити изведен на начин да се поени додају до или одузимају од одређеног граничног броја поена, у зависности од врсте примењеног система. Последњи степен санкционисања представља суспензија возачке дозволе на одређено време или укидање дозволе, уколико збир поена буде већи од дефинисане границе. У зависности од врсте прекршаја или достизања одређеног броја бодова, додатне новчане казне или друге казне могу бити придодате већ постојећим. Стандардни систем садржи одређени број унапред дефинисаних прекршаја, при чему је за сваки прекршај предвиђен одређени број казних поена, који је адекватан тежини прекршаја.

Главне карактеристике система казних поена обухватају следеће:

- - Прекршај резултује добијањем одређеног броја поена, који одговара тежини прекршаја,
- - Уколико возач прикупи дефинисани број поена, возачу се шаљу саветодавна писма, омогућава се похађање курсева у циљу "брисања" одређеног броја прикупљених поена, долази до одузимања или суспензије возачке дозволе на одређени период,
- - Поновно стицање права на управљање возилом, након периода дисквалификације, обухвата обављање посебног здравственог прегледа, похађање курса рехабилитације или поновно полагање возачког испита.

У теорији, систем казних поена утиче на безбедност саобраћаја на 3 начина: 1) спречавање небезбедног понашања под претњом ризика добијања негативних бодова (превенција); 2) одабир и кажњавање возача који најчешће крше закон (селекција); 3) промена начина понашања кроз едукацију починитеља применом система казних бодова (корекција). Резултати међународних истраживања су показали да систем казних бодова има позитивних ефеката, али ови ефекти имају ограничено дејство деловања (Van Schagen & Machata, 2012).

2.1. Србија

Основу за систем казних поена у Србији представља доношење Закона о безбедности саобраћаја на путевима (ЗБС), који је у примени од децембра 2009. године. На основу ЗБС-а и Закона о прекршајима, изрицање казних поена је почело јануара 2010. године. Усаглашена евиденција казних поена је почела са применом од новембра 2010. године. Систем се заснива на додавању казних поена до одређене границе и предвиђен је за све возаче који поседују возачку дозволу, док се за возаче почетнике са пробном возачком дозволом примењују посебна правила. Према ЗБС-у дефинисана је листа прекршаја, тако да је број поена за прекршаје у зависности од тежине самог прекршаја.

Уколико возач сакупи 18 или више казних поена, сматраће се да возач не управља возилом савесно и на прописан начин (члан 197. ЗБС-а). У случају да возач има пробну возачку дозволу, подразумеваће се да не управља возилом савесно и на прописан начин уколико сакупи 9 или више казних поена. Казнене поене које возач добије за време поседовања пробне возачке дозволе ће важити и након стицања возачке дозволе и трајаће до истека рока важности, у складу са ЗБС-ом. Казнени поени се бришу након истека 24 месеца од дана правноснажности одлуке о прекршају (члан 198. ЗБС-а).

Нови Закон о прекршајима ("Сл. Гласник РС", 65/13) је у Републици Србији почео са применом од 01. марта 2014. године. Како највише предмета прекршајних судова чине предмети из области безбедности саобраћаја на путевима, Законом о прекршајима је посебно третирана ова област. Предвиђено је да се за прекршаје у саобраћају на путевима законом могу прописати казнени поени у распону од 1 до 25, док је до сада максималан број казних поена према ЗБС-у био 15 (19). Наиме, за насилничку вожњу предвиђено је 15 казних поена, а уколико дође до настанка саобраћајне незгоде, возачу се приписује још 2 казнене поена, односно укупно 17 поена. Уколико би се у возилу налазило и дете (при насилничкој вожњи и настанку саобраћајне незгоде) возачу би била додата још 2 поена, односно укупно 19 казних поена, према ЗБС-у.

2.2. Аустрија

У Аустрији је систем казних бодова уведен у јулу 2005. године, са циљем увођења јединственог и транспарентног система који би санкционисао и утицао на непоправљиве прекршиоце и ризичне возаче. Додатни циљ аустријског система казних бодова је био и подизање свести јавности, али и знања учесника у саобраћају.

Системом је дефинисано 13 врста прекршаја за које се додељује по један казнени поен, а одузимање дозволе је прописано трећег прекршаја. Иако се дозвола одузима на период дужи од 3 месеца, овај период може бити и флексибилан у зависности од индивидуалног случаја. Прекршај важи 2 године након дана евидентирања, а у случају 2 прекршаја у току ове 2 године, прекршај ће важити 3 године. Након навршетка овог периода без прекршаја поени се бришу.

Након прекршаја возачу се у Аустрији додељује један казнени поен, а уколико возач "сакупи" три казнена бода, тада следи суспензија возачке дозволе прекршиоца. После другог прекршаја возач мора успешно да положи један од курсева. Систем предвиђа курсеве унапређења возача, тренинг безбедне вожње, обезбеђивања терета, безбедан превоз деце, курсеве из прве помоћи и курс оцене вожње.

2.3. Данска

Системом казних поена дефинисано је 17 опасних прекршаја за које се поред новчане казне додељује и 1 казнени поен. Законом је одређено да се само озбиљни прекршаји кажњавају казним бодовима и да се возачу одузима возачка дозвола након што добије 3 казнена бода. Једина два прекршаја која се карактеришу као опасно понашање, а не кажњавају се казним поенима су вожња под дејством алкохола или дроге и некоришћење сигурносних појасева у вожњи.

Уколико возач сакупи 3 казнена поена у периоду од 3 године, дозвола се одузима, при чему сваки поен важи 3 године од датума када прекршај почињен. Возач може повратити возачку дозволу уколико у периоду од 3 месеца након одузимања дозволе успешно положи теоријски и практични део испита вожње.

2.4. Немачка

Возачка дозвола се у Немачкој одузима након накупљених 18 поена, а одузима се на период не краћи од шест месеци. Овај период може бити краћи у случају да прекршилац покаже изузетно залагање за решавање проблема поена, а може бити и дужи, у случају да је прекршиоцу већ раније одузимана дозвола због достизања граничног броја поена. Прекршаји у вези са алкохолом и дрогом и други прекршаји који воде до одузимања дозволе остају у евиденцији десет година, а остала кривична дела у саобраћају пет година. Мањи озбиљни прекршаји се бришу након две године од дана прекршаја. Нови прекршаји током овог периода онемогућавају брисање поена и овај начин је познат као препрека брисања (енг. „deletion impediment“).

Немачка препознаје 2.330 прекршаја у саобраћају, од тога 1.296 прекршаја су са казнама изнад 40 евра и подразумевају добијање казних поена. Мањи прекршаји (прекршаји који се новчано кажњавају изнад 40 евра) возачу доносе од 1 до 4 поена, а кривична дела резултирају додељивањем од 5 до 7 поена. Прекршаји и број поена који они носе су прецизно дефинисани, а у случају настанка два прекршаја током једног инцидентног догађаја, рачуна се само тежи прекршај.

Возачима који су изгубили возачке дозволе због прекршаја на располагању стоје курсеве побољшања вожње, као и психолошка помоћ. Уколико возач са 8 казних бодова изабере да присуствује оваквим курсевима, биће му избрисана 4 казнена поена, а за ситуацију у којој возач има 9-13 казних бодова, бришу се 2 бода. Курсевима побољшања понашања, са циљем смањења казних бодова, возач може присуствовати само једном у 5 година. Уколико возач има између 14 и 17 година, орган надлежан за послове везане за возачке дозволе возачу прописује обавезно присуствовање овим курсевима. Уколико такав прекршилац не пристане да присуствује курсевима у предвиђеном року, возачка дозвола се возачу одмах одузима.

2.5. Грчка

У Грчкој је систем казних бодова уведен 2000. Године, а број поена је тачно одређен и зависи од тежине прекршаја. Дозвола се одузима након накупљених 25 поена и након тога се поени бришу, при чему поени важе две (за "обичне" возаче) или три године за професионалне возаче и то само у случају да праг од 25 поена није достигнут. За почетнике постоји другачији третман и то тако да им се за сваки прекршај додају 3 додатна поена у периоду до три године након полагања. За професионалне возаче казнени поени се бришу две године након прекршаја, за разлику од осталих возача за које овај период износи три године.

Након накупљених 15 поена, прекршиоцима се шаље писмо упозорења, а након накупљених 25 поена долази до одузимања дозволе. Не постоји ниједан курс којим би се смањило број поена прекршиоца, већ само курс постоји за прекршиоце којима је дозвола већ одузета. Право да се опет полаже испит тј. похађање курса у циљу поновног добијања дозволе стиче се тек након шест месеци од датума када је одузета. Уколико учесник не задовољи минималне критеријуме курса, обавезан је на поновно похађање, све до успешног полагања свих испита. Уколико је дозвола одузета по други пут, возачки испит се поново може полагати након годину дана, а у случају одузимања дозволе по трећи пут, полагање возачког испита је могуће тек након 2 године.

2.6. Италија

Систем казних поена је у Италији уведен у јулу 2003. са циљем да ефикасног утицаја на безбедност саобраћаја и спречавања неодговорног понашања учесника у саобраћају. Циљ није једноставно санкционисање возача, већ да мењање понашања учесника у саобраћају. У Италији се поени одузимају од одређеног почетног броја поена, а број одузетих поена је фиксан и зависи од тежине самог прекршаја, а предвиђен је од стране суда. Систем подразумева да сви возачи који поседују дозволу добију 20 поена, од којих се одузимају поени након прекршаја, па уколико возач изгуби све поене долази до одузимања возачке дозволе.

Дефинисано је 67 прекршаја који доводе до одузимања поена. Тежи прекршаји, као што су прекорачење брзине за више од 40 km/h изнад ограничења, вожња под дејством алкохола и недозвољених супстанци, као и вожња у траци намењеној за хитне интервенције, доводе до аутоматске суспензије возачке дозволе. На сваке две године без прекршаја, возачу се додају 2 поена. На тај начин, возачи након губитка поена услед прекршаја, при протеклу дефинисаног периода без прекршаја, могу опет повратити максималан број поена (20).

2.7. Аустралија

Скоро сваки прекршај у саобраћају, у Аустралији, може довести до добијања казних бодова. Након добијања 12 казних бодова унутар периода од 3 године, прекршиоцу се одузима возачка дозвола на 3 месеца. За возаче – почетнике правила су још строжија и њима се дозвола одузима уколико добију између 4 и 8 бодова, у зависности од њиховог статуса (Канцеларија за безбедност саобраћаја у Влади Западне Аустралије). Постоји 3 начина на које возач у Западној Аустралији може изгубити возачку дозволу и без добијања казних бодова:

- уколико је кажњен због вожње под утицајем алкохола;
- уколико често прави прекршаје;
- уколико има пробну возачку дозволу и направи одређене прекршаје у саобраћају.

Западна Аустралија је Ускрса 2002. године увела систем дуплих казних бодова. Наиме, возачи који направе прекршај за време неких од аустралијских највећих празника (Божих, Нова година, Дан Аустралије, Краљичин рођендан итд.), биће кажњени двоструким казним бодовима. Циљ ове акције је било подстицање на безбедно понашање у саобраћају приликом дужих одмора и празника, а од самог почетка су остварени одлични резултати ([road safety topics](#)). Истраживање спроведено 2009. године је показало знатно смањење броја саобраћајних незгода за време празника (у периоду примене система дуплих казних бодова) у односу на период пре примене тог система:

- у просеку је забележено мање незгода у периодима примене дуплих казних бодова у поређењу са остатком године;
- у 2008. години је забележен пад броја саобраћајних незгода од 3%, у односу на период пре примене система дуплих бодова, док је за исти период забележен раст броја саобраћајних незгода за 6% у току године где се не примењује овај систем;
- између 2001. године (пре примене система дуплих казних бодова) и 2008. године забележен је пораст броја саобраћајних незгода са смртним последицама (17% у периодима примене дуплих казних бодова) у поређењу са остатком године где је за исти период забележен пораст саобраћајних незгода са смртним последицама за 27%;
- између 2001. године и 2008. године забележен је пораст броја саобраћајних незгода са смртним последицама (13% у периодима примене дуплих казних бодова) где је један од чинилаца био алкохол, у поређењу са остатком године где је за исти период забележен пораст броја ових саобраћајних незгода за 33%.

3. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ПИРОТ

Истраживање је реализовано у периоду од 6. септембра до 20. септембра 2013. године, при чему су анкетирани возачи, са циљем истраживања ставова, понашања и знања возача о прекршајима у саобраћају. Простор истраживања је ограничен територијално, односно у анкети су учествовали само возачи на територији општине Пирот, а узорак је обухватио 262 возача. Анкета се састојала од 29 питања, а питања су била отвореног типа, затвореног типа и питања са понуђеном скалом процене.

Истраживањем је испитана учесталост употребе сигурносног појаса у вожњи од стране возача, вожње у алкохолисаном стању, вожње брзином већом од ограничене, коришћења мобилног телефона, као и свест возача о ризицима претходно наведених понашања. Испитаници су се изјашњавали о степену поштовања правила и прописа (употреба сигурносног појаса, употреба мобилних телефона без "hands-free" опреме и сл.), познавање одредби Закона о безбедности саобраћаја (познавање ограничења брзине у насељу, максималног дозвољеног броја казних поена пре одузимања дозволе, процедуре за поновно добијање возачке дозволе након одузимања), а испитаници су се изјашњавали и о броју казни које су им прописане услед чињења прекршаја.

Анализирани су подаци добијени од стране ПУ у Пироту, при чему је саобраћајна полиција доставила две групе података о активностима, и то за период од 2008. до 2009. године и за период од 2010. до 2012. године, при чему подаци за период од 2010. до 2012. године обухватају детаљнију класификацију активности. На основу ових података, анализирани су прекршаји и начин санкционисања возача у већ поменути периодима, а на основу добијених података о броју и структури прекршаја у саобраћају, детаљно су анализирани најчешћи прекршаји возача у саобраћају. Добијени су подаци и о броју лица која су искључена из саобраћаја и којима је одређена заштитна мера забране управљања возилом у саобраћају, као и подаци о броју и разлогу искључивања возила из саобраћаја и подаци о броју и структури возача према полу и категоријама возила за коју поседују возачку дозволу.

3.1. Резултати анкетног истраживања

Према резултатима анкетног истраживања, 41% возача је био кажњен због прекорачења брзине, док је за некоришћење сигурносних појасева било кажњено 23% возача. Не коришћење сигурносног појаса се не санкционише казним поенима, па би у будућности требало размотрити опцију додељивања и казних поена. За вожњу под дејством алкохола је кажњено само 6% возача, што може указати на мали проценат откривања овог прекршаја, јер светска искуства показују да је овај прекршај један од најучесталијих (Графикон 1).

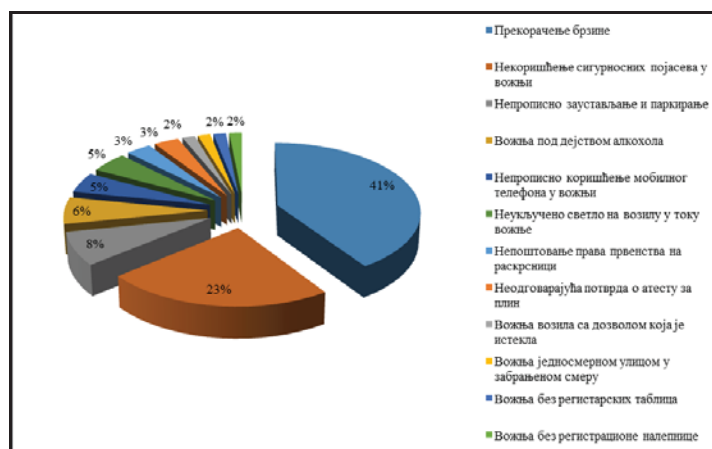


График 3. Прекршаји због којих су кажњавани возачи

За коришћење мобилног телефона без употребе "hands-free" опреме кажњено је 5% возача, па би за овај прекршај требало предвидети казнене поене, јер овакво понашање представља фактор ризика за настанак саобраћајних незгода. За неуступање првенства пролаза на раскрсници кажњено је 3% возача, а овај прекршај може резултовати тешким последицама у случају незгоде (Графикон 1).

Највећи број возача (88%) нема казнене поене (Графикон 2), а што је у складу са добијеним податком да значајан проценат возача није ни кажњаван за прекршаје (78%), при чему мушкарци чине 65% без казненних поена. Такође, постоје и прекршаји који се кажњавају само новчано, а који би требало због природе прекршаја, корелације са настанком саобраћајних незгода, санкционисати и казним поенима, а што је у складу са светским искуствима у овој области.

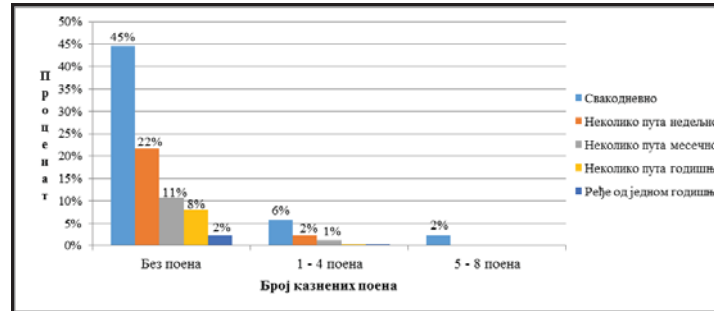


График 4. Број казних поена у односу на учесталост војње

Пре извођења закључака на основу анализе података са Графикана 3, потребно је напоменути да од укупног узорка возача (262), возачи који поседују дозволу краће од 10 година чине 52% (137) од укупног броја испитаника. Наиме, број испитаника није равномеран по категоријама година поседовања возачке дозволе, тако да за категорију од 11 до 20 година има 60 испитаника, од 21 до 30 година 41 испитаник, од 31 до 40 година 18, од 41 до 50 година 4, а преко 50 година само 2 испитаника. Из овог разлога, долази се до наизглед парадоксалног податка да највећи број возача (114) који поседују дозволу краће од 10 година нема казнене поене, а да са друге стране највећи број поменуте категорије возача (23) истовремено има казнене поене.

Међу возачима без казних поена највећи је број неискусних возача, који поседују возачку дозволу краће од 10 година (46% возача), а најмање је заступљена категорија возача са преко 50 година поседовања возачке дозволе (Графикон 3). Међу возачима који имају казнене поене због прекршаја, највише је возача који возачку дозволу поседују до 10 година (6% возача).

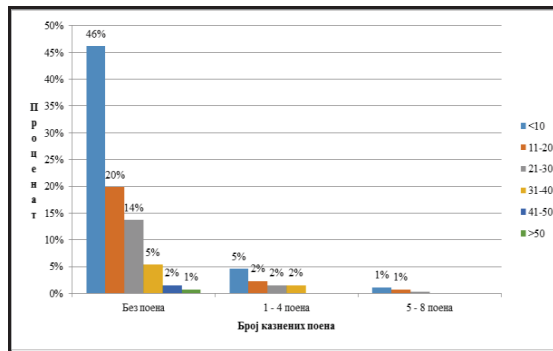


График 5. Број казних поена у односу на године поседовања возачке дозволе

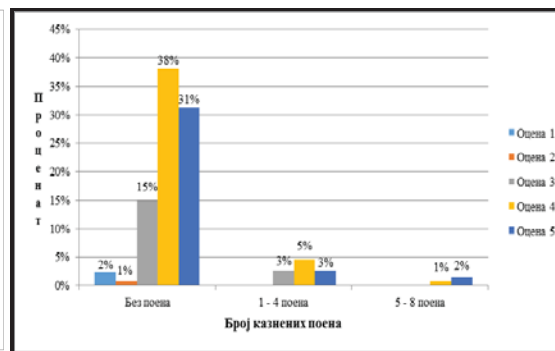


График 6. Број казних поена у односу на самооцењивање вештине војње возача

Од 79% возача који су сопствену вештину војње оценили са 4 или 5 (при чему 5 представља навиши степен вештине), 69% је навело да нема казнене поене, док је 11% њих навело да има између 1 и 8 казних поена (8% 1 – 4 поена; 3% 5 – 8 поена). Возачи који имају казнене поене нису себи давали ниску оцену вештине војње 1 или 2, а што може бити последица субјективне процене вештине војње која није базирана на објективним показатељима (броју прекршаја који су начинили) (Графикон 4).

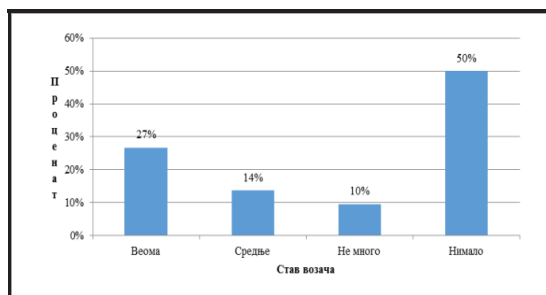


График 7. Став испитаника у вези са некористишењем појасева када се вози опрезно

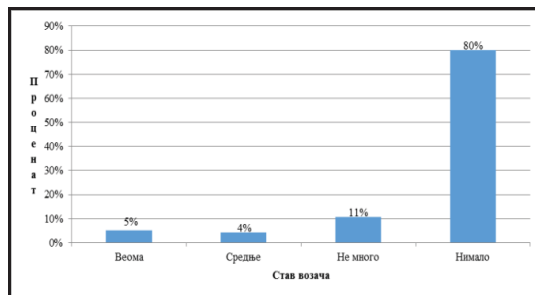


График 8. Став возача о дозвољеном конзумирању алкохола пре вожње

Од укупног броја возача 50% има исправне ставове у вези са употребом сигурносног појаса, јер се нимало не слажу да при опрезној вожњи није потребно користити сигурносни појас, а друга половина возача нема исправне ставове, јер у мањој или већој мери подржавају изјаву да појасеви нису неопходни при опрезној вожњи. Дискутабилно је и шта возачи подразумевају под опрезном вожњом, претпоставка је да је то "мала" брзина кретања (Графикон 5).

Већина возача је на питање да ли смеју да конзумирају алкохол и да после тога возе одговорила да се нимало не слаже са изјавом (њих 80%). То значи да велика већина возача има исправан став, док је проценат оних који се веома слажу са изјавом је 5% и они имају погрешан став, тако да на ову групу возача треба деловати кампањама и присилом у циљу промене става. Они који се слажу средње и они који се не слажу много су најчешће возачи који немају посебно дефинисан став и ових возача има укупно 15% (Графикон 6).

Са изјавом да употреба мобилних телефона има велики утицај на вожњу, највећи број возача се веома слаже 71%, тако да они чине групу возача са исправним ставом по овом питању. Са изјавом се не слаже мали проценат возача (3%) и они имају погрешан став о утицају мобилних телефона приликом вожње, а 26% испитаника нема јасно дефинисан став. Дакле, од скоро трећине возача се може очекивати употреба мобилног телефона приликом вожње, што указује на потребу реализације активности у циљу промене ставова ове групе возача.

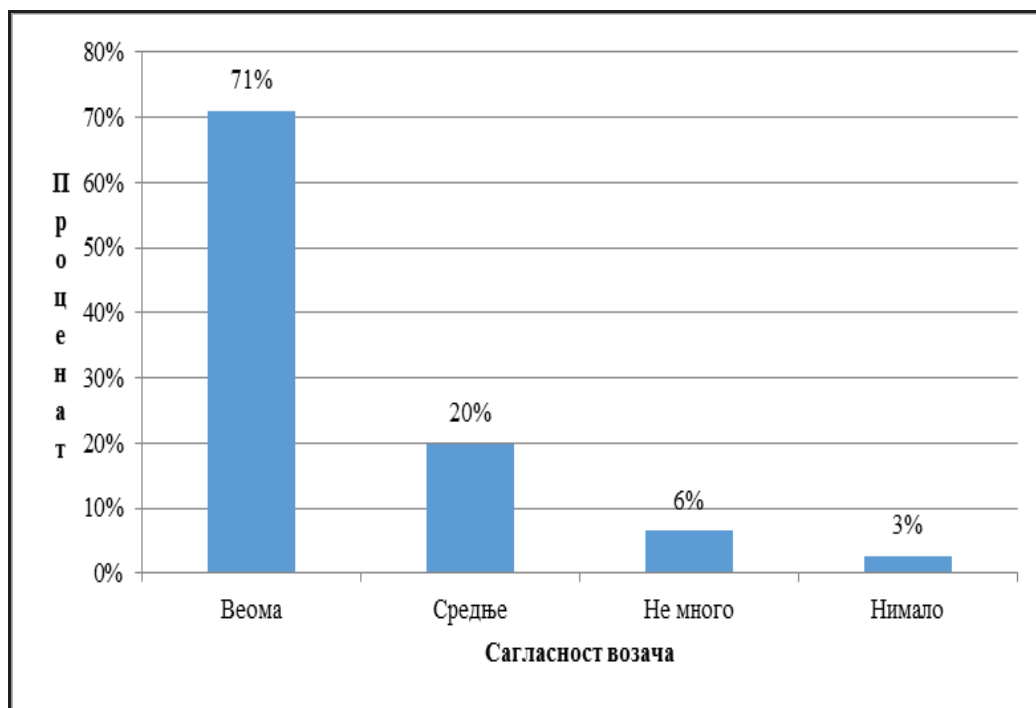
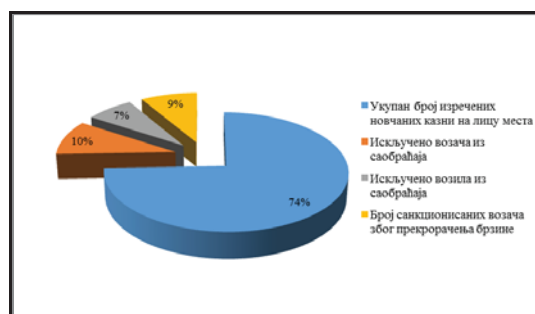


График 9. Сагласност возача да мобилни телефони имају велики утицај на вожњу

3.2. Анализа података прибављених од стране саобраћајне полиције - ПУ Пирот

Табела 2. Табела 2. Контрола саобраћаја у периоду од 2008. до 2009. године

АКТИВНОСТИ У КОНТРОЛИ САОБРАЋАЈА	2008. – 2009. год.
Укупан број откривених прекршаја у контроли саобраћаја	21.975
Укупан број изречених новчаних казни на лицу места	15.144
Искључено возача из саобраћаја (УКУПНО)	1.976
Искључено возача због војње под дејством алкохола	1.459
Искључено возача због управљања возилом пре стицања права	474
Искључено возача због управљања возилом у време трајања забране	43
Искључено возила из саобраћаја (УКУПНО)	1.480
Искључено због техничке неисправности	574
Искључено због нерегистрованости или истека важења саобраћајне дозволе	906
Број санкционисаних возача због прекорачења брзине	1.742



Графикон 10. Резултати контроле саобраћаја у периоду од 2008. до 2009. године

Према подацима ПУ Пирот, за период 2008. – 2009. Година, међу возачима који су искључени из саобраћаја чак 74% (1.459) је искључено због војње под дејством алкохола, 24% због управљања возилом пре стицања права, а 2% због управљања возилом у време трајања забране управљања (Табела 2). На основу резултата контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције, највећи број возача је кажњен новчаном казном на лицу места (78% возача). Важно је рећи да су на овакав начин санкционисали возачи пре увођења система казних поена у Републици Србији. Није била спровођена контрола самог процеса санкционисања и није било јединственог праћења прекршаја у саобраћају (Графикон 8).

Табела 3. Приказ најчешћих прекршаја у периоду од 2010. до 2012. године

Прекршај	Број	Процент
Прекорачење брзине	4978	33%
Некоришћење светала на возилу	2899	19%
Невезивање сигурносних појасева	2701	18%
Непрописно паркирање	1825	12%
Војња под дејством алкохола	1231	8%
Некоришћење заштитне кациге	543	4%
Нерегистровано возило	394	3%
Коришћење мобилног телефона	337	2%

Најчешћи прекршај представља прекорачење брзине (33%) и ово је један од најтежих прекршаја јер је неприлагођена брзина један од најчешћих узрока саобраћајних незгода, према евиденцији Министарства унутрашњих послова (МУП). Потребно је нагласити да је велики број возача кажњен за некоришћење светала на возилу (19%). Овај прекршај се везује за непоштовање саобраћајних прописа, али у ноћним условима и условима смањене видљивости овај прекршај представља узрок великог броја незгода. За неупотребу сигурносних појасева кажњено је 18% возача, при чему овај прекршај не представља директно угрожавање других учесника, већ је најефикаснија мера за спречавање тежих повреда учесника у возилу који их користе.

За непрописно паркирање кажњено је 12% возача и овај прекршај може да утиче на безбедност пешака, који су због непрописно паркираних возила приморани да се крећу коловозом, а што може довести до незгода са возилима која се крећу коловозом у том тренутку. За вожњу под дејством алкохола је кажњено 8% прекршиоца и овај прекршај је веома често везан за настанак саобраћајних незгода, а посебно код категорије младих возача.

У току 2012. године једном возачу мушког пола је решењем одузета возачка дозвола, јер се није подвргао здравственом прегледу, а за два возача мушког пола, донета су решења за одузимање возачке дозволе због резултата здравственог прегледа, при чему су за 27 возача донета решења за одузимање возачке дозволе због изречених казnenих поена. Од укупног броја, 23 возача или 85% је било мушког пола. 21 возач или 78% је поседовало возачку дозволу Б категорије, а возача са Ц категоријом је било три или 11%. Једном возачу са пробном возачком дозволом је одузета возачка дозвола због казnenих поена.

4. ДИСКУСИЈА РЕЗУЛТАТА

Од броја возача који су кажњавани барем једанпут, према резултатима спроведеног истраживања, 79% чине мушкарци. Највећи број возача који су кажњавани барем једанпут су старији од 25 година а млађи од 55 година (13%). Ова група возача је најкритичнија јер представља групу која је највише склона прекршајима. Потребно је нагласити да је међу возачима који су барем једном кажњавани највећи проценат са вишим степеном образовања, па је закључак да ниво саобраћајног образовања не одговара нивоу општег образовања. Возачи генерално нису у довољној мери упознати са прописима и правилима саобраћаја и због тога долазе у ситуацију да буду кажњавани због прекршаја у саобраћају.

Са растом примања расте и број возача који су кажњавани за прекршаје, а што може бити последица умањења значаја новчане казне, јер возачима са већим примањима висина (новчане) казне не представља оптерећење за њихов буџет. Систем казnenих поена ће решити проблем ових возача који ће бити додатно санкционисани казnenим поенима, чиме ће број прекршаја бити смањен. 19% возача није упознато са бројем казnenих поена који доводи до одузимања возачке дозволе, чиме се умањује превентивни ефекат на возаче. Наиме, услед непознавања граничног броја поена (18) за одузимање дозволе, возачи којима недостаје релативно мали број поена да изгубе дозволу, нису подстакнути да промене своје понашање у циљу избегавања даљих прекршаја и добијања нових поена. Одузимањем дозволе малом броју возача који не желе да промене своје понашање и стално праве прекршаје се постиже превентивни ефекат. Наиме, ови се возачи на овај начин искључују из саобраћаја како не би угрожавали себе и друге учеснике у саобраћају.

Према одговорима испитаника, чак 41% кажњаваних возача је кажњавано за прекршај прекорачење брзине, а овај податак указује на низак ниво безбедности на путевима, јер прекорачење брзине представља један од најчешћих узрока незгода, према подацима МУП-а. Подаци добијени од ПУ Пирот за период 2010. – 2012. година, указују да најучесталији прекршај представља непоштовање ограничења брзине (33%).

Важно је напоменути да закључци изведени на основу података добијених од стране ПУ Пирот, имају ограничену поузданост, због чињенице да поменути подаци не обухватају и број укупно контролисаних возача за сваки од евидентираних прекршаја. Уколико би нпр. полиција најчешће спроводила контролу поштовања ограничења брзине, тада највећи број евидентираних прекорачења ограничења брзине не мора указивати да овакво понашање возача (непоштовање ограничења брзине) представља примарни проблем. На пример, извршена је контрола 100.000 возача за поштовање ограничења брзине, а евидентирано 3.000 прекршаја (3% од укупног броја контролисаних возача), при чему је извршена контрола 3.000 возача за употребу сигурносног појаса и евидентирано 1.000 прекршаја (33% од укупног броја). Иако је укупан број прекорачења брзине (3.000) три пута већи од укупног броја некоришћења сигурносног појаса (1.000), важнији податак представља учесталост прекршаја (брзину прекорачује 3 од 100 возача, а појас не користи 33 од 100 возача), тако да примарни проблем у овом случају представља некоришћење сигурносног појаса.

Резултати спроведене анкете указују да је 23% возача кажњавано за некоришћење сигурносних појасева, а што је резултат лоших навика возача, где недостатак саобраћајне културе и низак ниво свести о значају употребе сигурносног појаса, утиче на некоришћење појаса. Неупотреба

сигурносних појасева је санкционисана код 18% возача (подаци ПУ Пирот за период 2010. – 2012. година), а овај прекршај карактерише угрожавање безбедности лица која не употребљавају појас, али и угрожавања других учесника. Наиме, уколико би нпр. возач путничког аутомобила био крив за настанак незгоде, у случају да је возач у другом аутомобилу користио појас, последице би биле у виду материјалне штете, па би санкција била новчана, тј. покривање трошкова. Међутим, уколико поменути возач не би користио појас, последице би могле бити повређивање тог возача, или смртно страдање, па би за исти пропуст возач другог возила био кривично гоњен, и претрпео би казну затвора, а не само новчану казну.

Непрописним коришћењем мобилних телефона, без примене "hands-free" опреме (5%) тј. коришћењем у вожњи који није у складу са законом, возачи несвесно губе концентрацију док возе и тако подижу вероватноћу настанка незгоде, угрожавајући и себе и друге учеснике. Вожња под дејством алкохола (6%) је озбиљан прекршај и тако угрожава себе и друге учеснике у саобраћају. За вожњу под дејством алкохола је кажњено 8% прекршиоца и овај прекршај представља један од најчешћих узрока настанка саобраћајних незгода (према подацима из базе МУП-а), а посебно код младих возача.

Долазак до података о броју и структури казних поена међу возачима који су правили прекршаје је веома тежак и готово неостварљив, јер нису формиране базе података у полицијским управама. Ова база је неопходна у циљу праћења понашања возача, праћења ефеката услед примене нових мера за побољшање понашања возача, при чему се формирањем базе омогућава и позиционирање Србије у односу на друге земље света.

5. ЗАКЉУЧАК

Оквир казнене политике одређује законодавац а органи изричу, примењују (мандатна казна) или одређују врсту и висину санкције у складу са законом. Многи стручњаци подржавају строгу казнену политику и замерају изрицање сувише благих казни, новчаних казни незнатно изнад минималних казни, што обезвређује сврху кажњавања. Строга казна уз доследну реализацију, погодује сузбијању типичних небезбедних понашања, а што и оправдава њено постојање.

Ефикасност казнене политике има ограничења и не може надокнадити недостатак других механизма за подизање нивоа безбедности саобраћаја, као што су подизање нивоа саобраћајне културе (едукација, кампање), адекватно одржавање путева и саобраћајница, доследно спровођење контроле возача и возила, квалитетна обука кандидата за возаче у аутошколама и сл. У Србији, дуго трајање судских поступака и дуг период до доношења пресуда, значајно умањује ефекте система казних поена на промену понашања возача. Наиме, возачи нису подстакнути на промену понашања, услед свести да неће бити кажњени у кратком периоду, већ остају "равнодушни" због предстојећег дугог периода до доношења пресуде о кажњавању (доделе казних поена).

Веома строгим казнама морају претходити јасне одредбе о правилима понашања, јер је утврђено да поједине групе возача могу реаговати отпором према казни, а не прихватањем казне као опомене за понашање у наредном периоду. Позитивни знање, ставови и понашање уз ширење знања су основни предуслов за безбедно понашање возача у саобраћају, а систем казних поена са мерама које се паралелно спроводе, у зависности од броја казних поена, представља кључни елемент за унапређење понашања возача. Систем казних поена омогућава стручно издвајање одговарајућих критичних група возача.

У Србији је такође препознат проблем прекршаја у саобраћају и проблем рецидивиста, при чему се увођењем система казних поена, на основу светских искустава, ови проблеми у саобраћају успешно решавају. Развијене земље су овакве системе увеле још 1970. године, па код нас овај систем представља један пионирски подухват који би требало стално пратити, усавршавати и мењати, на основу истраживања ефеката примене система.

У Србији није предвиђена примена мера пре одузимања дозволе за прекршиоце. Овим мерама би био извршен превентивни утицај на возаче након појаве прекршаја, јер се за почетак примене мера не би чекао тренутак да прекршиоци накупе критичан број поена тј. 18 поена. Трешало би размотрити и чињеницу да системом нису обухваћени неки од најчешћих прекршаја који се кажњавају само новчано, јер у постојећој ситуацији није омогућено стално праћење ових прекршаја и

прекршиоца. Применом казних поена за ове прекршаје било би омогућено праћење стања и боље санкционисање прекршилаца, јер би им поред малих новчаних казни била забрањена и санкција у виду уписивања казних поена за прекршаје.

За прекршиоце би требало увести неколико нивоа санкција пре одузимања дозволе. Након сваког прекршаја или након одређених граница поена прекршиоцима би требало слати упозоравајућа писма, чиме би возачи били информисани о тренутном броју поена, а и упозорени да би у будућности требало безбедније да возе и да поштују прописе. Након одређеног броја поена прекршиоци би требало да похађају курсеве унапређења возача, који би омогућавали брисање одређеног броја казних поена. Ови курсеви би могли бити добровољни, а након одређене границе поена или због тежих прекршаја прекршиоци би требало да буду обавезани да похађају ове курсеве. Курсеви би требало да буду предвиђени и за посебне групе прекршилаца, нпр. прекршиоце који често прекорачују брзину или возе у алкохолисаном стању.

Тек након одузимања дозволе, за прекршиоце су предвиђене рехабилитационе мере. Ове мере подразумевају да возачи којима је одузета дозвола буду послати на темељну медицинску процену и да учествују у семинару унапређења знања из безбедности саобраћаја. Ове мере су свакако позитивне, али би неке од тих мера требало применити и на прекршиоце који имају казнене поене, а нису још дошли у ситуацију да им дозвола буде одузета због поена.

Подаци показују да у општини Пирот постоји проблем прекорачења брзине и зато је неопходно што пре смањити проценат возача који не поштују ограничења брзине. Највећи број прекршаја и незгода се догодио управо због прекорачења брзине кретања, при чему би се спровођењем мера управљања и контроле брзинама број прекршаја могао значајно смањити. Неке од предложених акција би подразумевале: повећану контролу саобраћајне полиције која поседује квалитетну, савремену опрему за праћење брзина возила; примену издигнутих површина раскрсница и пешачких прелаза; промену врсте коловозног застора; увођење зона 30 где је то могуће; увођење променљиве саобраћајне сигнализације (ИТС).

У општини Пирот ради (2013. година) седам ауто школа које су у приватном власништву, а код већине ауто школа примећени су недостаци у раду и обуци кандидата. Један од недостатака је недовољан број часова практичне обуке и стицање само основних знања о саобраћају кроз теоријску обуку. Ако би се ауто школе придржавале основних правила о обуци кандидата укупан број прекршаја будућих возача би био смањен за око 30%.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1]. Давидовић, Ј. (2013). Утицај временских, метеоролошких и услова околине на настанак саобраћајних незгода, Мастер рад, Саобраћајни факултет, Београд.
- [2]. DGT (Dirección General de Tráfico) (2009). Anuario Estadístico de Accidentes. Año 2008. http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/anuario_estadistico010.pdf - преузето 30.09.2014.
- [3]. Haddon, W. (1980). Advances in the Epidemiology of Injuries as a Basis for Public Policy, Public Health Reports, 95(5), 411-421.
- [4]. <http://www.ors.wa.gov.au/road-safety-topics/road-issues/road-rules-and-penalties> - преузето 30.09.2014.
- [5]. Mehmood, A. (2010). Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers. Eur. Transp. Res. Rev. 2:25–30, DOI 10.1007/s12544-010-0027-0.
- [6]. Пешић, Д. (2009). Метод саобраћајног образовања и васпитања кажњених возача, Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Београд.
- [7]. Пешић, Д. (2006). Побољшање понашања возача у функцији безбедности саобраћаја, Дипломски рад, Саобраћајни факултет, Београд.
- [8]. Подаци о прекршајима возача у саобраћају, период 2008 – 2009 . година и 2010 – 2012 година, Полицијска управа Пирот.
- [9]. Рајковић, Н. (2013). Рад систем казних поена са посебним освртом на анализу прекршаја на територији општине Пирот, Завршни рад, Саобраћајни факултет, Београд.

- [10]. SWOV, Institute for road safety research (2012). SWOV fact sheet: Demerit point systems. Netherlands.
- [11]. SWOV (2008). Fact sheet demerit points system: http://www.swov.nl./rapport/Factsheets/FC_Demerit_points.pdf
- [12]. Van Schagen, I., Machata, K. (2012). BestPoint Criteria for BEST Practice: Demerit POINTSystems - The BestPoint Handbook - Getting the best out of a Demerit Point System.
- [13]. Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). Коментар Закона о безбедности саобраћаја на путевима. ЈП Службени гласник, Србија.
- [14]. Вујанић, М., Д. Пешић (2003). Унапређење система казни возача као део перманентне обуке возача, Зборник радова: Научно-стручни скуп Саобраћај за нови милениј, Теслић.
- [15]. WHO (World Health Organization) (2009). Global Status Report on Road Safety: Time for Action. WHO Press, Geneva, Switzerland.