

УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ  
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

Организација и овлашћења саобраћајне полиције  
(мастер рад)

Ментор

Проф. др Дејан Вучетић

Студент

Ивана Стојановић  
бр. индекса М009/14- УП

## САДРЖАЈ

<b>I УВОД</b> .....	1
<b>II ПОЈАМ И ОРГАНИЗАЦИЈА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ</b> .....	2
2.1 Појам и правна регулатива у обављању полицијских послова .....	2
2.2 Организација Саобраћајне полиције .....	3
<b>III НАЈВАЖНИЈИ СУБЈЕКТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ</b> .....	5
3.1 Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја према Стратегији за безбедност саобраћаја од 2015-2020 године .....	6
<b>IV ОРГАНИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ И ОДНОС САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ СА ДРУГИМ СУБЈЕКТИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА</b> .....	8
4.1 Однос између полиције, Агенције за безбедност саобраћаја и локалних тела забезбедност саобраћаја.....	8
<b>V САРАДЊА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ СА ШКОЛАМА, НЕВЛАДИНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА, И ГРАЂАНИМА</b> .....	10
5.1 Сарадња саобраћајне полиције и грађана са аспекта грађана.....	10
5.2 Сарадња саобраћајне полиције са школама, предшколским установама, и невладиним организацијама на унапређењу безбедности деце у саобраћају.....	12
<b>VI ОВЛАШЋЕЊА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ</b> .....	16
6.1 Овлашћења саобраћајне полиције.....	16
6.2 Начела и стандарди на којима се заснивају полицијска овлашћења.....	16
6.3 Врсте полицијских овлашћења .....	17
6.4 Услови и начин примене појединих полицијских овлашћења.....	18
6.4.1 Упозорење и наређење.....	19
6.4.2 Привремено одузимање предмета и обавезно вођење евиденције о привремено одузетим предметима .....	20
6.4.3 Зауостављање и прегледање лица, предмета и саобраћајних средстава.....	21
6.4.4 Обезбеђење и преглед места догађаја и поступање саобраћајних плицајаца у случају саобраћајних прекршаја.....	22
<b>VII ПОСЛОВИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ</b> .....	24
7.1 Контрола саобраћаја на путевима .....	25
7.1.1 Контрола возача .....	27
7.1.2 Контрола возила .....	27

7.1.3 Непосредна контрола, и надзор стања на путу и услови остваривања безбедности саобраћаја.....	28
7.2 Непосредно регулисање саобраћаја на путевима .....	29
<b>VIII КОНТРОЛА РАДА ПОЛИЦИЈЕ .....</b>	<b>31</b>
<b>IX ПОСЕБНЕ МЕРЕ И ОВЛАШЋЕЊА.....</b>	<b>33</b>
9.1 Искључење возача из саобраћаја.....	34
9.2 Довођење и задржавање возача .....	33
9.3 Упућивање возача на контролни лекарски преглед и утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци код учесника у саобраћају .....	35
9.4 Искључење возила из саобраћаја и упућивање возила на контролни технички преглед .....	36
9.5 Уклањање, односно премештање возила, као и постављање уређаја за спречавање одвожења возила. ....	39
9.6 Налагање мера за одклањање, односно спречавање настанка опасности на путу .....	40
9.7 Снимање саобраћаја и учесника у саобраћају, коришћењем одговарајућих средстава ради документовања прекршаја и других деликата у саобраћају .....	41
9.8 Евиденција о посебним мерама и овлашћењима .....	42
<b>X ПОКАЗАТЕЉИ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ СА ОСВРТОМ НА ГРАД ПИРОТ.....</b>	<b>44</b>
10.1 Стање безбедности саобраћаја у Републици Србији .....	44
10.2 Показатељи стања безбедности саобраћаја у граду Пироту.....	47
<b>XI ЗАКЉУЧАК .....</b>	<b>50</b>
<b>ЛИТЕРАТУРА .....</b>	<b>52</b>
<b>ОСТАЛА ИСТРАЖИВАЧКА ГРАЂА.....</b>	<b>53</b>
<b>САЖЕТАК И КЉУЧНЕ РЕЧИ .....</b>	<b>54</b>
<b>ORGANIZATION AND POWERS OF THE TRAFFIC POLICE.....</b>	<b>56</b>
<b>БИОГРАФИЈА.....</b>	<b>57</b>



## I УВОД

Предмет истраживања рада су организација, овлашћења и послови саобраћајне полиције у Републици Србији. На почетку 21. века Република Србија је ушла у озбиљан процес реформе у свим областима друштвеног живота. Тежњом за кандидатуром зачланство у Европској унији, и у овој области настојимо да се приближимо развијеним земљама западне Европе, и успоставимо ефикасан систем управљања безбедношћу саобраћаја. Саобраћај је одређен као „организовано кретање транспортних јединица на мрежи саобраћајница“<sup>1</sup>

Обзиром да саобраћај са једне стране представља важну привредну грану, која је од непроценљиве важности за развој привреде наше земље, раст животног стандарда, развој међународних економских односа, остваривање контаката у заједници, са друге стране односи велике људске губитке и друштвено-економске трошкове. Из овог разлога определила сам се за обраду ове теме, са циљем да утврдим улогу, и значај саобраћајне полиције, у остваривању и унапређењу система безбедности саобраћаја.

Безбедност саобраћаја представља сложен систем, за чије успешно функционисање је неопходно активно и кооперативно учешће свих важних субјеката који се баве безбедношћу саобраћаја. Као неопходна показала се сарадња Управе саобраћајне полиције и подручних полицијских управа са свим важним субјектима, одређеним Законом о безбедности саобраћаја. Њихова сарадња и значај у унапређењу система безбедности саобраћаја биће обрађени у централном делу раду. У нашој земљи још увек није успостављен значајан тренд опадања броја погинулих и тешко повређених лица у саобраћајним незгодама. У раду биће приказани постојећи показатељи стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, као и граду Пироту, кроз прикупљање, обраду и анализу постојећих статистичких података.

За истраживање на ову тему определила сам се из разлога, јер сам као учесник саобраћаја у свом свакодневном животу изложена опасним ситуацијама, и прилици да будем угрожена због неодговорног понашања, и недовољног поштовања прописаних саобраћајних правила од стране учесника у саобраћају. Зато сви учесници саобраћаја

---

<sup>1</sup> <http://sr.wikipedia.org/sr/>

морају више мислити на себе и своје најближе, а посебно на друге учеснике у саобраћају, и ширити позитивне норме понашања у саобраћају. Циљ обраде ове проблематике је да се установи тренутно стање безбедности саобраћаја у Републици Србији, затим стање коме тежимо, и утврде кључне области деловања као и стратешке акције и мере за постизање жељених резултата.

## **II ПОЈАМ И ОРГАНИЗАЦИЈА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ**

### **2.1 Појам саобраћајне полиције и правна регулатива у обављању полицијских послова**

Полиција је орган извршне власти и интегрални део система државне управе, који има своје место, функцију и задатке у држави. У остваривању законом поверених послова и задатака, полиција доприноси остваривању важних функција: социјалне, управно-правне, нормативне, прекршајне, и кривичне. Њихово обављање регулисано је: Законом о државним службеницима из 2009. године, Законом о министарствима из 2015. године, Законом о полицији из 2011. године, Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2016. године, Законом о кривичном поступку из 2014. године, Законом о прекршајима из 2016. године и другим подзаконским актима донетим ради ближе имплементације ових закона. Од посебног значаја су: Уредба о начелима за унутрашње уређење МУП РС из 2009. године, Правилник о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места у МУП РС из 2016. године.

Саобраћајна полиција је важан организациони део Министарства унутрашњих послова, односно Дирекције полиције. Саобраћајни полицајци поред завршене основне полицијске обуке у ЦОПО, више образовање могу стећи на Криминалистичко-полицијској академији. Припадници саобраћајне полиције специјализовани су за обављање послова у области безбедности саобраћаја, па је њихово обављање, као и дата овлашћења, односно примена посебних мера и овлашћења засновано на бројним правним актима: Закону о безбедности саобраћаја на путевима, као и значајним подзаконским актима, а то су: Правилник о полицијским овлашћењима, Правилник о начину вршења контроле и непосредног

регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења, Правилник о знацима које учесницима у саобраћају на путевима дају полицијски службеници.

## 2.2 Организација Саобраћајне полиције

На челу МУП РС налази се министар унутрашњих послова а главне организационе јединице су: Кабинет министра, Дирекција полиције и Сектори.

Дирекција полиције обавља све законом уређене полицијске послове и одговорна је за остваривање стања безбедности у држави. Она је носилац линијског и територијалног облика организовања, јер се на тај начин остварује повезаност са организационим јединицама ван седишта и јединствено функционисање полиције на територији читаве Републике Србије. Ово свакако не искључује објектни облик и дежурну службу као организационе форме. Одредбе којима се регулишу права и дужности државних службеника као и положај у државним органима, такође се примењују и на припаднике МУП РС.<sup>2</sup> У саставу Дирекције полиције налазе се важне управе, међу којима је и Управа саобраћајне полиције (УСП).

Сви важни послови и задаци из делокруга рада саобраћајне полиције, обављају се у Управи саобраћајне полиције, ПУ за град Београд, ППУ, ПС-ПИ. У случајевима када је проблематика безбедности саобраћаја израженија у већој мери, формиране су саобраћајне полицијске испоставе и ван седишта полицијских управа. У саставу Управе саобраћајне полиције за град Београд, постоји пет саобраћајно полицијских испостава. Четири полицијских испостава обављају послове на свом подручју у складу са територијалном поделом града, док је пета, уско специјализована за обављање увиђаја и обезбеђење лица места саобраћајних незгода које се дешавају на нивоу града.

На аутопутевима у Републици Србији, формирано је седам саобраћајних полицијских испостава, које своје послове обављају искључиво на аутопутевима и прилазним путевима. Због специфичних саобраћајних услова на путевима Е-70, Е-75, на којима пролазе делови пута Коридора 10 кроз нашу земљу, као и на одређеним магистралним путевима и то у Београду, Новом Саду, Нишу, Врању, Сремској Митровици, Суботици,

---

<sup>2</sup>Чл. 12-24. Закона о државним службеницима, *Службени гласник РС*, бр.79/05, 67/07, 116/08, 104/09.

Јагодини формиране су специјализоване саобраћајне полицијске испоставе које врше контролу саобраћаја искључиво на овим путевима. На подручју осталих општина у Републици, где саобраћајна проблематика није изражена у знатној мери, послови безбедности саобраћаја обављају се у оквиру саобраћајних одељења у саставу Подручних полицијских управа.

Управљање саобраћајном полицијом, засновано је на начелима: субординације, законитости, правичности, јединства и непрекидности. Послови унутар Управе саобраћајне саобраћајне полиције обављају се у одељењима, одсецима, и групама, што се види из табеле о организацији која следи у прилогу.

**Табела 1. Организација Управе саобраћајне полиције**





### III НАЈВАЖНИЈИ СУБЈЕКТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Најважнији орган државне управе у чијој надлежности је проблематика безбедности саобраћаја је МУП РС, односно Управа саобраћајне полиције и подручне полицијске управе, или саобраћајне полицијске испоставе.

Члан 6. ЗОБС- предвиђено је да су субјекти одговорни за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања основних знања, и позитивних навика, неопходних за безбедно учешће у саобраћају имају: породица, органи и организације надлежни за бригу о деци, органи и организације надлежни за послове образовања и доношење програма саобраћајног образовања и васпитања у предшколским установама и за праћење реализације овог програма, саобраћајни полицајци надлежни за спровођење ових програма у предшколским установама, основним и средњим школама на захтев ових установа, или подржавањем превентивно-пропагандних акција и мера, које заједнички организују Министарство, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Ауто мото савез Србије. У зони школа значајан је и рад школских саобраћајних патрола и саобраћајних патрола грађана. Значајну подршку пружају и органи надлежни за послове здравља, предшколске и школске установе, стручне и научне институције које се баве унапређењем безбедности саобраћаја, органи локалне самоуправе, удружења грађана, средства јавног информисања.<sup>3</sup>

Нормативно-правна основа рада ових органа је Национална стратегија за безбедност саобраћаја на путевима Републике Србије, коју доноси Влада РС за период од пет година, на основу које се сваке године доноси Акциони план безбедности саобраћаја на путевима. Влада Републике Србије донела је Стратегију за период од 2015. до 2020. године. Сврха њеног доношења је упознавање са тренутним стањем безбедности саобраћаја, и постојећим проблемима, приказ стања безбедности саобраћаја коме тежимо, као и утврђивање конкретних акција и мера које треба предузети, како бисмо

---

<sup>3</sup>Чл. 6 Закона о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр.101/011, 32/013.

најлакше и најбрже дошли до жељеног стања, односно унапређења безбедности саобраћаја.

### **3.1 Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја према Стратегији за безбедност саобраћаја од 2015-2020 године**

Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја у Републици Србији, предвиђени Стратегијом су: Народна скупштина, Влада, Министарство надлежно за послове саобраћаја, унутрашњих послова, просвете, здравља, Агенција за безбедност саобраћаја, Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима, локално тело за координацију безбедности саобраћаја, орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја, управљач пута, суд, јавни тужилац, удружења из области безбедности саобраћаја, научне, образовне, односно васпитне установе, лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Народна скупштина доноси нормативно-правне акте, унапређује прописе, стратешке и планске документе у области безбедности саобраћаја. Најмање два пута годишње на својим редовним седницама разматра извештај Владе о стању безбедности саобраћаја и резултатима спроведених активности. Најзначајнију улогу у утврђивању политике безбедности саобраћаја и спровођењу мера унапређења безбедности саобраћаја на националном нивоу имају Влада и Министарство надлежно за послове саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја- основана је од стране Владе, и обавља стручне, регулаторне, и развојне послове безбедности саобраћаја, и врши повезивање субјеката од значаја за безбедност саобраћаја. Она је надлежна за прикупљање и управљање базом података о обележјима безбедности саобраћаја. Организација, прикупљање, формирање функционалне базе података која је доступна свима под једнаким условима, неопходан је услов за сагледавање проблема и одабир мера за његово решавање. Нарочито је важна њена улога у организовању и спровођењу превентивно-промотивних мера у области безбедности саобраћаја.

Сврха оснивања Тела за координацију безбедности саобраћаја на путевима, као координационог тела Владе- је да предлаже Влади најважније политичке одлуке у области безбедности саобраћаја, и координише деловање свих министарстава

надлежних за управљање системом безбедности саобраћаја, прати и усмерава активности усмерене на унапређење стања безбедности саобраћаја, односно смањење саобраћајних незгода и последица у држави, и да у том циљу предлаже и прати спровођење Националне стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја.

Јединице локалне самоуправе- координишу активности кључних субјеката безбедности саобраћаја на свом подручју, надлежна је за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева. На нивоу локалних самоуправа оснивају се Савети за безбедност саобраћаја надлежни за унапређење безбедности саобраћаја на нивоу локалних самоуправа.

Предшколске и школске установе- од великог су значаја у формирању основних знања деце о саобраћају, и подизање свести деце и младих за безбедније понашање у саобраћају.

Суд и јавни тужилац- Веома је важна сарадња саобраћајне полиције са правосудним органима. Приликом настанка саобраћајне незгоде/кривичног дела припадници саобраћајне полиције поступају по одредбама ЗКП, по налозима и захтевима судије, и јавног тужиоца. Код извршења прекршаја припадник саобраћајне полиције по сачињавању записника и обавештењу надређеног старешине поступају по његовим налозима, и налозима прекршајног судије.

Медији- имају важну улогу у безбедности саобраћаја. Они омогућавају промоцију превентивно-пропагандних мера, кампања, путем интернет спотова, телевизије, реклама на билбордима у граду итд., и на тај начин скрећу пажњу широке масе људи, и позитивно утичу на подизање свести и понашања учесника у саобраћају.

Нпр. позната је кампања под називом "**Бирам живот**", коју је организовало Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у сарадњи са АБСРС, у којој су учествовале јавне личности. У тој кампањисе указује на постојање прекорачења брзине, и невезивање појасева као честог узрока саобраћајних незгода. Циљ ове кампање је био да се утиче на подизање свести и смењења саобраћајних незгода у којима учествују млади.

Управа саобраћајне полиције- има изворну надлежност у области безбедности саобраћаја, међутим питање безбедности саобраћаја превазилази капацитете УСП, па је за примену системских мера и решења у безбедности саобраћаја и постизање жељених

результата неопходно учешће и сарадња свих наведених органа, организација и експерата из ове области.

#### **IV ОРГАНИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ И ОДНОС САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ СА ДРУГИМ СУБЈЕКТИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

##### **4.1 Однос између полиције, Агенције за безбедност саобраћаја и локалних тела за безбедност саобраћаја**

Важну улогу и значај за остваривање безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе имају тела за безбедност саобраћаја. Од почетка примене новог Закона о безбедности саобраћаја од 2009. до данас око 50 % локалних самоуправа у Републици Србији формирало је тела за безбедност саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја координира и обавља послове у вези са унапређењем рада савета за безбедност саобраћаја на подручју локалних самоуправа. Сходно томе, Агенција свакодневно координира и обавља послове: сарадње и координације са регионалним и локалним телима за безбедност саобраћаја, пружање стручне помоћи локалним телима за безбедност саобраћаја у функцији унапређења безбедности саобраћаја, израда стручних упутстава, приручника и водича за унапређење рада локалних тела за безбедност саобраћаја, давање мишљења на садржај стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја локалних самоуправа, давање мишљења и смерница за квалитетнију израду програма реализације средстава у локалним самоуправама, стручно технички послови за потребе Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, праћење и примена најбоље међународне праксе у погледу унапређења безбедности саобраћаја на локалном нивоу и друге послове.

Давање коначног нацрта Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја, програма расподеле средстава намењених за унапређење безбедности саобраћаја на мишљење агенцији омогућиће да они буду квалитетнији, а не само преписани од других локалних самоуправа. Слична пракса примењена је у Аустралији и Новом Зеланду (Austroads, 2009.).<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup>Guide to Road Safety, *Local Government and community Road Safety*, Austroad. 2009, Part 4.

За финансирање безбедности саобраћаја користе се средства од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје. Ова средства користе се према програму који доноси Влада, надлежни извршни орган власти јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, на предлог тела за координацију.

Од укупно наплаћених средстава 70% улази у буџет Републике Србије, док 30% припада буџету локалне самоуправе на чијем подручју је учињен прекршај. Од укупних средстава која припадају буџету Републике 75% средстава користи се за потребе Министарста унутрашњих послова, док се 25% користи за државно тело за координацију безбедности саобраћаја, научно-истраживачки рад, превентивно-пропагандне активност, унапређење саобраћајног васпитања и образовања.

Део средстава која припадају буџету јединице локалне самоуправе, и то 50% користи се за поправљање саобраћајне инфраструктуре, док се осталих 50% користи за рад тела за координацију, опремање јединица саобраћајне полиције, и других органа надлежних за безбедност саобраћаја, као и научно-истраживачки рад, превентивно-пропагандне активност, унапређење саобраћајног васпитања и образовања. Најчешће се део фонда за техничко опремање јединица саобраћајне полиције у пракси користи за набавку: службених возила, куповину уређаја за мерење брзине кретања и других уређаја потребних за рад припадницима саобраћајне полиције, за куповину рачунарске опреме и опремање објеката у којима су запослени припадници министарства унутрашњих послова.

Надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе одлучује о формирању Тела за координацију, и својим актом ближе уређује организацију и начин рада овог тела. Неопходно је да локална самоуправа покаже иницијативу за формирање савета безбедности, а након тога за чланове изабере лица чија стручна знања и положај у институцији у којој су запослени може да допринесе унапређењу безбедности саобраћаја у локалној самоуправи. На чело савета потребно је поставити политичку и стручну личност, односно доносиоца одлука у локалној самоуправи. То је препорука свих развијених земаља које ефикасно управљају системом безбедности саобраћаја.

За председника савета поставља се: Градоначелник, Председник општине, Начелник општинске/градске управе, итд. Као чланови савета именују се: припадници саобраћајне полиције, просветног, здравственог сектора, Дирекције за изградњу, јавна предузећа итд. Савет за безбедност саобраћаја ради ефикаснијег рада у појединим

областима безбедности саобраћаја може да формира радне групе. Најважнија активност савета је усвајање годишњег програма реализације наменских средстава за унапређење безбедности саобраћаја, и подношење коначног нацрта градском/општинском већу на усвајање. Савет безбедности најмање два пута годишње подноси извештај скупштини града, односно општине о стању безбедности саобраћаја у локалној самоуправи.

## **ВСАРАДЊА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ СА ШКОЛАМА, НЕВЛАДИНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА, И ГРАЂАНИМА**

### **5.1 Сарадња саобраћајне полиције и грађана из угла грађана**

Досадашња пракса је показала да грађани, посебно возачи, који су доживели неку непријатну ситуацију са припадницима саобраћајне полиције, и који су били кажњавани, имају више мотива да покажу негативан став према припадницима саобраћајне полиције и њиховом раду. Често се дешава да полицијски службеници злоупотребљавају своја овлашћења, и крше правила рада, или су сами учиниоци саобраћајних прекршаја. Највећи број учесника у саобраћају био је кажњаван на територијама других општина, често саобраћајни полицајци имају проблем да кажњавају суграђане које познају, чиме крше основно “начело службености”, овај проблем је посебно изражен у малим срединама где се суграђани више познају. Кажњавање за блаже прекршаје уместо за озбиљније, стварно учињене, условљено је давањем мита припадницима саобраћајне полиције. Недопустиво је да полицијски службеници који треба да презентују позитивне норме понашања у саобраћају, и сами чине кршење саобраћајних прописа. Честа је појава да возачи сигнализирају другим возачима уколико се на путу налази саобраћајна патрола која врши контролу саобраћаја. Овакав начин сигнализирања између возача омета припаднике саобраћајне полиције у санкционисању саобраћајних прекршаја. О односу између грађана и саобраћајне полиције може да се закључи из става да у саобраћајној полицији има недовољно запослених стручних људи. Разлика између учесника у саобраћају мушког и женског пола је та што већи број учесници у саобраћају женског пола никада није прекршајно кажњавано у области саобраћаја. Што је последица мањег учешћа жена у саобраћају или њиховог пажљивијег понашања. Учесници у саобраћају који су

прекршајно кажњавани изражавају негативан став према раду саобраћајне полиције чешће од оних који нису кажњавани, међутим и учесници у саобраћају који нису прекршајно кажњавани, углавном нису задовољни радом саобраћајне полиције.

Истраживања спроведена у погледу односа саобраћајне полиције и грађана показују да овај однос није на задовољавајућем нивоу, и неопходно га је поправити у циљу повећања безбедности саобраћаја.

Неки од начина да се однос саобраћајне полиције и грађана побољша су:

- Квалитетан избор будућих саобраћајних полицајаца;
- Унапређење процеса обуке у делу који се односи на развијање односа са грађанима;
- Константно указивање на последице погрешног понашања у саобраћају;
- Санкционисање примера који негативно утичу на однос саобраћајне полиције и јавности;
- Реално и правовремено анализирање приговора грађана.
- Контрола свих учесника у саобраћају (пешака, бициклиста), а не само возача, што би утицало на побољшање ставова грађана у односу на рад саобраћајне полиције и повећање свести, јер би били открити и санкционисани и прекршаји других учесника.

Основни циљ рада саобраћајне полиције треба да буде повећање безбедности саобраћаја, за чије остваривање је неопходна сарадња саобраћајне полиције са грађанима, и свим стручним установама. Саобраћајна полиција треба да спроводи превентивно-пропагандне акције у безбедности саобраћаја, чиме се утиче на повећање нивоа знања и свести учесника саобраћаја о значају поштовања прописаних правила понашања у саобраћају.

Неопходно је успоставити заједнички рад, грађана и полиције како би се заједнички долазило до решења кључних проблема, а посебно на нивоу локалне заједнице, где је контакт између полиције и грађана најзаступљенији.

## **5.2 Сарадња саобраћајне полиције са школама, предшколским установама, и невладиним организацијама на унапређењу безбедности деце у саобраћају**

Деца су посебно угрожена категорија учесника у саобраћају и због тога је неопходна њихова посебна заштита у овој области друштвеног живота. Пројекат „Безбедно детињство– развој безбедносне културе младих“ усвојила је Влада РС 2010. године.<sup>5</sup>

Овај пројекат почео је са спровођењем ради примене Акционог плана за спровођење Националне стратегије за превенцију и заштиту деце од насиља. У програму обрађено је седам тема, а једна је од њих је „Безбедносна заштита деце у саобраћају“, јер је утврђено да деца, поред старих особа и особа са инвалидитетом представљају једну од најрањивијих група у саобраћају. Циљ пројекта је да се успостави одрживи модел едукације ученика о безбедносној превенцији и култури. Програм обуке обухватао је субјекте из редова МУП РС, Министарства просвете и науке и др.. Предвиђено је да главни едукатори буду полицијски службеници (саобраћајци, полиција поретка) који могу да пренесу одређена сазнања најмлађима. Смисао програма едукације, је да се деца приволе да размишљају, активно учествују, да препознају опасне ситуације и предложе конкретне начине за њихово решење. Почетни резултати пројекта били су задовољавајући, којим је био обухваћен велики број основних школа (261). Одржане семинаре едукације у области безбедности саобраћаја, одликује пажња полазника, сарадња и поверење деце и предавача саобраћајних полицајца. Деца су једна од најугроженијих категорија учесника у саобраћају. Саобраћајно образовање деце је на ниском нивоу, а преко 50% случајева саобраћајних незгода у којима су учествовала деца, настало је због погрешних или неправилних поступака деце. Овај проценат је у сталном порасту, сразмерно са повећањем густине саобраћаја. Са едукацијом деце треба да се почне што раније, јер је период који се везује за крај предшколског и почетак школског узраста, најкритичнији у погледу саобраћајног понашање деце. У том периоду деца се осамостаљују, и почињу да се самостално крећу на путу од куће до

---

<sup>5</sup>Г. Гачевић, Д. Кукић, *Пројекат Безбедно детињство-развиј безбедносне културе младих*, тема: *Безбедност деце у саобраћају*, IX Међународни стручни скуп „Унапређење полицијских послова безбедности саобраћаја“, Зборник радова, Врњачка Бања, 2010, стр. 95-102.



школе, а због недовољног животног и саобраћајног искуства, често не могу да избегну опасне ситуације у саобраћају. Поред деце, по страдању у саобраћајним незгодама предњачи популација младих, посебно као категорија возача. У овом старосном добу често долази до прецењивања сопствених могућности младих, најчешће они имају оптималне физичке предуслове али им недостаје животно и саобраћајно искуство. Због угрожености ових група учесника у саобраћају, посвећује им се посебна пажња ради њихове веће безбедности.

У том циљу на територији Републике Србије спроводе се пројекти, а неки од њих су: акција „Школа“, „Пијан кола не вози“ 2013. година, „Семафоризација“ 2013. година, „Живот за младе возаче- 2016“ „Ђаци вас моле успорите поред школе“ 2016. итд.

Веома значајан допринос у реализацији ових активности саобраћајној полицијацији, пружају: Агенција за безбедност саобраћаја, невладине организације, органи локалне самоуправе, васпитно-образовне установе, грађани, и наравно медији, како би позитивна порука дошла до најширијих друштвених слојева. Важну улогу у едукацији младих имају невладине организације, попут Центра за промоцију безбедности саобраћаја, који је учествовао у реализацији поменутих пројеката. Подршку свакако пружају и друге институције, попут Националне возачке академије, која је омогућила бесплатну обуку за сигурну и безбедну вожњу младих возачима, који су испуњавали услове и пријавили се у ограниченом року до попуне максималног броја учесника.

Сваке године у току месеца септембра, када је безбедност ученика угрожена више него што је уобичајено, управо због поласка у школу ђака првака, предузимају се најинтензивније активности, предузимају Агенција за безбедност саобраћаја, у сарадњи са локалном самоуправом и Одељењем саобраћајне полиције. Ђаци нижих разреда основних школа, као посебно угрожена група учесника у саобраћају укључена је у спровођењу акције „Школа“. Одељење саобраћајне полиције распоређује школске полицајце у зонама основних и средњих школа, чија је искључива дужност да пазе на безбедност ученика у школи. Њихова дужност поред осталих, је да пазе на безбедност ученика у саобраћају, тако што регулишу саобраћај у близини школе када је на улици много деце, са циљем унапређења безбедности деце у саобраћају. Саобраћајни полицајци могу да прошире свој рад у погледу дужег времена трајања акције, у складу са потребама локалних заједница, тако да прошире рад на едукацији деце предшколског узраста и да се у едукацији укључе и родитељи деце. У августу месецу, саобраћајни полицајци врше надзор над стањем саобраћајнице, саобраћајном сигнализацијом,

техничким регулисањем саобраћаја у зони школе, и о свим уоченим недостацима дужни су да одмах обавесте локалну инспекцијску службу на нивоу града, ради хитног одклањања недостатака. У овом периоду, припадници Одељења саобраћајне полиције из безбедносних разлога, врше појачано регулисање саобраћаја, контролу учесника у саобраћају у непосредној близини школе, са акцентом на контролу брзине кретања, и санкционисање непрописног понашања возача, којим се угрожава безбедност ђака у саобраћају. Законом о безбедности саобраћаја на путевима у зони школе брзина кретања је ограничена на 30 километара на сат у времену од 7:00 до 21 часова, ако се школа налази у насељу, јер се сматра да је при тој брзини смртност пешака мања за око 10 %. Ван насеља ограничење је 50 километра на сат. У овој области као проблем показала се – прилична неуједначеност знакова ограничења брзине. Потребно је променити старе, и поставити у свим зонама школских и предшколски установа идентичне знакове, што са друге стране захтева и велике материјалне трошкове.

Постављање нових знакова треба да раде секретаријати задужени за саобраћај на нивоу локалних самоуправа. У неким градовима у Србији још није почело са постављањем нових закона који ће у свим зонама школа бити исти, јер се чека усвајање правилника о саобраћајној сигнализацији, што може да доведе до забуне возача. Светлосним знаковима рефлектујућих боја, даје се обавештење возачима да се у непосредној близини налази школа, односно деца на путу, и да је потребно да се подигну свест и пажња и поштује прописано ограничење брзине кретања, ради заштите деце као најважније и истовремено најугроженије категорије учесника у саобраћају.

Пракса Одељења саобраћајне полиције, већ неколико година уназад, у многим градовима Републике Србије, је да Полицијска управа организује “Дан отворених врата”. Циљакције је да деца предшколских и основних школа, и представници васпитно-образовних установа посете полицијске станице, упознају се са опремом коју полиција користи, друже се са полицијским службеницима, погледају филм о правилима понашања у саобраћају, и створе однос поверења деце у саобраћајну полицију.

Неколико година уназад Агенција за безбедност деце у саобраћају у сарадњи са Министарством грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре, саобраћајном полицијом и локалним саветима за безбедност саобраћаја, спроводи активности на унапређењу безбедности деце у саобраћају у локалној самоуправи. У кампањи „Пажљивко“, укључени су и родитељи, што ће обухватати следеће активности: емитовање видео

спота усмереног на све одрасле који учествују у саобраћају са децом, спот ће бити приказиван преко локалних и регионалних тв. станица, како би што већи број циљне групе примио поруку кампање, биће штампане брошуре за родитеље са важним саветима како да припреме децу за учешће у саобраћају, постављање билборда у свим градовима за безбедно учешће деце у саобраћају. Деци се објашњавају правила саобраћаја, на њима разумљив начин, преко цртаног филма названог „Пажљивко“, организовањем представа, у коме улогу има дечак од 10 година, који деци објашњава основна правила понашања у саобраћају. Говорећи им како да прелазе преко пешачког прелаза и да се крећу када нема тротоара, значење светлосне сигнализације, и поука да се улица прелази искључиво на зеленом светлу, забрану играња и претрчавања преко коловоза, значење знакови које им показују саобраћајни полицајци. На крају предавања, деци се деле награде, попут: рефлектујућих наруквица, прслука, рефлектујућих свитака, и уџбеника за безбедно учешће деце у саобраћају. Овај рад, у пракси се показао као веома значајан, јер деца стичу основна знања о правилима саобраћаја, и безбедном учешћу у саобраћају, која ће им помоћи у даљем самосталном кретању кроз живот. Уочена је потреба да предавањима присуствују и родитељи ученика првих разреда, чији модел понашања деца усвајају, па им се указује на најчешће грешке које чине приликом учешћа у саобраћају са децом, и дају им се сугестије за правилно и безбедно понашање.

Агенција за безбедност саобраћаја уз неопходну подршку МУП, медија и грађана спроводи кампање којима се указује на негативну употребу алкохола као једног од главних узрока страдања младих у саобраћајним незгодама. То су кампање под називом „Пијан кола не вози“, „ Никад немој да возиш пијан“, „Лична прича“ .... Све ове кампање имају један циљ а то је смањење броја погинулих младих у саобраћајним незгодама.

У акцији „Пијан кола не вози“ учествовао је већи број средњих школа. Ученицима су држана предавања на тему безбедног учешћа у саобраћају, и штетног утицаја алкохола на возаче, након чега су реализоване показне вежбе, приликом којих су ученици имали прилику да употребе наочара које симулирају пијанство, и схвате колико алкохол штетно утиче на чуло вида, координацију покрета, и немогућност савладавања и најједноставнијих задатака. Младима се приказују статистички подаци о броју младих који су страдали под дејством алкохола, фотографије саобраћајних

незгода са лица места, и видео снимци. Ово је оставило најјачи утисак на младе, и утицало на подизање нивоа свести и промену ставова.

## **ОВЛАШЋЕЊА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ**

### **6.1 Овлашћења саобраћајне полиције**

Управа саобраћајна полиције, као саставни део Дирекције полиције, централне организационе јединице Министарства, обавља полицијске послове у складу са законом, штити и унапређује безбедност грађана и њихове имовине, нарочито у области безбедности саобраћаја. Она је дужна да поштује Уставом гарантована људска и мањинска права и слободе, и остале заштићене вредности демократског друштва, уз могућност употребе средстава принуде у складу са законом.

### **6.2 Начела и стандарди на којима се заснивају полицијска овлашћења**

Начела у обављању полицијских овлашћења су:

- професионализам,
- деполитизација,
- законитост,
- службено понашање, отворен однос, и обавезно представљање,
- хуманост, заштита здравља, поштовање личности, основних права и слобода, недискриминација,
- сразмерност, и градација у примени полицијских овлашћења, односно средстава принуде,

- посебна заштита малолетника.<sup>6</sup>

Посебно треба нагласити принцип сразмерности, што значи да је у примени полицијских послова дозвољено примењивати само мере и средства принуде утврђене законом, којима се резултат постиже без или са што мање штетних последица по лице према коме се предузимају. То заправо значи да се применом полицијског овлашћења не смеју изазвати веће штетне последице од оних које би наступиле да полицијско овлашћење није ни примењено. У прилици када полицијски службеник мора да примени средство принуде, настојаће да употреба буде поступна од најлакшег ка тежем, уз примену минимума неопходне силе. Законом одређена средства принуде су (лисице, службена палица, средства за запречавање, оружје, хемијска средства, службени пси).

Полицијски службеници приликом примене полицијских овлашћења морају се придржавати утврђених стандарда поступања као и међународно опште прихваћених стандарда поступања који се односе на: дужност служења грађанима и заједници, и одговарање на њихове потребе и очекивања, поштовање законитости и сузбијање незаконитости, забрана мучења, нечовечног и понижавајућег поступања, пружање помоћи настрадалим лицима, придржавање кодекса полицијске етике, обавеза заштите тајних података, обавеза одбијања незаконитог поступања и обавеза пријављивања корупције.

### **6.3 Врсте полицијских овлашћења**

Чланом 64. Закона о полицији, полицијски службеници у обављању својих послова у статусу овлашћених службених лица примењују следећа полицијска овлашћења:

- 1) упозорење и наређење;
- 2) провера и утврђивање идентитета лица и идентификација предмета;
- 3) позивање;
- 4) довођење;

---

<sup>6</sup> Ж. Никач, *Концепт полиције у заједници и почетна искуства у Србији*, Београд, 2012, стр. 38.

- 5) задржавање лица и привремено ограничење слободе кретања;
- 6) прикупљање обавештења;
- 7) привремено одузимање предмета;
- 8) преглед простора, објеката, документације, контрадиверзиони преглед;
- 9) заустављање и прегледање лица, предмета и саобраћајних средстава;
- 10) обезбеђење и преглед места догађаја;
- 11) употреба туђег саобраћајог средства и средства везе;
- 12) утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци;
- 13) вршење безбедносних провера;
- 14) пријем нађених ствари;
- 15) снимање на јавним местима;
- 16) пријем пријава о учињеним кривичним делима;
- 17) заштита жртава кривичних дела и других лица;
- 18) употреба средстава принуде;<sup>7</sup>

#### **6.4 Услови и начин примене појединих полицијских овлашћења**

Пре примене полицијских овлашћења, односно предузимања законом утврђених задатака, полицијски службеници морају да се увере да су испуњени сви законски услови за примену одређеног овлашћења. Полицијска овлашћења предузимају се по наређењу надређеног службеног лица, а на сопствену иницијативу само ако је то хитно, односно ако нема времена да се чека наређење, уз поштовање закона и признатих међународних аката који се односе на полицију. Осим тога они поступају по захтеву и налогу суда и јавног тужиоца према одредбама Закона о кривичном поступку, или по налогу Прекршајног суда. Лицу према коме се примењује полицијско овлашћење, полицијски службеник се најпре представља и легитимише, показивањем службене значке и легитимације, и оно има право да буде упознато са разлосима примене овлашћења, осим ако се тиме не би угрозило извршење задатка. Уколико у конкретном случају постоје околности које указују да би се могло угрозити постизање полицијског задатка, полицијски службеник ће на своје својство упозорити речју: "Полиција", а по престанку околности, полицијски службеник ће се представити на редован начин.

---

<sup>7</sup>Чл. 64 Закон о полицији, *Службени гласник РС*, бр. 101/05, 63/09, 6/016

Полицијска овлашћења према малолетним лицима примењују сви полицијски службеници, осим у случају прикупљања обавештења од малолетника у својству сведока, окривљеног, оштећеног, када поступа службеник криминалистичке полиције који је завршио обуку у области права детета и малолетничког кривичног права. Приликом примене овлашћења према малолетном учиниоцу кривичног дела или прекршаја, полицијски службеници дужни су да воде рачуна о поштовању достојанства личности малолетника, оштити његове приватности, и психичким и емоционалним својствима његове личности.

#### **6.4.1 Упозорење и наређење**

Полицијски службеник упозориће лице које својим понашањем или пропуштањем одређене радње може да угрози своју безбедност, безбедност осталих учесника у саобраћају на путу, или угрозити безбедност њихове имовине. Нпр. непрописно паркирање, или заустављање возила на коловозу.

Наређење се може применити у односу на понашања, од којих директно зависи успешност извршења полицијског задатка, и то ради:

- 1) отклањања опасности за живот и личну безбедност људи;
- 2) отклањања опасности за имовину;
- 3) спречавања извршења кривичног дела или прекршаја, проналажења и хватања њихових учинилаца, ради обезбеђења трагова тих дела који могу послужити као доказ;
- 4) одржавања јавног реда или успостављања нарушеног јавног реда;
- 5) наређења која саобраћајни полицијци дају учесницима у саобраћају ради успостављања безбедности саобраћаја на путевима;
- 6) запречавање приступа или задржавања на простору или објекту где то није дозвољено;
- 7) ради спречавања и отклањања последица у случају опште опасности изазване елементарним непогодама, епидемијама, и другим облицима угрожавања опште опасности;

#### **6.4.2 Привремено одузимање предмета и обавезно вођење евиденције о привремено одузетим предметима**

Чланом 93. Закона о полицији, полицијски службеник привремено ће одузети предмет ако околности случаја указују да је намењен за извршење кривичног дела, или прекршаја, или је настао као последица извршења кривичног дела или прекршаја, када је то неопходно ради заштити опште безбедности. Предмет ће се одузети и лицу, које из законом предвиђених разлога буде доведено и задржано у службеним просторијама, а код себе има предмет погодан за самоповређивање, повређивање другог лица или бекство. Нпр.(извршење саобраћајног прекршаја, у случају искључења возача из саобраћаја, задржавања возача због прекомерне количине алкохола у крви.)О привремено одузетим предметима полицијски службеник је дужан да изда потврду, која мора да садржи одређене податке: карактеристике по којима се он разликује од других предмета, о лицу од кога је одузет, о полицијском службенику који је предмет привремено одузео ( име, презиме и број службене значке).<sup>8</sup>

Чланом 51. ставом 1. Правилника о вршењу контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путу и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења- предвиђено је да се, ради документовања и доказивања прекршаја и других деликата може привремено одузети, а најдуже 24 часа, исправа подобна за доказивање противправног понашања.<sup>9</sup>

У случају из става 1. овог члана, о привремено одузетој исправи полицијски службеник издаје потврду која мора да садржи: податке о лицу (име, презиме, адреса

---

<sup>8</sup>Чл. 93 Закон о полицији, *Службени гласник РС*, бр. 101/05, 63/09, 6/016. ***Ibid.***

<sup>9</sup>Чл. 51, 52Прилика о вршењу контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења,*Службени гласник РС*, бр. 69/010, 78/011,31/013, 37/013



стана, јмбг), врсту и број исправе, дан и час привременог одузимања, разлог одузимања и др.

Следећим чланом **52.** наведеног Правилника- предвиђено је да то може бити инострана возачка дозвола, која се одузима од страног држављанина како би се спречио покушај избегавања одговорности за учињени прекршај. Као и у случају ако лице поред српске поседује инострану возачку дозволу.

У случају да лице има више иностраних дозвола, одузима се она која је касније издата, која се без одлагања преко надлежне организационе јединице у седишту Министарства доставља Министарству спољних послова.

Подаци о привремено одузетим предмета, воде се у посебној евиденцији (Образац ПМОЗ), који се издаје лицу и мора да садржи податке: о лицу од кога је одузет, привремено одузетим регистарским таблицама, путним исправама, или другим исправама за прелазак границе, о страниј возачкој дозволи, и другим предметима који служе као доказ о учињеном прекршају, такође време одузимања, податке о службеном лицу које је извршило враћање привремено одузетог предмета и исход поступка.

#### **6.4.3 Зауостављање и прегледање лица, предмета и саобраћајних средстава**

Саобраћајни полицијски службеник приликом вршења контроле саобраћаја и надзора на путу овлашћен је да зауоставља лица, и возила, као и да изврши преглед лица, и предмета које они носе са собом, ако је то потребно ради проналаска предмета погодног за самоповређивање или напад. Приликом зауостављања полицијски службеник пре него што приступи прегледу, дужан је да саопшти лицу разлог прегледа, односно да ли је оно зауостављено ради вршења превентивне контроле, због његовог или туђег прекршаја или кривичног дела. Службено лице ће позвати зауостављено лице да само омогући увид у садржај предмета који носи са собом или саобраћајног средства које се прегледа, ако то не учини, полицијски службеник је овлашћен да сам принудно отвори затворени предмет или саобраћајно средство уз настојање да проузрокује минимално оштећење, које ће настојати да фиксира, уколико до тога дође.

Прегледом лица сматра се и увид у садржај обуће и одеће лица, при чему је потребно да преглед врши особа истог пола, осим ако је неопходно хитно одузимање оружја и опасних предмета. Преглед може да се врши: визуелно, увидом у садржај, додиром, употребом техничких средстава (огледала, детектора...), службеног пса. На захтев полицијског службеника извршиће се преглед свих отворених и затворених простора саобраћајног средства и преглед предмета који се превозе, као и предмета који се налазе код другог лица, под чијим надзором се они превозе. Ако се приликом прегледа нађу предмети који могу да послуже као доказ у кривичном или прекршајном поступку, они се одузимају, о чему се сачињава потврда, и поступак се наставља даље по одредбама Закона о кривичном поступку или Закона о прекршајном поступку.<sup>10</sup>

#### **6.4.4 Обезбеђење и преглед места догађаја и поступање саобраћајних полицајаца у случају саобраћајних прекршаја**

Прекршаји су кажњива дела, али мањег степена друштвене опасности, у односу на кривична дела. Саобраћајни прекршаји представљају повреду правила прописаних Законом о безбедности саобраћаја. Једна од основних карактеристика прекршаја у односу на остала кажњива дела је њихова масовност у квантитативном и статистичком смислу. Одговорност за саобраћајне прекршаје утврђује се у прекршајном поступку у Прекршајном суду. Прекршајни поступак се покреће по службеној дужности на захтев полицијског службеника у складу са законом датим овлашћењима или на захтев овлашћеног инспектора, јавног тужиоца, и оштећеног. Оштећени је овлашћен да поднесе захтев за покретање прекршајног поступка, осим ако законом за покретање прекршајног поступка није одређена искључива надлежност претходно поменутих органа, или у случајевима када ови законом овлашћени органи не поднесу захтев за покретање прекршајног поступка.

Прекршајни поступак покреће серешењем Прекршајног суда на основу:

- 1) захтева за покретање прекршајног поступка;

---

<sup>10</sup>С. Милетић, С. Југовић, *Право унутрашњих послова*, Београд, 2009, стр. 184-185.

2) издатог прекршајног налогаповодом кога је поднет захтев за судско одлучивање.

Прекршајни налог се издаје када је законом као прекршајна санкција за учињени саобраћајни прекршај предвиђена само новчана казна у фиксном износу. У току прекршајног поступка саобраћајни полицијски службеник који је открио, документовао учињени прекршај, може бити позван као сведок ради саслушања на околност о учињеном саобраћајном прекршају, а као доказ могу се користити фотографије, видео снимци и др. Ближе одредбе у погледу, покретања, врсте санкција и свих других питања одређене су Законом о прекршајима.<sup>11</sup>

У случајевима када је полицијски службеник обавештен о извршењу кривичног дела, прекршаја, односно саобраћајне незгоде, дужан је и овлашћен да:

- изађе на лице места, видно га обележи, и привремено ограничи слободу кретања лица,
- овлашћен је да изда упозорење и наређење,
- прегледа лица, документацију, предмете и саобраћајна средства,
- проверава идентитет затечених лица,
- обезбеди трагове и предмете који могу послужити као доказ, и заштити их од уништења,
- задржи лице под условима предвиђеним законом,
- помогне евентуално повређеним лицима у саобраћајној незгоди,
- забрани снимање места догађаја,
- прикупља обавештења од лица затечених на лицу места,

Саобраћајни полицајац у овим случајевима предузима интервентно регулисање саобраћаја, и без одлагања излази на лице места, у циљу заштите свих учесника у саобраћају, и брзог успостаљања његовог несметаног и безбедног одвијања. Доласком на лице места, полицијски службеник обавестиће надлежног руководиоца о затеченом стању и свим чињеницама, о чему ће сачинити записник. У случају да је извршено кривично дело против безбедности јавног саобраћаја примењиваће се одредбе Закона о кривичном поступку. По доласку полицијског службеника надлежног за вршење увиђаја, по потреби истражног судије, и других лица, поднеће усмени извештај о затеченом и чињеничном стању, и лицима која су била присутна на месту догађаја, о предузетим радњама. Након тога о свему ће се сачинити писани

---

<sup>11</sup>Чл. 167 Закон о прекршајима, *Службени гласник РС*, бр. 13/016, 98/016

извештај, који чини саставни део увиђајне документације,и може послужити као доказ у даљем токупоступка.

## **VII ПОСЛОВИ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ**

Послови саобраћајне полиције обављају се унутар Управе саобраћајне полиције као организационе јединице Дирекције полиције, Полицијским управама или посебним саобраћајним полицијским испоставама.

Најважнији послови саобраћајне полиције који се обављају у одељењима, одсецима и групама унутар Управе саобраћајне полиције су:

- Непосредна контролаи интервентнорегулисање саобраћаја;
- Управни пословибезбедности саобраћаја;
- Праћењеи унапређењеписа убезбедности саобраћаја;
- Обрадаи расветљавањесаобраћајних прекршајаи саобраћајних незгода;
- Инспекцијско-технички послови безбедности саобраћаја;
- Превентивно-пропаганднипослови безбедности саобраћаја;
- Остали послови безбедности саобраћаја;

Законом о полицији и Законом о безбедности саобраћаја на путевима предвиђено је да контролу саобраћаја на путевима могу вршити униформисани полицијски службеници, али су обзиром на специфичност послова, и потребу посебних знања и вештина за обављање ових послова формиране посебне саобраћајне јединице са својим специфичним обележјем, униформом, и опремом.

Полицијски службенику статусу овлашћеног службеног лица, дужан је да у свом свакодневном радуна прописан начин носи униформу са ознакама и припадајућом опремом. У складу са прописима њима се издаје службена значка, са службеном легитимацијом, која служи за идентификацију и доказивање својства полицијског

службеника, приликом обављања полицијских послова и овлашћења. Приликом обављања законом датих овлашћења и полицијских послова, у циљу заштите сопствене безбедности као и безбедности других лица, овлашћени полицијски службеници носе наоружање и муницију као средства принуде, које употребљавају искључиво у складу са законом. Начин њихових изгледа, форме, садржине, и начина ношења, прописује Влада.

По правилу, послове из своје надлежности, регулисање и контролу саобраћаја на путевима обављају у рефлектујућем прслуку са натписом "ПОЛИЦИЈА", уз примену посебне опреме и службених возила.

### **7.1 Контрола саобраћаја на путевима**

Полицијски службеници контролу саобраћаја на путевима, могу вршити пешице или коришћењем службених возила, у покрету или задржавањем на одређеним местима где је проточност саобраћаја већа. Контрола саобраћаја на путу се врши у циљу праћења проточности и безбедности саобраћаја, понашања свих учесника у саобраћају, документовања прекршаја и процесуирања њихових починиоца.

У обављању послова из своје надлежности полицијски службеници дужни су да се придржавају Кодекса полицијске етике, као и да поступају у границама законом датих овлашћења, што значи да се према контролисаном лицу морају понашати са дужном пажњом, уз поштовање његове личности и достојанства. Док обављају послове контроле саобраћаја, полицијски службеници могу предузимати радње и мере у вези са другим полицијским пословима, осим ако би претила непосредна опасност од наступања саобраћајне незгоде или знатне материјалне штете. Време, место и начин вршења контроле саобраћаја и заустављање возача, врши се по претходно донетом плану подручне полицијске управе, односно саобраћајне полицијске испоставе, односно полицијске станице.

Приликом обављања контроле, полицијски службеници по правилу бирају безбедно место за заустављање возила, обично ван коловоза, благовременим давањем знака за заустављање. Ако разлози безбедности то захтевају, заустављање се може вршити и на коловозу, при чему на службеном возилу мора бити укључено плаво ротационо светло,

а оно се налази тако да возач који се креће траком којом се врши контрола, прво наилази на службено возило.

Место на коме ће се вршити заустављање и контрола возила и возача мора бити правилно обележено одговарајућим средствима, нпр. рефлектујуће купе, теле блиц и др., како би возачи могли безбедно да успоре кретање и зауставе се на предвиђеном месту.

Саобраћај је регулисан општим правилима саобраћаја, која су утврђена: Законом о безбедности саобраћаја, Међународним конвенцијама, саобраћајним знацима, које сви учесници у саобраћају морају поштовати у циљу остваривања безбедности саобраћаја. У појединим случајевима контролу и регулисање саобраћаја преузимају саобраћајни полицајци.

Чланом **10.** Правилника, прописано је да се контрола саобраћаја врши стално и повремено. "Под сталном контролом саобраћаја- подразумева се покривеност, пута, односно дела пута, односно места на путу, насељеног места и др. која се обезбеђује полицијским патролама и снимањем саобраћаја, непрекидно у току 24 часа.

Повремена контрола саобраћаја се врши патролама и снимањем саобраћаја одређеног дана у недељи или у одређено време у току дана"<sup>12</sup>

Рутинска, односно случајна контрола је контрола случајно одабраних возила, возача, деонице пута, пре него што је прекршај уочен. Постоје различита схватања, да је ова контрола потпуно неограничена, и даје избор полицајцима када ће је и где вршити, до става да је она строго контролисана и одређена од стране старешине, у складу са политиком и стратегијом безбедности саобраћаја, са циљем да се непотребно не би ометао саобраћај и умањила правна сигурност грађана.

---

<sup>12</sup> *op. cit.*

### 7.1.1 Контрола возача

Контрола возача врши се ради утврђивања да ли лице испуњава законом прописане услове за управљање возилом, да ли је у стању за безбедно управљање возилом, као и ради контроле понашања возача, односно поштовања саобраћајних прописа. Према контролисаном лицу, полицијски службеник дужан је да се понаша са дужном пажњом, да се обраћа озбиљним тоном, уз поштовање његове личности, и саопштење разлога заустављања. Возач и остали путници не могу напустити возило осим уз његову дозволу, у саобраћај возач се може поново укључити тек по добијеном одобрењу. Од возача полицијски службеник може тражити на увид возачку, саобраћајну дозволу, и друге документе за утврђивање идентитета и других битних чињеница. Уколико утврди да возач показује знаке умора, болести, повреде, или је под дејством алкохола, психоактивних супстанци, може га подвргнути испитивању одговарајућим средствима, ако то није могуће учинити из очигледних разлога, може га довести у најближу здравствену установу ради стручног прегледа. Сви прописани услови који се односе на возаче, примењују се и на кандидата за возача, инструктора вожње, испитивача практичног дела испита, и лица које врши надзор над возачем са пробном возачком дозволом.

### 7.1.2 Контрола возила

Контрола возила обухвата:

- 1) Контролу испуњености услова за учешће возила у саобраћају - врши се утврђивањем да ли је возило уписано у јединствени регистар возила, да ли постоји регистрациона налепница, важећа саобраћајна дозвола, упоређивањем података из дозвола са обележјима возила итд.
- 2) Контролу техничке исправности возила- овом контролом утврђује се да ли су возило и његова опрема технички исправни, увидом у саобраћајну дозволу проверава се да ли је обављен редовни технички преглед. Ако се

непосредним опажањем од стране полицијског службеника, или коришћењем уређаја и техничких средстава утврди неисправност, полицијски службеник ће возача упутити на контролни технички преглед код овлашћеног привредног друштва.

- 3) Контролу терета- се врши ради утврђивања да ли је терет правилно смештен, да ли је возило које га превози правилно означено, да ли се поштују ограничења у погледу масе, односно укупног осовинског оптерећења. Полицијски службеник овлашћен је да лице упути код овлашћеног лица, или на место где постоји уређај за мерење укупне дозвољене масе, односно укупног осовинског оптерећења возила. Такође проверава се, документација, власништво, и порекло терета. Нарочито се проверава испуњеност услова и поседовање посебних дозвола када је у питању превозник који обавља ванредни превоз или превоз опасног терета.

### **7.1.3 Непосредна контрола, надзор стања на путу и услови за остваривање безбедности саобраћаја**

Задатак саобраћајних полицајаца је да стално прате стање пута, објеката на путу, постојање, видљивост и функционисање саобраћајних знакова и сигнализације. На све уочене недостатке, који могу непосредно угрозити безбедност саобраћаја и довести до саобраћајних незгода, дужни су да органу за саобраћај који је надлежан да управља путевима, наложе хитно предузимање мера за њихово отклањање. Поред свих битних услова који се односе на возаче и возила, од значаја за остваривање безбедног саобраћаја су и услови који се односе на: путеве, правила саобраћаја, саобраћајне знакове.

- а) Путеви- се морају пројектовати, изграђивати, реконструисати, одржавати у складу са захтевима безбедности саобраћаја. Они се могу пустити у саобраћај тек када се утврди да са аспекта безбедности саобраћаја, испуњавају техничке и др. услове. Узроци који угрожавају безбедност саобраћаја, (одрон, смет, оштећења коловоза) морају се одклонити без одлагања. О проходности и стању на путевима од



значаја за остваривање безбедности саобраћаја, неопходно је благовремено и потпуно обавештење јавности путем медија.

- b) Правила саобраћаја- Сви учесници у саобраћају дужни су да се понашају у складу са прописаним правилима саобраћаја, према следећем редоследу важности: према знацима и наређењима које дају полицијски службеници; светлосној саобраћајној сигнализацији; према правилима о првенству пролаза; према осталим саобраћајним знаковима; и преосталим прописаним правилима саобраћаја. Стога морају да се поштују сва прописана саобраћајна правила, нпр.(она која се односе на употребу сигурносних појасева, употребу светла у саобраћају, удаљеност од других возила, правила мимоилажења, обилажења и претицања возила, вожњу у насељу, пешачке прелазе, учешће деце у саобраћају, и др.)
- c) Техничко регулисање саобраћаја- саобраћај је регулисан саобраћајним знаковима, а то су: знакови опасности, знакови обавештења, знакови изричитих наредби, светлосни саобраћајни знакови, ознаке на коловозу и сл. Учесници у саобраћају дужни су да се придржавају саобраћајних знакова, а нарочито обзиром на њихову важност, знакова и наредби које дају полицијски службеници или друга овлашћена лица, приликом контроле и регулисања саобраћаја на путу.

## **7.2 Непосредно регулисање саобраћаја на путевима**

Непосредно регулисање саобраћаја полицијски службеници обављају по правилу на раскрсницама, у случајевима када светлећи саобраћајни знакови не могу да задовоље ниво интензивних саобраћајних токова возила и пешака, или раскрсницама без саобраћајне сигнализације. Такође непосредно регулисање саобраћаја може се вршити на делу пута, улице, где је из различитих разлога дошло до поремећаја саобраћајног тока, сужењем дела коловоза,(нпр. услед саобраћајних незгода, одрона, и радова на путу). Полицијски службеници регулишу саобраћај у униформи са додатном опремом, осим у случајевима када врше интервентно регулисања саобраћаја, то ће чинити и без одговарајуће додатне опреме. Службено лице пре уласка у раскрсницу даје јасне знакове учесницима у саобраћају, подигнута десна рука вертикално на горе са отвореном

шаком окренутом на лево значи заустављање кретања за све возаче, и забрану прелаза коловоза за пешаке. Овај знак даје се само при регулисању саобраћаја на раскрсници.

Полицијски службеник знакове може давати положајем руку и тела, употребом стоп таблице, уређајима за давање светлосних и звучних знакова, писаним наредбама (стоп полиција, пратите нас, смањите брзину кретања, зауставите се десно и др. ) на лед дисплеју или усмено. Учесници у саобраћају на које се знак односи дужни су да поступе у складу са наредбом која се њиме издаје.

У раскрсници саобраћајни полицијски службеник улази у време када процени да је то најбезбедније са аспекта сопствене безбедности и безбедности осталих учесника саобраћаја, давајући један дужи звиждук како би скренуо пажњу свих учесника саобраћаја. Заузимањем безбедног положаја, службено лице предузима наизменично пропуштање саобраћајних токова, давањем знакова и наредби који су јасни и разумљиви свим учесницима саобраћаја, и то рукама, положајем тела, употребом додатне опреме и др. Ако више полицијских службеника врши непосредно регулисање саобраћаја, њихови знакови морају бити усклађени.

Регулисање саобраћаја може се вршити задржавањем на одређеним местима на путу или из службеног возила, мотоцикла у покретуса службеним обележјем, давањем знакова којима се наређује да се смањи брзина кретања, убрза кретање, или заустављање одређеног возила. Приликом нерегулисања саобраћаја, полицијски службеници дужни су да се придржавају саобраћајних прописа као и сви остали учесници у саобраћају, од којих могу одступити само у случајевима хитне примене законом датих овлашћења, ако се тиме не би угрозила безбедност саобраћаја и не наступе штетне последице.

Непосредно регулисање саобраћаја врши се као:

-Стално- које се обавља свакодневно, у одређено доба дана када је проточност саобраћаја већа, у складу са планом подручне полицијске управе, односно саобраћајне полицијске испоставе.

-Повремено- обавља се на местима и у време очекиваног или ванредног повећања саобраћаја на путу и његовог отежаног одвијања. Нпр. дешавање саобраћајних приредби или других манифестација.

-Интервентно- врши се у ситуацијама које захтевају хитно и ванредно регулисање саобраћаја, на раскрсницама или другом месту на путу када је неопходно да учесници саобраћаја одступе од саобраћајних правила и значења саобраћајних знакова, ради хитног спречавања или отклањања застоја, успоравања нормалног саобраћајног тока. Нпр. у случају вршења увиђаја на местима где се догодила саобраћајна незгода.

Непосредно регулисање саобраћаја на путевима врши се у циљу обезбеђења веће проточности саобраћаја и његовог безбедног одвијања за све учеснике у саобраћају.

## **VIШКОНТРОЛА РАДА ПОЛИЦИЈЕ**

У свакодневном вршењу полицијских послова може да дође до злоупотребе и прекорачења полицијских овлашћења, чиме се нарушава једнакост грађана пред законом, повређују основна људска права и слободе грантована уставом. Контрола рада полиције је од велике важности, обзиром да су овом државном органу законом дата овлашћења примене средства принуде, и овлашћења којима се ограничавају људска права. Такође контрола рада је и од велике важности у сузбијању мита и корупције у раду полиције.

Члановима од 222. до 243. Закона о полицији предвиђени су следећи облици контроле: спољашња, унутрашња, и по притужбама грађана

Спољашња контрола- органи спољашње контроле рада полиције су државни органи као што су: Народна скупштина, Влада, правосудни, управни, и други органи и тела. Значајна је и контрола од стране новоформираних тела као што су: Повереник за информације од јавног значаја и заштиту поверљивости података, Заштитник грађана. Постоји ванституционална контрола од стране медија, НВО.

Унутрашња контрола- законитости рада полицијских службеника врши се од стране непосредних старешина, али је унутар Министарства формиран Сектор унутрашње контроле. Начелник Сектора унутрашње контроле за свој рад одговоран је министру, коме редовно или периодично подноси извештаје о раду Сектора. Контрола се предузима на сопствену иницијативу, на основу обавештења прикупљених од

полиціјских службеника и других запослених у Министарству, притужби физичких и правних лица, и на захтев надлежног јавног тужиоца. У вршењу контроле полицијски службеник унутрашње контроле има право и дужност да: оствари увид у службену документацију, узме изјаве од полицијских службеника и других запослених у Министарству, оштећених лица и сведока, тражи достављање потребних информација из њихове надлежности, оствари увид у службене просторије и прегледа средства која полицијски службеници и други запослени у Министарству користе у раду. О резултатима контроле и предузетим мерама обавештава руководиоца организационе јединице Министарства, директора полиције и министра. При великим организационим јединицама, попут ПУ за град Београд формирано је посебно Одељење за контролу законитости у раду.

Притужбе грађана- може да поднесе свако физичко или правно лице које сматра да су му поступањем или пропуштањем поступања од стране полицијског службеника, повређена људска или мањинска права или слободе, у року од 30 дана када се притужбена радња догодила. Притужбе се достављају надлежној организационој јединици Министарства, и по њој се спроводи скраћени поступак. Уколико притужба садржи елементе кривичног дела о томе се обавештава надлежни јавни тужилац, руководиоца надлежне организационе јединице Министарства, Сектор унутрашње контроле. Ако притужба садржи елементе повреде службене дужности, руководиоца организационе јединице ће против притуженика без одлагања покренути дисциплински поступак. Чланове комисије именује и разрешава министар. Комисију чине: председник комисије, члана из Министарства, и једног представника грађана. О исходу спроведеног притужбеног поступка обавештава се руководиоца надлежне организационе јединице, а председник Комисије обавештава Дирекцију полиције.<sup>13</sup> Руководилац јединице у року од 60 дана од пријема притужбе дужан је да обавести подносиоца о исходу провере.

---

<sup>13</sup>Чл. 222-243. Закон о полицији, *Службени гласник РС*, бр. 101/05, 63/09, 6/016. *op. cit.*

## **IX ПОСЕБНЕ МЕРЕ И ОВЛАШЋЕЊА**

Посебне мере и овлашћења која полицијски службеници примењују над учесницима у саобраћају као и обавезно вођење евиденције о њима прописане су Правилником о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења, и врше се у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима. За примену већине мера и овлашћења надлежна је саобраћајна полиција, док је за примену појединих омогућена и надлежност других органа.

### **9.1 Искључење возача из саобраћаја**

Искључење возача из саобраћаја је посебна мера безбедности коју полицијски службеник примењује према возачу у законом предвиђеним случајевима. Службено лице ће када постоји основана сумња да возач не може безбедно да управља возилом, извршити контролу возила и возача. Када установи да постоје законски разлози за искључење и то: непоседовање возачке дозволе за управљњем возилом, непоштовање мера забране управљања возилом и ограничења за коришћење одређених помагала наведених у возачкој дозволи, као и уколико процени да возач због свог тренутног психо-физичког стања није способан да сигурно управља возилом, искључиће возача из саобраћаја. Искључење се врши на сигурном месту где возило неће представљати сметњу за безбедно одвијање саобраћаја. Возачу се издаје потврда о наређењу искључења из саобраћаја, којом му се налаже да возило уклони са коловоза или у пратњи полицијског службеника, одвезе возило на одређено место, с тим што не сме наставити вожњу док не престану разлози искључења. Уколико процени да би возач могао вожњом да угрози безбедност саобраћаја, као и своју безбедност, управљаће његовим возилом до одређеног места. Ако постоји друго лице које испуњава услове за управљање возилом, може му се омогућити управљање возилом до одређеног места, уз сагласност власника односно корисника возила. Возачу ће се одузети возачка дозвола о чему се издаје потврда, у којој се уноси место враћања. Ако се лице не појави у року од

три дана ради преузимања своје дозволе, она се прослеђује у надлежни ОУП који води возача у евиденцији. Након издавања потврде о искључењу, службено лице дужно је да без одлагања, податке о искључењу унесе у евиденцију, односно проследи овлашћеном лицу ради вођења евиденције Министарства о искљученим возачима из саобраћаја. Непосредни старешина процењује основаност искључења, уколико процени да су услови испуњени, поднеће захтев за покретање прекршајног поступка код Прекршајног суда.

## **9.2 Довођење и задржавање возача**

Мера задржавања возача, одређује се према возачу када се утврди да се налази у тешком, веома тешком или потпуно алкохолисаном стању, или је под дејством психоактивних супстанци, или одбија да се подвргне испитивању на присуство нивоа алкохола, односно психоактивних супстанци у крви. Ова мера може се применити и према возачу који је у стању благог или средњег пијанства, и поред упозорења полицијског службеника и издавања наређења о искључење из саобраћаја, показује очигледну намеру да настави са возњом. Довођење може бити предузето у случајевима прописаним законом и без писаног налога, најраније шест часова пре рока за довођење, ако се мора извршити на подручју полицијске управе на којем је лице затечено. Лице може да буде доведено у времену од 6 до 22 часа. Изузетно, када је то потребно ради извршења полицијских задатака који не трпе одлагање, лице се може довести и ван утврђеног времена.

Наредбу о задржавању доноси руководилац организационе јединице која води поступак против задржаног лица. Наредба се саопштава уз потпис задржаног лица. Лице мора да буде обавештено о разлозима задржавања, и поучено да није у обавези ништа да изјави, да има право на правну помоћ браниоца кога сам изабере, и да се на његов захтев обавесте његови најближи. Полицијски службеник мора да одложи сва даља поступања до доласка браниоца, и то за најдуже два часа од обавештења браниоца. Уколико је лице болесно, повређено или показује знаке тешког тровања алкохолом или другом супстанцом, биће превезено у здравствену установу, ради

пружања лекарске помоћи. На захтев лица здравствени преглед може се обавити и у просторијама одређеним за задржавање. Задржавање лица може да траје најдуже 24 сати, ако су лице изручили инострани органи до предаје надлежном органу може бити задржано највише 48 часова. Задржавање се одређује решењем које мора да буде уручено лицу најкасније у року од 6 часова, на које он има право жалбе, која не задржава извршење решења. О жалби надлежни суд мора да одлучи у року од 48 часова.

У случају саобраћајног прекршаја, време почиње да се рачуна од момента када је полицијски службеник на месту учињеног прекршаја лицу саопштио наређење, и разлоге о задржавању. Службено лице сачиниће записник из кога се могу видети: подаци о задржаном лицу, време почетка и завршетка задржавања, разлог довођења и задржавања. Службени записник потписују полицијски службеник који је лице задржао и задржано лице. Када овлашћени старешина које је донео наредбу о задржавању, утврди да су престали разлози за задржавање, односно по одлуци суда, пустиће лице на слободи или изручити надлежном органу. Сви важни подаци о примени ове посебне мере обавезно се уносе у Евиденцију о учесницима у саобраћају- возилима, Евиденцију о задржаним лицима по наредби, и Дневнику догађаја.

### **9.3 Упућивање возача на контролни лекарски преглед и утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци код учесника у саобраћају**

На контролни здравствени преглед упућиће се возач, односно инструктор вожње, у случајевима када полицијски службеник приликом вршења контроле саобраћаја на путу, посумња да постоји психофизичка сметња или недостатак због кога није у стању да безбедно управља возилом, о томе ће сачинити службену белешку и обавестити непосредног старешину. Уколико старешина процени да су наводи из службене белешке основани, поднеће захтев за упућивање на контролни лекарски преглед надлежној организационој јединици Министарства која води возача у евиденцији односно која је издала возачку дозволу.

Полцијски службеник овлашћен је да када постоји оправдана сумња о присуству алкохола и/ или психоактивних супстанци код одређених лица, и то: возача, кандидата

за возаче приликом практичне обуке или полагања практичног испита, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом, инструктора вожње, испитивача практичног дела испита, као и пешака који омета безбедност саобраћаја, може подвргнути утврђивању помоћу одговарајућих средстава, алкометра и дрога теста. Његова дужност је да контролисаном лицу да упутство о начину коришћења одређених средстава као и да упозори на последице одбијања подвргавања испитивању. О обављеном или одбијеном испитивању, полицијски службеник води прописани записник, у који уноси одговарајуће податке, осим ако је резултат негативан. Ако контролисани учесник саобраћаја није у стању или одбија да потпише записник, полицијски службеник ће и то констатовати у записнику. Уколико контролисано лице из оправданих разлога није могуће подвргнути испитивању, полицијски службеник ће га довести у здравствену установу ради обављања прегледа. Уколико лице оспорава резултат испитивања, на његов писмени захтев може му се омогућити да о сопственом трошку буде подвргнут анализи крви, урина, или других телесних материја. Спровођењу стручног прегледа по правилу присуствује полицијски службеник, ако резултати буду позитивни трошкове утврђивања сноси учесник у саобраћају. Апсолутна забрана употребе алкохола важи за одређене категорије возача, док се осталим возачима не толерише присуство алкохола у крви веће од 0,30мг/мл односно по Закону о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја који је ступио на снагу јануара 2017. године, дозвољени ниво алкохола је 0,20 мг/мл. Код младих возача са пробном дозволом неће бити дозвољен ни један промил алкохола у крви. Овим Законом предвиђено је одузимање возила возачима који одбијају да се подвргну алко тесту, или имају преко 2 ‰

#### **9.4 Искључење возила из саобраћаја и упућивање возила на контролни технички преглед**

Обавеза возача власника/ корисника возила је да њихова возила испуњавају услове у погледу техничке исправности уређаја, склопова, и опреме возила за безбедну вожњу на путевима. Агенција за безбедност саобраћаја издаје потврду о испуњености прописаних услова, пре стављања у промет односно пуштања возила у саобраћај.



Искључење возила из саобраћаја је посебна мера безбедности која има директну функцију заштите безбедности саобраћаја.

У случајевима из члана 289. Закона о безбедности саобраћаја на путевима је предвиђено да ће полицијски службеник приликом вршења контроле саобраћаја искључити из саобраћаја возило:

- 1) Код кога је технички неисправан уређај за управљање или уређај за заустављање, или су у толикој меритехнички неисправни други уређаји и опрема, да могу угрозити безбедност саобраћаја и животну средину,
- 2) које има непрописно смештен, обележенили причвршћен терет,
- 3) које не испуњава услове у погледу највеће дозвољене укупне масе или осовинског оптерећења, односно које са теретом премашује највеће дозвољене димензије, прописане за поједине врсте возила, када је оптерећено прекосвоје носивости за више од 5 %,
- 4) ако не обавља ванредни превоз у складу са одобрењем или када не испуњава посебне услове, и не поседује посебну дозволу за превоз опасних материја,
- 5) којим се врши пробна возња супротно условима датим у дозволи,
- 6) возило које се вуче на непрописан начин,
- 7) возило које није уписано у јединствени регистар возила или му је истекао рок важења регистрационе налепнице, или коме је истекла потврда о коришћењу таблица за привремено означавање,
- 8) које је означено непрописним таблицама,
- 9) којим се обавља пробна возња без дозволе,
- 10) које је регистровано у иностранству, а није регистровано у складу са прописима Републике Србије о обавезном осигурању возила,
- 11) које није подвргнуто контролном техничком прегледу на који је упућено,

12) које се креће по путу или делу пута на коме је обавезно коришћење зимске опреме, односно ланаца за снег, а исте не употребљава и тиме може угрозити несметано и безбедно одвијање саобраћаја.<sup>14</sup>

Полицијски службеник ће возачу издати потврду о наређењу искључења возила из саобраћаја, којом се налаже возачу да уклони возило са коловоза или одвожење до одређеног погодног места уз пратњу полицијског службеника. Са тог места возач не сме наставити вожњу док трају разлози за искључење. Одмах након издавања потврде полицијски службеник дужан је да податке проследи надлежној организационој јединици Министарства ради уношења у одговарајућој евиденцији о искљученим возилима из саобраћаја и одузетим регистарским таблицама. Искључење возила из саобраћаја обавља се на месту и начин да се тиме не угрожава безбедност саобраћаја и не ремети његово нормално одвијање. Полицијски службеник који искључује возило ће одузети регистарске таблице, ако возач не поступи по овој наредби полицијски службеник ће возача довести надлежном органу за прекршаје. Територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова је дужна да регистарске таблице врати власнику/ кориснику возила, по престанку разлога за искључење.

Техничка исправност возила утврђује се на техничком прегледу. Технички прегледи могу да буду редовни, ванредни и контролни. У случајевима када полицијски службеник у току контроле саобраћаја, контролом над уређајима возила, непосредним опажањем, техничким средствима, уређајима, посумња у техничку исправност возила, може упутити возило на контролни технички преглед, о чему се издаје писмени налог. Када је возило искључено из саобраћаја из разлога утврђених на контролном техничком прегледу, полицијски службеник може упутити возило на ванредни технички преглед по правилу код истог привредног друштва, или када је то целисходно код неког другог овлашћеног привредног друштва, само уз одобрење надлежне организационе јединице Министарства. Полицијски службеник наложиће возачу да под његовим надзором одвезе возило до привредног друштва овлашћеног за вршење техничког прегледа. Возач је дужан да без одлагања поступи по налогу полицијског службеника. Обављању контролног техничког прегледа мора присуствовати полицијски службеник ради предузимања радњи и мера, у случају утврђивања техничке неисправности возила.

---

<sup>14</sup>Чл. 289 Закона о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 101/011, 32/013

У вршењу својих овлашћења у складу са Законом, полицијски службеник може примењивати и друге посебне мере и овлашћења, у циљу спречавања угрожавања безбедности саобраћаја, и омогућавања његовог несметаног одвијања, и то :

- 1) заустављање односно упућивање ради заустављања на безбедном месту,
- 2) издавање налога за напуштање пута, односно заукључивање на пут за ту врсту возила,
- 3) налог за уклањање односно премештање непрописно паркираних возила,
- 4) налог за постављање уређаја којима се спречава одвожење возила,
- 5) издавање налога да се изврши мерење осовинског оптерећења, и укупне масе возила,
- 6) привремено одузимање предмета прекршаја,
- 7) одузимање обрасца стране возачке дозволе када лице поседује више од једне возачке дозволе,
- 8) налагање мера ради отклањања, спречавања настанка опасности на путу,
- 9) снимање саобраћаја и учесника у саобраћају, коришћењем одговарајућих средставаради документовања прекршаја и других деликта у саобраћају.

#### **9.5 Уклањање, односно премештање возила, као и постављање уређаја за спречавање одвожења возила.**

У Закону о безбедности саобраћаја на путевима таксативно су наведени случајеви непрописног заустављања и паркирања. За поједине прекршаје непрописног заустављања и паркирања, судија за прекршаје може изрећи и казнене поене. Возач не сме да заустави или паркира возило, на месту на коме би оно угрожавало безбедност других учесника у саобраћају, представља сметњу за његово нормално одвијање или кретање пешака.

Полицијски службеник који у контроли саобраћаја затекне непрописно паркирано, односно заустављено возило, присутном возачу одмах налаже уклањање возила, под

претњом принудног извршења. Уколико возач није присутан на лицу места, доноси решење у писаној форми, прилаже га на возилу и налаже уклањање возила у року који не може да буде краћи од три минута, или постављање уређаја за блокирање. Решење обавезно садржи: број и датум доношења, прецизна локација на којој је возило затечено, правну квалификацију прекршаја, тачно време када је примерак решења уручен возачу или постављен на возило, да ли је решењем наложено уклањање возила или постављање уређаја, поука о правном средству, име и презиме полицијског службеника.

Полицијски службеник сачињава скицу лица места, врши одговарајућа мерења, фотографише возило у прекршају у моменту уочавања и издавања налога. Уколико возач, у року одређеним решењем, не уклони возило, полицијски службеник ће уклонити возило на за то одређено место, о трошку возача или власника, односно корисника возила. На решење којим се налаже уклањање возила може се изјавити жалба у року од 15 дана од дана достављања решења. Жалба се непосредно предаје или шаље поштом органу који је донео првостепено решење. О жалби одлучује Управа саобраћајне полиције у седишту Дирекције полиције. Одлука Управе саобраћајне полиције у седишту Дирекције полиције је коначна, и на њу се не може изјавити жалба, већ се може покренути управни спор, пред Управним судом. Уклањање возила ће се прекинути ако се возач појави на лицу места и пристане да уклони возило. Ако се утврди да се из техничких разлога (возило на неприступачном месту, маса возила, оштећење возила), возило не може подићи и транспортовати, полицијски службеник ће дати налог за постављање уређаја којим се спречава одвожење. Штету која је настала на возилу приликом уклањања, блокирања, деблокирања, чувања на за то одређеном, ограђеном паркиралишту, сноси овлашћено правно лице или предузетник.

## **9.6 Налагање мера за одклањање, односно спречавање настанка опасности на путу**

Полицијски службеник ће управљачу пута, усменим решењем издати наредбу да без одлагања, уклони непосредне опасности на путу, нпр: (настале рупе, оштећења коловоза, одрони на путу, предмети остали на путу након саобраћајне незгоде...) у циљу успостављања несметаног и безбедног одвијања саобраћаја. У случају да управљач пута не поступи по издатом наређењу, или не обавести надлежну организацину јединицу Министарства о предузетим мерама, против управљача пута

полиција ће предузети прописане мере, односно покренути захтев за покретање прекршајног поступка. Службено лице које је наложило меру спречавања, односно настанка опасности на путу сачињава службену белешку, на основу које се подаци уносе се у Дневник догађаја.

### **9.7 Снимање саобраћаја и учесника у саобраћају, коришћењем одговарајућих средстава ради документовања прекршаја и других деликата у саобраћају**

У циљу откривања, доказивања, и санкционисања саобраћајних прекршаја и других деликата, полицијски службеници могу користити: возила са и без спољних обележја полиције, тзв. "пресретаче", са уграђеним уређајима за откривање прекршаја у саобраћају, систем видео-надзора који је постављен на јавним местима, и прометним улицама ради праћења проточности, безбедности саобраћаја, и понашања учесника у саобраћају, коришћењем ручних видео-камера и фотоапарата.

Најчешћи метод који припадници саобраћајне полиције користе у контролисању брзине кретања возила на путевима у Републици Србији, као најчешћег узрока најтежих саобраћајних незгода, су Радарски уређаји.

Систем уређаја за мерење брзине се монтира у возилу, без посебних полицијских обележја- пресретачима. Фотографије и снимци су доказни материјал за учињени прекршај, који морају да садрже тачно време када је прекршај учињен.

Неки од уређаја који припадници наше саобраћајне полиције користе су:

Систем *Vaskar 5000*- знатно се разликује од класичних радарских уређаја због специфичне технологије откривања и документовања саобраћајних прекршаја, посебно прекршаја непрописне брзине. Овај систем се монтира у возилу- пресретачу.

Радар *Fama laser III*- саобраћајна полиција у Републици Србији од почетка 2008. године, користи за мерење брзине кретања возила користи-омогућава брзо, тачно, и мерење брзине и удаљености возила са велике раздаљине. Видео снимак или слика возила и возача, омогућава идентификацију возила и возача, утврђена тачне вредности брзине и удаљености возила, користе се за: тренутно предочавање учиниоцу прекршаја, и накнадно процесуирање предмета у прекршајном или кривичном поступку.

Ласерски радар *Pro laser III*- је универзални уређај који мери удаљеност и брзину кретања возила, он не користи микроталасни пренос, већ невидљиве светлосне зраке који имају много вишу фреквенцију, они лако формирају узак ласерски сноп погодан за идентификацију циља, односно индивидуалног возила или које је у колони.

Савремена опрема омогућава откривање и смањење саобраћајних прекршаја, а тиме и повећању укупне безбедности учесника у саобраћају. Према подацима из Управе саобраћајне полиције у 13 градова Србије, прекршаје у саобраћају снима 58 камера. Постављањем камера на свим прометним улицама, и раскрсницама у циљу праћења безбедности саобраћаја, може се документовати већина прекршаја: вожња жутом траком, непрописно престојавање, неуступање права првенства пролаза, прекорачење брзине, пролаз на црвено светло, и непропуштање пешака на пешачком прелазу. Припадници МУП наводе да сазнање грађана да на одређеним местима постоје камере, доводе до повећања свести и пажње возача, а тиме и на смањење броја саобраћајних незгода на путу.

### **9.8 Евиденција о посебним мерама и овлашћењима**

У Подручним полицијским управама, саобраћајним полицијским испоставама, полицијским станицама које врше контролу и регулисање саобраћаја воде се евиденције о посебним мерама и овлашћењима, у складу са Законом и Правилником, и то ручно или у систему за аутоматску обраду података.

Посебне мере и овлашћења које се воде у евиденцији су: искључење возача из саобраћаја, утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци у крви, задржавање возача због психофизичког стања, задржавање возача код кога постоји намера за даље чињење прекршаја, и избегавања одговорности за прекршај, привремено одузимање предмета (који могу да служе као доказ прекршаја), одузимање обрасца стране возачке дозволе, искључивање возила из саобраћаја, упућивање возила

на контролни технички преглед, за непрописно заустављена или паркирана возила. Поступајуће овлашћено службено лице које је применило посебну меру или овлашћење, евиденцију попуњава на тај начин што уноси тражене податаке у одговарајућим рубрикама табела. Ажурирање података се врши по завршетку свих започетих активности од стране надлежног старешине.

## X ПОКАЗАТЕЉИ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ СА ОСВРТОМ НА ГРАД ПИРОТ

### 10.1 Стање безбедности саобраћаја у Републици Србији

Према статистичким подацима Агенције за безбедност саобраћаја од 2010. до 2014. године, као и Републичког завода за статистику, и података из базе МУП Републике Србије, у овом периоду у саобраћајним незгодама у Србији погинуло је 3.265 лица, тешке телесне повреде задобило је 17.901 лице, док је лаке телесне повреде задобило 75.666 лица. У прилогу следи табела показатеља стања безбедности у периоду од 2010-2014. године.

**Табела 2.** Основни показатељи стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, период 2010-2014.

<b>2010</b>	598	13599	14197	33609	47806	660	3883	15463	19346	20006
<b>2011</b>	662	13461	14123	28330	42453	731	3777	15539	19316	20047
<b>2012</b>	619	12742	13361	24253	37614	688	3544	14891	18435	19123
<b>2013</b>	594	12932	13526	23636	37162	650	3422	15053	18475	19125
<b>2014</b>	476	12568	13044	21969	35013	536	3275	14720	17995	18531

[www.abs.gov.rs](http://www.abs.gov.rs)

На основу статистичких података долази се до закључка, да највећи ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама чине деца, која су највише смртно страдала у својству пешака (40%), и путника у возилу (39%), због недовољног везивања појаса, и некоришћења седишта, дечаци узраста од 10 до 14 година највише страдају у својству бициклиста.

Стога је едукација малишана и њихових родитеља о правилном понашању у саобраћају најбољи начин да се искорени негативна статистика. Из тог разлога је веома важно да се превентивне мере и акције, усмерена заштиту деце, посебно као пешака и путника у возилу. Значајне доприносе донеће новине које се уводе Законом о безбедности саобраћаја из 2017. године. Деца млађа од 12 година не могу се превозити на предњем седишту, у супротном ће возач бити кажњен новчаном казном у износу од



120.000 динара. Дечија седишта биће обавезна за сву децу нижу од 135 цм, под условом да је дете прерасло ову потребу, мора бити правилно везано појасем који прелазипреко груди, у супротном ће казне такође бити веома високе. Агенција за безбедност саобраћаја организовала је бесплатну поделу дечијих седишта самохраним и социјално угроженим породицама на нивоу неких градова у Републици.

Према подацима од 2010. до 2014. године млади, узраста од 20-24 година, чине 12% укупног броја становништва, односно 15% погинулих у саобраћајним незгодама. У просеку, ризик страдања младих је више од 50% већи од просечног страдања, посматрано за целокупно становништво. Млади у саобраћајним незгодама углавном гину у својству путника и возача (63%).

У првих осам месеци 2015. године, 77 младих од 15 до 30 година живота, погинуло је у саобраћају, што је за 15 мање него у истом периоду 2014. године, када су страдале 92 младе особе. Они најчешће страдају у својству возача, путника и пешака. У 2015. погинуло је 14-оро деце а повређено 1.465 највише у својству путника, непажњом родитеља и не коришћењем седишта као и невезивањем појасева. Најчешће гину у врсти незгоде „слетање возила са коловоза“, „слетање возила са пута и удар у објекат“, због неприлагођене брзине и конзумације алкохола.<sup>15</sup>

Сходно напред наведеном, важно је поменути уведене измене Закон о безбедности саобраћаја из 2017. године, у циљу смањења броја погинулих младих људи у саобраћајним незгодама. За младе возаче прописана је пробна возачка дозвола, и важиће две године или до 21 годину живота, при чему ће моћи да управљају возилом уз надзор искусног возача, и биће им забрањена вожња од времену од 23:00 до 06:00 часова, а неће се толерисати ни један промил алкохола у крви. За њих ће бити дозвољена највећа брзина од 110 километара на час на аутопуту, и 90% максималне брзине на осталим деоницама. Они неће смети да возе аутомобиле са мотором снаге веће од 109 коњских снага.

Статистика показује да су поред деце и младих још једна угрожена категорија учесника у саобраћају старија лица, која чине 18% укупног становништва у Републици Србији, али и 25% од укупног броја погинулих у саобраћајним незгодама, односно сваки четврти погинули учесник у саобраћају је лице старије од 65 година. Посебну

---

<sup>15</sup> Агенција за безбедност саобраћаја. *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2014. години*, Београд, 2015, стр. 8-17.

пажњу треба усмерити на заштиту ових лица у својству пешака и бициклиста. Досадашња пракса показала је да особе женског пола чинесамо 22% од укупног броја погинулих лицау саобраћајним незгодама. Мушкарци чине 78%погинулих у саобаћајним незгодама у Србији. У својству пешака мушкарци такође више страдају у саобраћају од жена и чине 63% од укупно погинулих пешака.

Према подацима у току 2015. године дошло је до погоршања стања безбедности саобраћаја у односу на 2014. годину.

Саобраћајна полиција је 2015. године регистровала 13.654 саобраћајних незгода са настрадалим лицима, 599 саобраћајних незгода са погинулим лицима, 3.448 лица задобило је тешке телесне повреде, и 15.895 је лица са лакшим телесним повредама. Највише погинулих лица у саобраћајним незгодама у 2015. години је погинуло у свјству возача, старих лица и младих возача, док је највише деце погинуло у својству и путника у путничким возилима (45%), а затим пешаци са (26,3 %), најмање је страдало бидиклиста (11%), док док возачи и путници на моторним двоточкаша чине (7%). Такође у 2015. години највише је повређених лица било је месеца јула и септембра, а највише погинулих било је од августа до септембра месеца.

Резолуцијом Уједињених нацијаоунапређењу саобраћаја на путевимакоја је усвојена 2010. године, период од 2011- 2020. годинепроглашен је деценијом акције у безбедности саобраћаја. Циљ је да се преполови бројпогинулихи повређених у саобраћајним незгодама, као и да ниједно дете не буде погинуло и тешко повређено, као и да се смање тј. преполове укупани друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода.Директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији по мишљењу стручњака, достиже најмање 470.000 € по глави смртно страдалог у саобраћају. Овај циљ треба да се спроведе кроз добро осмишљене активности на регионалном, националном, и глобалном нивоу. Деловањем на кључне проблеме, и најугроженије категорије учесника у саобраћају.

Према подацима Министарства утрашњих послова у 2016. погинуло је 183 возача, а 98 путника, док је повређено 6.890 возача и 5.699 путника.

У циљу смањења великог броја лица настрадалих у саобраћајним незгодама, потребно је спроводити појачане контроле Саобраћајне полиције поводом откривања и санкционисања саобраћајних прекраја који се дешавају из добро познатих, односно најчешћих узрока.

У МУП саопштавају да ће почетком 2017. године бити појачане акције на откривању прекршаја некоришћење сигурносних појасева и коришћење мобилних телефона у току вожње. Акција ће бити спроведена у 31 европској држави, које сарађују у оквиру организације TISPOL (мрежа саобраћајне полиције Европе). У акцији ће учествовати велики број пресретача и полицијских службеника у грађанском оделу који ће уочавати прекршаје возача и путника и о томе обавештавати патроле које ће их заустављати и примењивати законске мере.

Подаци Агенције за безбедност саобраћаја о најчешћим узроцима- грешкама саобраћајних незгода са настрадалим лицима су: Непрописно укључење и остале непрописне радње возила, неприлагођена брзина, неуступање првенства пролаза, остали узроци, и психофизичко стање возача.

## 10.2 Показатељи стања безбедности саобраћаја у граду Пироту

Јака и савремена држава не може се замислити без јаке и добро уређене локалне самоуправе. Под локалном самоуправом код нас и већини држава подразумева се општина- као најмања територијална јединица. Локална самоуправа мора се посматрати у склопу целокупног система државне власти и организације, без кога се не може развијати, а истовремено је од великог економског, политичког значаја, и има важну улогу у развоју демократизације државе. „Локална самоуправа постоји у склопу одређеног целокупног државноправног система, зависна је од њега, и њиме је одређена.“<sup>16</sup> Локални статuti и други општи акти подлежу одобравању и административном надзору државе. Под органима локалне самоуправе подразумева се „скуп локалних органа који се баве не централним него локалним функцијама и над чијим радом централни органи врше већи или мањи степен надзора“.<sup>17</sup>

Општина Пирот спада у локалне самоуправе које су формирале локално тело за безбедност саобраћаја. Председник општинског већа општине Пирот је на основу члана 8. става 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. год., и члана 41. Статута општине Пирот, донео Одлуку о формирању локалног Савета за безбедност саобраћаја

<sup>16</sup>Л. Костић, *Федерација, аутономија, самоуправа*, Нови Сад, 1940, стр.9.

<sup>17</sup>М. Јовичић, *Локална самоуправа*, Београд, 2006, стр. 11.

општине Пирот 2010. године. Савет за безбедност саобраћаја координира, усмерава рад у области безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе и остварује сарадњу са осталим субјектима безбедности саобраћаја.

За успешан рад Савета за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама неопходна је сарадња са Агенцијом за безбедност саобраћаја. Одељење за локалне самоуправе Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије даје смернице у раду локалним саветима, у циљу њиховог квалитетнијег рада, одржава семинаре на нивоу локалних самоуправа. Начелник овог одељења 2015. године у Пироту је одржао семинар под називом "Унапређење рада Савета за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама". У семинару су учествовали представници савета за безбедност све четири општине Пиротског округа, међу којима је било и припадника саобраћајне полиције, као неопходних чланова ових органа. Циљ одржавања семинара је подизање капацитета локалних савета и пружање стручне помоћи у раду.

Поред истраживања на ову тему, и приказивања целокупног стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, место истраживања био је и Град Пирот. Град Пирот има посебан геостратешки положај, делови пута Коридора 10 пролазе кроз територију града, и повезују нашу државу са европским и азијским државама. Управо због посебних саобраћајних и безбедносних услова, а посебно у одређеним месецима у току године долази до већег броја повређених и погинулих у саобраћајним незгодама.

Према постојећим извештајима Агенције за безбедност саобраћаја у складу са извештајима МУП, на територији Града Пирота у последњем петогодишњем периоду, догодило се 602 саобраћајне незгоде, од којих је 20 саобраћајних незгода са погинулим лицима, а 507 лица је са тежим и лакшим телесним повредама. До сада није успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.

Агенција за безбедност саобраћаја, према укупном броју настрадалих лица у саобраћајним незгодама у 2015. години и броја становника локалне самоуправе, прорачунала је да град Пирот припада класи средње вредности ризика страдања становништва у саобраћају. Према петогодишњем извештају може се закључити да: су најугроженији, односно највише су погинули и повређени возачи и путници аутомобила, бициклисти, пешаци. Возачи и путници на мопедима такође су угрожени и чине 11% од укупног броја повређених лица у саобраћајним незгодама. Висок је ниво употребе заштитне кациге а погинуо је само један мотоциклиста, а затим по угрожености следе возачи трактора.

У посматраном периоду није било погинуле деце од (0-14 година), али је повређено 47-оро деце, која највише страдају као пешаци и путници у аутомобилу, возачибицикла и ролера.

У овом периоду, погинуло је 6-оро младих (15-30 година), што је 30% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама, а повређено 146-оро младих, који најчешће страдају у својству возача аутомобила (50%), путника, пешака.

Старијих лица, преко 65 погинуло је 4-оро, а повређено је 67-оро, а највише страдају у својству пешака.

Саобраћајна полиција града Пирота такође подржава и учествује у свим превентивним акцијама које спроводи Агенција за безбедност саобраћаја у циљу веће заштите деце у саобраћају као што су нпр. „Ђаци вас моле успорите поред школе“, „За безбедност деце у саобраћају сви заједно“ и др.

Што се тиче месечне расподеле, највише повређених лица је у јануару, мају, јулу, и августу. Највише погинулих лица је у време одласка и повратка са годишњих одмора, јуна, августа, септембра.

Најчешће саобраћајне незгоде са погинулим лицима, припадају врсти „Судари возила из супротних смерова“ док најчешће саобраћајне незгоде са повређеним лицима припада врсти „Обарање или гажење пешака“.

На основу података добијених од Саобраћајне полиције града Пирота, дошла сам до сазнања да су најчешће мере и овлашћења, која примењују саобраћајни полицајци на територији града Пирота: искључење возила из саобраћаја због техничке неисправности и упућивање на контролни технички преглед, искључење возача из саобраћаја због непоседовања дозволе за одговарајућу категорију возила (најчешће мотоциклисти), као и искључење возача и задржавање због прекомерног нивоа алкохола у крви, уклањање непрописно паркираних, односно премештање возила.

Најчешћи саобраћајни прекршаји на територији града Пирота су: Прекорачење брзине, непрописно паркирање, невезивање безбедносних појасева, употреба мобилних телефона у току вожње, вожња у алкохолисаном стању, непоседовање возачке дозволе за одговарајућу категорију возила.

## ХІЗАКЉУЧАК

Полиција као орган државне управе, пре свега треба да буде служба отворена ка грађанима, и пружа им тражену помоћ и обавештења, развија бољу комуникацију, сарадњу и партнерство са грађанима у решавању безбедносних проблема.

Улога саобраћајне полиције пре свега је превентивног и хуманог карактера. Саобраћајни полицијски службеници врше контролу, непосредно регулисање, надзор и помоћ у саобраћају на путевима. Са циљем да омогуће безбедно и несметано одвијање саобраћаја, као и да помогну грађанима у заштити њихових живота, физичког интегритета као и њихових материјалних добара. Систем безбедности саобраћаја је јако сложен па је Управи саобраћајне полиције, ППУ, и саобраћајним полицијским испоставама неопходна помоћ свих важних институција које се баве безбедношћу саобраћаја, како на локалном тако и регионалном нивоу.

Извештаји МУП показују да су најчешћи узроци тешкогповређивања у саобраћајним незгодама: прекорачење брзине, неуступање првенства пролаза и непоштовање других саобраћајних правила, вожња под дејством алкохола, невезивање сигурносних појасева, употреба мобилних телефона у току вожње, вожња без употребе дневних светала. Превентивни рад саобраћајне полиције у највећој мери усмерен је на контролне активности управо у погледу ових узрока. Уочавањем непоштовања прописа о безбедности саобраћаја од стране саобраћајних полицијских службеника врши се документовање и даље процесуирање саобраћајних прекршаја. Део средстава наплаћених казни од саобраћајних прекршаја, враћа се у систем безбедности саобраћаја, и треба их наменски користити, за побољшање инфраструктуре пута, за финансирање институција безбедности саобраћаја и др. Управа саобраћајне полиције свакодневно прати и анализира узроке догађања најтежих саобраћајних незгода, прекршаја, и сходно томе предузима појачане, контролне акције и мере, и на тај начин доприноси унапређењу безбедности саобраћаја. Досадашње искуство у пракси, показало је да су предавања о безбедности саобраћаја као и превентивно-промотивне активности и кампање које спроводе представници Агенције за безбедност саобраћаја у сарадњи са саобраћајном полицијом у свим градовима Републике Србије као и на територији града Пирота, представљају један од основних предуслова заподизање нивоа свести и знања грађана о правилима и безбедности саобраћаја, и повећавају безбедност свих учесника у саобраћају.

Истраживањем на ову тему такође долазим до закључка да је неопходно побољшање правних прописа у овој области, измена појединих решења, у циљу ефикаснијег рада саобраћајне полиције. Потребно је боље организовати теоријско образовање и практичну обуку полицијских службеника, осавременити њихову опрему, усавршавати начин њихове комуникације са грађанима, развијати однос сарадње и партнерства са грађанима, примењивати проблемски оријентисан рад у заједници. Све у циљу веће законитости и професионалности у раду полицијских службеника, како би се обезбедила владавина права, принципи демократског друштва и ојачало поверење грађана у полицију.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Блажић Ђорђевић, *Систем локалне самоуправе*, Подгорица, 2011, Правни факултет Универзитета у Подгорици;
2. Димитријевић Предраг, *Управно право општинско део*, Ниш, 2013, Правни факултет Универзитета у Нишу;
3. Димитријевић Предраг, *Управно право општинско део*, Ниш, 2014, Правни факултет Универзитета у Нишу;
4. Димитријевић Предраг, *Управно право процесно део*, Ниш, 2012, Правни факултет Универзитета у Нишу;
5. Димитријевић Предраг, Вучетић Дејан, *Систем локалне самоуправе*, Ниш, 2011, Правни факултет Универзитета у Нишу;
6. Димитријевић Предраг, Вучетић Дејан, *Систем локалне самоуправе- норма и процес*, Ниш, 2011, Центар за публикације Правног факултета у Нишу;
7. Ђорђевић Ђорђе, *Прекршајно право*, Београд, 2008, Криминалистичко- полицијска академија;
8. Јовичић Миодраг, *Локална самоуправа*, Београд, 2006, Службени гласник РС;
9. Јеренић Јелена, *Локална самоуправа*, Прописи и пракса, 2008, СКГО;
10. Костић Лазо, *Федерација, аутономија, самоуправа*, Нови Сад, 1940.;
11. Маринковић Радивоје, *Локална самоуправа*, Београд, 1998, Институт за политичке студије;
12. Миловановић Добросав, *Правно устројство локалне самоуправе*, Београд, 1994, Правни факултет Универзитета у Београду;
13. МилетићСлободан, *Полицијско право*, Београд, 2003, Правни факултет Универзитета у Београду;
14. МилетићСлободан, Југовић Сретен, *Право унутрашњих послова*, Београд, 2009, Криминалистичко- полицијска академија;
15. МилетићСлободан, Југовић Сретен, *Право унутрашњих послова*, Београд, 2012, Криминалистичко- полицијска академија;
16. Милосављевић Богољуб, *Наука о полицији*, Београд, 1997, Полицијска академија;
17. Никач Жељко, *Полиција у заједници*, Београд, 2010, Криминалистичко- полицијска академија;
18. Никач Жељко, *Концепт полиције у заједници и почетна искуства у Србији*, Београд, 2012, Криминалистичко- полицијска академија;
19. Пусић Еуген, *Локална заједница- прилог проучавању односа локалних самоуправних јединица и територијалних друштвених група*, Загреб, 1963, Народне Новине;
20. Craig Paul, EU, *Administrative Law*, Oxford, 2012;
21. Quenivet Noelle, *International Humanitarian Law and Human Rights Law*, Leiden, 2008, 383-398;
22. Scott, A. *The Effect of Polce Enforcement on Road Traffic Accidents*, 2010,
23. Goldstein Herman, Susmilch Charles, *The Problem- Oriented Approach to Improving Police Service*;
24. Kelling, L. G., Moore, N., *Community policing: 2000*;
25. Palmiotto, M., *Community policing, A policing Sretagy for the 21st Centure*, Maryland, 2000, pp.150-156;
26. World Health Organization – WHO) *4 Global Plan for the Decade of Action for Road Safety*, Ženeva, 2011–2020.



## ОСТАЛА ИСТРАЖИВАЧКА ГРАЂА

1. Гачевић Горан, Кукић Дејан, *Пројекат Безбедно детињство-развој безбедносне културе младих*, тема: *Безбедност деце у саобраћају*, IX Међународни стручни скуп „Унапређење полицијских послова безбедности саобраћаја“, Зборник радова, Врњачка Бања, 2010,
2. Закон о Министарствима, *Службени гласник РС*, бр. 44/014, 14/015, 54/015, 96/015.
3. Закон о државним службеницима, *Службени гласник РС*, бр. 79/05, 67/07, 116/08, 104/09.
4. Закон о кривичном поступку, *Службени гласник РС*, бр. 121/011, 32/013, 55/14.
5. Закон о полицији, *Службени гласник РС*, бр. 101/05, 63/09, 92/11.
6. Закон о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр.53/10, 101/11, 9/016.
7. Закон о прекршајима, *Службени гласник РС*, бр.65/013, 13/016, 98/016,
8. Никач Жељко, *Превенција саобраћајних незгода у локалној заједници*, IX Међународни стручни скуп- *Унапређење полицијских послова безбедности саобраћаја*, Зборник Радова, Врњачка Бања, 2010;
9. Прилика о вршењу контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења, *Службени гласник РС*, бр. 69/010, 78/011, 31/013, 37/013.
10. Правилник о знацима које учесницима у саобраћају на путевима дају полицијски службеници, *Службени гласник РС*, бр. 56/010.
11. Правилник о полицијским овлашћењима, *Службени гласник РС*, бр.54/06
12. Агенција за безбедност саобраћаја. *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2014. години*, Београд, 2015;
13. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015 до 2020 године;
14. Станковић Ненад, Јовановић Маријана, *Безбедност саобраћаја у локалној заједници*, IX Међународни стручни скуп, Зборник радова, Зајечар, 2014;
15. <http://sr.wikipedia.org/sr/>
16. <http://www.mup.gov.rs/prezentacije>
17. <http://www.abs.gov.rs/gis-baza>
18. <http://www.amss.org.rs/index>

## САЖЕТАК И КЉУЧНЕ РЕЧИ

Предмет овог мастер рада је организација, овлашћења и послови саобраћајне полиције, као и однос са другим органима који се баве безбедношћу саобраћаја. Акцент у овом раду стављен је на однос саобраћајне полиције са другим органима и организацијама, обзиром на сложеност проблематике безбедности саобраћаја. Поред анализирања показатеља стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, место истраживања био је и град Пирот. Циљ овог истраживачкограда био је да се прикупљањем и анализом статистичких података, изучавањем законских и подзаконских прописа којима је регулисана област безбедности саобраћаја, упознамо са постојећим стањем система безбедности саобраћаја у Републици Србији, и кључним безбедносним проблемима и пронађемо начин како да их најлакше и најбрже решимо.

Применом Стратегије о безбедности саобраћаја коју је усвојила Влада Републике Србије за период од 2015-2020. године, као и Акционог плана безбедности саобраћаја, треба да се препознају кључне области деловања и најугроженије категорије учесника у саобраћају којима је потребно посветити посебну пажњу.

Доношењем и применом Стратегије Република Србија је показала иницијативу да се приближи развијеним државама са ефикасним системом управљања безбедношћу саобраћаја. Њиховом применом држава ће спровођењем добро испланираних, превентивних акција и мера, смањити број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама и на тај начин ће остварити повољније резултате у области друштвеног, политичког, економског, и здравственог живота државе. Као потреба се показало стално праћење, анализирање, извештавање и планирање, односно прогнозирање будућих ризика безбедности саобраћаја, у циљу решавања безбедносне проблематике.

Мере у циљу унапређења безбедности саобраћаја на путу треба усмерити према свим учесницима у саобраћају, а посебно на оне најугроженије категорије, на повећање техничке исправности аутомобила и побољшање инфраструктуре пута. Унапређење безбедности саобраћаја може се остварити једино заједничким, координисаним радом свих институција безбедности саобраћаја, како на локалном тако и националном нивоу.

Веће напоре треба уложити у образовање кадрова, прибављање савремене опреме у контроли саобраћаја, посебно контроли брзине, јер више од половине саобраћајних

незгода настаје због неприлагођене брзине. Савремена опрема доприноси спречавању, откривању и документовању саобраћајних прекршаја, као и повећању професионалности и законитости раду саобраћајне полиције.

Кључне речи: Саобраћајна полиција, безбедност саобраћаја, учесници у саобраћају, саобраћајне незгоде, превентивне акције, унапређење безбедности саобраћаја.

## **ORGANIZATION AND POWERS OF THE TRAFFIC POLICE**

The subject of this master work is the organization, authorization and duties of the traffic police, and relations with the other institution involved with traffic safety. Main emphasis of this work is the relations with other governing bodies and organizations because of complexity of problems of traffic safety.

Analyze is based on indicators of road safety primarily in the city of Pirot and generally in the Republic of Serbia. The purpose of this work is analyze statistics informations, and reading legislative and executive acts and how to find the easiest and fastest way to solve the problems of traffic safety. The Republic of Serbia use the Strategy of the traffic safety from 2015 to 2020. years, as well as Action plan of the traffic safety, to identify the main problems of road safety, and who is the most threatened a traffic participants, who need help the most. The Republic of Serbia, on this way wants to achieve similar results in this area like a developed countries, and establish a successful sistem of traffic safety. By this way our country will implement a well-planned and preventive actions and measures to reduce number of casualty and injured people in traffic accidents, and could achive better results in social, economic, and health life. Aspiration of traffic safety is constant monitoring, analysis, reporting and planning, predicting future risk of traffic safety in order to solve futuer traffic problems. Traffic safety can improve only if every bodies and organizations of traffic safety, work coordinated and together both at local and national level. Steps to improvement of road safety can be achieved by investment in every traffic participants, increasing technical correction cars, and improvement roads infrastructures. We hope to reduce the number of traffic accidents, number of died and injured persons, if we increase investment in the education of traffic policemen, and modernization of their equipment, special equipment to measuring the speed of movement, because more than half of traffic accidents caused by unadjusted speeding. Modern equipment of traffic policemen contributes to detection, prevention, and documentation traffic violations, and increasing the professionalism and legality in the work of traffic police. On this way traffic policemen rise to confidence and cooperation with citizens.

Key words: Traffic police, traffic safety, traffic participants, traffic accidents, preventive actions, improvment of traffic safety.

## **БИОГРАФИЈА**

Ивана Стојановић рођена је 13.02.1989. године у Пироту. Средњу школу „Гимназија Пирот“ завршила је у Пироту. Након завршетка средње школе 2008. године, именована је уписала 2008/2009. године основне академске студије права на Правном факултету у Нишу, дипломирала је 2014. године са просечном оценом 7,73. Након тога је 2014. године уписала мастер академске студије права на програму Унутрашњих послова.

Јуна 2015. године закључила је уговор о волонтерском раду са адвокатском канцеларијом Динић из Ниша, код кога је ради до јуна 2017. године.