

UTICAJ SANKCIJE NA PROMJENU PONAŠANJA U SAOBRAĆAJU (Pozivni referat)

Prof. dr. Danislav Drašković, email: danisavdraskovic@gmail.com

Prof. dr. Radoje Karadžić, email: karadzic.radoje@yahoo.com

Internacionalni univerzitet Travnik, Bosna i Hercegovina

Abstrakt: Saobraćajne nezgode sa posljedicama po život i zdravlje ljudi, predstavljaju globalni problem koji je prepoznat od strane Savjeta Bezbjednosti UN. S tim u vezi, proglašena je decenija bezbjednosti saobraćaja, sa ciljem smanjenja posljedica u drumskom saobraćaju. U tom smislu sistematizovano je pet strateških stubova: Organizacija i upravljanje bezbjednošću saobraćaja, Bezbjedniji putevi, Bezbjednija vozila, Bezbjedniji učesnici u saobraćaju, Zbrinjavanje povređenih u saobraćajnim nezgodama. Da bi se uošte moglo upravljati bezbjednošću saobraćaja, potrebno je poznavati postojeće stanje, imati definiciju cilja odnosno željenog stanja i poznavati alate pomoću kojih je moguće približiti se željenom stanju. Saobraćajne nezgode se događaju na putevima odnosno u području saobraćajne struke. Međutim, evidentno je da se problem saobraćajne bezbjednosti ne može rješavati isključivo u području saobraćajne nauke i struke. Potreban je polivalentan pristup različitih strukovnih profila. Sa aspekta psihologije, pedagogije potrebno je pravilno formirati stavove kod učesnika u saobraćaju. Kvalitetno projektovani i izgrađeni putevi, opremljena i održavana vozila zahtijevaju prisustvo saobraćajnog, mašinskog i građevinskog profila struke. Kvalitetni propisi, efikasno sudstvo i policija su veoma bitni subjekti bezbjednosti saobraćaja, čija aktivnost u najvećoj mjeri ima preventivni karakter prema potencijalnim učesnicima u saobraćajnim nezgodama.

Ključne riječi: saobraćajna nezgoda, prekršaj, sankcija, prevencija, propisi.

INFLUENCE OF A SANCTION ON BEHAVIOR IN TRAFFIC (Keynote paper)

Abstract: Traffic accidents with consequences to life and health of people are a global problem recognized by the United Nations General Assembly. In regards to that they have proclaimed a Decade of Action for Road Safety in order to decrease consequences in road traffic. Five strategic pillars have been systemized: Road safety management, Safer roads and mobility, Safer vehicles, Safer road users, Postcrash response. In order to manage road safety in the first place, it is necessary to be familiar with the state of play, to have defined goals, i.e. desired outcome and know the tools necessary to get close to the desired outcome. Traffic accidents occur on roads, in the field of traffic profession. However, it is obvious that the problem of road safety cannot be solved exclusively in the field of the traffic profession. A polyvalent approach of different professions is required. From the aspect of psychology and pedagogy it is necessary to establish correct attitudes of road users. Well designed and built roads and well equipped and maintained vehicles require involvement of traffic, mechanical and civil engineering professions. Good regulations, efficient judiciary and police are very important factors of road safety and their activity largely has preventive aspect towards potential participants in traffic accidents.

Key words: traffic accident, violation, penalty, prevention, regulations.

1. UVOD

Prva evidentirana saobraćajna nezgoda sa poginulim licima se dogodila u Glazgovu 1834. godine. Do nezgode je došlo eksplozijom parnog kotla na autobusu u pokretu, usljed čega je petero ljudi smrtno stradalo. Druga saobraćajna nezgoda sa smrtnim posljedicama dogodila se u Londonu 1896. godine. U ovoj saobraćajnoj nezgodi poginuo je pješak. Istražitelj je zahtijevao najstrožiju kaznu kako se ovakva tragedija ne bi ponovila. Treća saobraćajna nezgoda dogodila se dvije godine kasnije, 1898. godine u SAD. U ovoj nezgodi vozilo je sletilo sa puta, u posljedici koje je smrtno stradao vozač. Danas u svijetu, u posljedici saobraćajnih nezgoda, smrtno strada oko 1 200 000 ljudi, a njih oko 50 000 000 biva teže ili lakše povrijeđeno. Stradanja u saobraćaju su prepoznata kao značajan uzročnik smrti i povređivanja miliona ljudi na planeti .

U tabeli 1. Prikazan je uzorak uzroka smrtnog stradanja³² na planeti.

Tabela 1. Uzroci smrtnog stradanja

UZROCI SMRTNOG STRADANJA		
r.b.		%
1.	Automobil	36.00
2.	Rušenje i potresi	22.00
3.	Davljenje/gušenje	14.60
4.	SN-drugi vid saobraćaja	6.20
5.	Požari i eksplozije	4.40
6.	Vatreno oružje	1.50
7.	Ostali uzroci	15.30

Generalna skupština Ujedinjenih nacija je maja 2010. godine proglasila period 2011 – 2020 Dekadom akcije za bezbjednost saobraćaja na putevima, sa ciljem stabilizacije a potom i smanjenja stradalih na putevima širom svijeta, putem povećane aktivnosti na nacionalnom, regionalnom i globalnom nivou.

2. TEORIJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Prema istraživanjima, čovjek je najveći uzročnik nastanka saobraćajne nezgode. Američki naučnik **William Haddon** je ustanovio matricu uticajnih elemenata na bezbjednost saobraćaja, koja je poznata kao Hedonova matrica. Shodno njegovim istraživanjima, čovjek je svuda prisutan i na njega se uvijek može uticati, neovisno o njegovom uzrastu i obrazovanju.

³² [4] Global Plan for the Decade of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

U tabeli 2 je prikazana Hedonova matrica³³.

Tabela 2. Hedonova matrica

FAKTORI	UTICAJNI ELEMENTI	
	AKTIVNA BEZBJEDNOST	PASIVNA BEZBJEDNOST
	PREVENTIVA	POSljedICE
ČOVJEK	Obuka, spособnost , stavovi, ponašanje	Obuka-prva pomoć, psiho-fizička sposobnost
VOZILO	Tehnička ispravnost, oprema vozila, pouzdanost..	Oprema vozila, zaštita od požara, masa, konstrukcija
PUT	Kvalitet puta, održavanje, samoobjašnjavajući putevi...	Kolovoz, opraštajući putevi, oprema puta, izmjenjiva signalizacija
OKRUŽENJE	Propisi , porodica, klima, zaštitni sistem, kvalitet uviđaja	Urešenost okoline puta, hortikultura, zdravstvena zaštita

Iz tabele 2 je vidljivo je da je preventiva najviše zastupljena kod faktora ČOVJEK u pogledu njegove obučenosti, sposobnosti, stavova i ponašanja, odnosno da je u direktnoj povezanosti sa okruženjem odnosno propisima i porodičnim odnosima. Da bi se mogli baviti promjenom ponašanja čovjeka koji učestvuje u saobraćaju, potrebno je istom promijeniti stavove koji su nepravilno formirani, još od ranog djetinjstva. Prethodno je potrebno grupisati vozače odnosno izolovati prekršiоce koji su skloni činjenju prekršaja u saobraćaju, što danas nije teško učiniti obzirom na postojanje registra prekršajnih sankcija.

Teorija saobraćajnih nezgoda je duže vrijeme bila neprimjenjiva odnosno svodila se na:

1. **teorija slučaja** – saobraćajne nezgode se događaju slučajno,
2. **teorija zaraze** – saobraćajne nezgode se javljaju kao zaraze,
3. **teorija sklonosti** – neki ljudi su predodređeni odnosno skloni činjenju saobraćajnih nezgoda,
4. **spell teorija** – osobine ličnosti i nepovoljni faktori sredine dovode do nastanka saobraćajne nezgode.

Teorija slučaja je zagovarala vjerovatnoću da svi ljudi imaju jednake šanse da imaju saobraćajnu nezgodu, što se pokazalo netačnim.

Teorija zaraze nastaje nakon spoznaje da teorija slučaja nije održiva, odnosno da pojedinci u kratkom vremenu imaju više saobraćajnih nezgoda a drugi opet u dužem periodu nemaju saobraćajne nezgode. Ova teorija polazi od teorije slučaja, da svi ljudi imaju iste šanse da dožive

³³ [1] Lipovac, K. Osnove bezbjednosti saobraćaja, Beograd 2014. g.

prvu saobraćajnu nezgodu, a da postoje ljudi koji se zaraze i nastave činiti saobraćajne nezgode. Međutim, statistika je evidentirala skupinu ljudi koji su imali jednu saobraćajnu nezgodu a poslije nje duži period nisu imali istu.

Teorija sklonosti nastaje nakon spoznaje da prethodne teorije nisu održive za veliki broj ljudi, i zasniva se na sljedećim hipotezama:

- neki ljudi su više skloni incidentima od ostalih,
- sklonost incidentima može se dobro procjenjivati na osnovu psiho-fizičkih osobina ličnosti,
- sklonost jednoj vrsti incidenta povlači i sklonost svakoj drugoj, u ovom slučaju i saobraćajnim nezgodama.

Dakle, pokušava se osobinom ličnosti utvrditi sklonost ka incidentima a time i saobraćajnim nezgodama. Međutim, u praksi je izolovana velika skupina ljudi koji prave saobraćajne nezgode ali nemaju evidentiranu drugu vrstu incidenta.

Spell teorija nastaje nakon perioda praćenja lica koja su sklona incidentima saglasno teoriji sklonosti, ali u dužem periodu nisu imali učešća u saobraćajnim nezgodama. Takođe je utvrđena grupa lica za koje nije utvrđena sklonost ka incidentima a da se kod istih evidentirao značajan broj saobraćajnih nezgoda. Ova teorija identifikuje grupu rizičnih vozača, njihove sklonosti ka saobraćajnim nezgodama, i društvenim mjerama kroz sistem bezbjednosti saobraćaja usmjerava ih ka kontroli odnosno kompenzaciji rizika. Dakle, lice koje je evidentirano u evidenciji prekršaja kao rizičan vozač, postaje predmet interesa subjekata bezbjednosti, na način da se ne odbacuje kao takav, nego se usmjerava u pravcu njegove resocijalizacije.

Registar prekršajnih sankcija je baza koja može poslužiti za grupisanje lica-učesnika u saobraćaju koji predstavljaju rizičnu grupu.

2.1. Primjena zakona i promjena ponašanja

Moguće je korištenjem registra prekršajnih sankcija izolovati skupinu vozača koji su saglasno Spell teoriji skloni incidentima uopšte a posebno u saobraćaju. Veoma je važno obratiti pažnju na vrstu počinjenog prekršaja prema stepenu težine odnosno rizika za nastanak saobraćajne nezgode. Promijeniti ponašanje vozača koji je skloni činjenju prekršaja u saobraćaju, prethodno zahtjeva promjenu stavova kod istog. Stavovi koji su pogrešni i u ranoj fazi života pojedinca formirani, kasnije se vrlo teško mijenjaju, što ne znači da se to ne može učiniti. Propisi i primjena propisa u saobraćaju imaju veoma važnu ulogu u promjeni ponašanja učesnika u saobraćaju, ne samo vozača. U EU procjenjuju da bi se promjenom ponašanja mogao da smanji broj nastradalih u saobraćajnim nezgodama 20 do 40%.

Da bi se trajno unaprijedilo ponašanje učesnika u saobraćaju, neophodno je raspolagati sa:

- kvalitetnim propisima,
- visokim nivoom poštovanja propisa,
- visokim nivoom efikasnosti u izvršenju sankcija.

Promjena ponašanja vozača se realizuje u tri faze:

- I faza: Policijsko-sudska represija,
- II faza: Promjena stavova,

- III faza: Promjena socijalnih i moralnih normi.

Promjena ponašanja zbog prisustva policije na putu, instaliranih IT sistema snimanja i evidentiranja prekršaja, je faza kada vozači poštuju ograničenje brzine u konkretnoj situaciji. Ako je u pitanju nasilnička vožnja, prolazak kroz crveno, vožnja u alkoholisanom stanju, pod dejstvom opojnih droga i ako uz to kasne izvršenja izrečenih prekršajnih sankcija, očekivati je da takvi vozači uzrokuju saobraćajne nezgode i da preduzete mjere nemaju efekta na njihova ponašanja. Kada se uporno promovišu propisi, obrazovanje, obuke i kampanje, vrši kontrola poštovanja propisa, učesnici u saobraćaju prihvataju zakonske norme, kao društveno korisne i vrlo brzo dolazi do pozitivne promjene u ponašanju učesnika u saobraćaju. Promjena moralnih–socijalnih formira stav da saobraćajni prekršaji dovode do opasnosti i daje poštovanje propisa od interesa za svakog pojedinca.

Poslije dugotrajne i dosledne primjene zakona u vezi prolaska kroz crveno svjetlo i sveobuhvatne kampanje koja stručno objašnjava smisao prinude, većina vozača prihvata da je nemoralno prolaziti kroz crveno ili drastično prekoračiti brzinu.

Prije toga, potrebno je imati sistemski pristup o važnim segmentima rada:

- formiranje stručnih stavova o bezbjednosti saobraćaja,
- usaglašavanje i promovisanje stavova i načela sa širom javnošću,
- oblikovanje usvojenih stavova u zakone i druge propise,
- donošenje zakona i drugih propisa,
- sprovođenje i unapređenje propisa u praksi.

Primjeri:

- prva upotreba sigurnosnog pojasa³⁴ bila je 70-tih godina, da bi narednih 15 godina sve zemlje svijeta prihvatile ta pravila.
- prve stepenovane vozačke dozvole realizovane su u Novom Zelandu 1987. godine a 10 godina kasnije sistem je primjenjen u Australiji, Kanadi, SAD...
- kada se utvrdilo da vazdušni jastuci sami nisu dovoljno dobar sistem zaštite, inicirali su kampanju povećanja upotrebe sigurnosnog pojasa. Procjenjuje da oko 5000 ljudi ginulo svake godine zbog neupotrebe sigurnosnog pojasa.

EU je usvojila radni paket WP5 koji analizira primjenu zakona u četiri oblasti:

- alkohol,
- brzina,
- sigurnosni pojasevi,
- mladi vozači.

Saobraćajna nauka odnosno struka u Bosni i Hercegovini je propustila da upozori na štetne posljedice propisane tolerancije i nekažnjavanja vozača, za prekoračenja brzine.

Zbog svega navedenog, potrebno je mijenjati propise kada je to potrebno, na osnovu provedenih analiza statističkog uzorka. Pogrešni stručni stavovi su se uvijek plaćali povećanjem broja

³⁴ Rotim, F. Eksperize saobraćajnih nezgoda, FPZ Zagreb

saobraćajnih nezgoda i posljedica. Kada se pokaže da su određeni stavovi prevaziđeni, vrlo brzo se mijenjaju u svim nacionalnim zakonodavstvima.

ZOOPS na putevima u Bosni i Hercegovini je ustanovio toleranciju na izmjerenu brzinu kretanja vozila, na način da ne kažnjava vozača ukoliko je prekoračio brzinu za 10 km/čas.

Istraživanja pokazuju na štetne posljedice navedene zakonske odredbe.

Ako je brzina udara u pješaka 50 km/čas gine oko 40% pješaka, a pri 60 km/h gine oko 80%. Odredbe ZOOPS-a na putevima BiH omogućuju vozaču da u naselju nekažnjeno prekorači brzinu za 10 km/h, i pri tome nanese dvostruko veće posljedice po pješake u eventualnom sudaru.

Takođe postoji diskriminacija prema vozačima.

Naime, uređaj za mjerenje brzine je ispravan ako se u referentnim uslovima pri temperaturi $23 \pm 2^\circ\text{C}$ ispita na grešku od $\pm \frac{1\text{km}}{h} + 0.01V$ čime se daje ovlaštenje MUP-u za korištenje³⁵ istog, u skladu sa tehničkim uputstvom ispitanog prototipa u uslovima -5 do 45°C , čija je tolerancija greške mjernog uređaja ± 3 km/čas za brzine do 100 km/čas i $\pm 3\%$ za brzine preko 100 km/čas).

Primjer:

Ako je izmjerena brzina 61km/h, računajući grešku mjernog uređaja u eksploataciji, ista je iznosila 58-64km/h. Shodno navedenom, nije egzaktno dokazan prekršaj. Navedena tolerancija bi se morala uobziriti od strane ovlaštenog službenog lica u procedurama utvrđivanja činjeničnog stanja. Ova analiza je veoma bitna kod izmjerenih brzina koje su za 20km/h i više veća od dopuštene, kada je propisan i zaštitna mjera.

Istraživanja pokazuju na štetne posljedice navedene zakonske odredbe:

- povećanje srednje brzine toka vozila za 2 km/čas, povećava broj saobraćajnih nezgoda za preko 20%,
- povećanje srednje brzine toka vozila za 5 km/čas broj lakših saobraćajnih nezgoda se povećava za 10 % a broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim poraste do 25%,
- povećanje srednje brzine toka za 10 km/čas, broj saobraćajnih nezgoda poraste 25 do 50%,
- smanjenje srednje brzine toka vozila za 1 km/čas, smanjuje broj saobraćajnih nezgoda za 2-3% (4% na gradskim arterijama i 2% na ostalim ulicama),
- rizik povrede putnika je tri puta veći pri sudarnoj brzini 50 km/čas nego pri brzini od 30 km/čas,
- porast sudarnih brzina povećava se težina odnosno posljedica saobraćajne nezgode,
- velike sudarne brzine umanjuju koristi od sistema zaštite. Povrede vezanog putnika su tri puta veće bri brzinama 50 nego pri 30 km/čas.

³⁵ [3] Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske

2.2. Uticaj sankcije na promjenu ponašanja

Učesnici u saobraćaju vrlo često nisu svjesni rizika u saobraćaju. Iskustva pokazuju da svijest o riziku kažnjavanja odnosno strah od kazne najbrže mijenja ponašanje učesnika u saobraćaju, i povećava nivo poštovanja zakona.

Da bi se to dogodilo, potrebno je :

1. povećati rizik i izvjesnost kažnjavanja,
2. povećati iznos kazne za prekršaje koji uvećavaju rizik nastanka nezgode,
3. unaprijediti način kažnjavanja (neposredno i brzo kažnjavanje, različite vrste kazni...).

Rizik kažnjavanja se uvećava ako se uveća rizik kontrolisanja zaustavljenih vozila ili lica, rizik otkrivanja prekršaja kod kontrolisanog vozila ili lica, odnosno rizik kažnjavanja u slučaju u slučaju otkrivanja prekršaja.

Rizik kažnjavanja³⁶ se dobije kao proizvod rizika odnosno vjerovatnoća, kontrole i kažnjavanja:

$$R_{KAZ} = R_{KONT} * R_{OTKR/KOHT} * R_{KAZ/OTKR}$$

Ako se uobziri veličina očekivane kazne V_K koja predstavlja srednju vrijednost kazne koju plaća učesnik u saobraćaju za prekršaj i dobija se kao proizvod rizika kažnjavanja i propisane vrijednosti kazne:

$$M(K) = R_{KAZ} * V_K = R_{KONT} * R_{OTKR/KOHT} * R_{KAZ/OTKR} * V_K$$

Očekivana vrijednost kazne utiče na ponašanje učesnika u saobraćaju. Veća očekivna kazna ima veću vjerovatnoću da učesnike u saobraćaju odvraća od činjenja prekršaja.

Ako se želi smanjiti vožnja pod uticajem alkohola, to se postiže povećanjem:

- broja zaustavljanja vozila,
- broja alkotestiranih vozača,
- obuke i morala policajca,
- efikasnosti u procesu kažnjavanja,
- visine kazne za počinjeni prekršaj.

Nove informacione tehnologije su napravile značajan pomak u pogledu nadzora i kontrole, posebno kada je u pitanju brzina i prolazak vozila kroz raskrsnice. Razlikujemo subjektivni i objektivni rizik kontrole i kažnjavanja. Međutim ako učesnici u saobraćaju nisu upoznati sa rizikom kontrole i kažnjavanja, oni neće promijeniti ponašanje. Zbog toga je potrebno informisati učesnike u saobraćaju, čime se povećava subjektivni rizik odnosno osjećaj da će da bude zaustavljen, kontrolisan, otkriven u prekršaju i kažnjen.

Pod subjektivnim rizikom se podrazumjeva procenat onih učesnika u saobraćaju koji misle da će da budu zaustavljeni, odnosno kontrolisani ili kažnjeni u prekršaju. Danas je opšte prihvaćeno da samo subjektivni rizik mijenja ponašanje u saobraćaju. Objektivni rizici služe da održe i povećaju subjektivne rizike, ali pravi efekat se postiže uvećanjem subjektivnog rizika kažnjavanja. Subjektivni osjećaj rizika se povećava povećanjem objektivnog osjećaja rizika,

³⁶ [1]Lipovac, K. Osnove bezbjednosti saobraćaja, Beograd 2014. g.

uočljivim radom policije, metodama automatske kontrole brzine ili prolaska kroz raskrnicu, kampanjama bezbjednosti saobraćaja i informisanje javnosti. Postoje vozači recidivisti, koje konstantno čine prekršaje, posebno one koji su rizični po bezbjednost saobraćaja (brzina, crveno svjetlo, preticanje u krivini, oduzeta vozačka dozvola, istekla registracija vozila...). Zakon je propisao posebne mjere edukacije takvih vozača, provjeru poznavanja propisa, sve u cilju promjene stavova odnosno ponašanja u saobraćaju.

Oni vozači koji izbjegavaju plaćanje prekršajnih sankcija ili iste plaćaju a ne mjenjaju svoje ponašanje, ulaze u sferu krivičnih djela protiv bezbjednosti saobraćaja, uzrokuju teške saobraćajne nezgode.

Često smo svjedoci novinskih natpisa, tipa:

PRAVOSUDE I UBITAČNI SARAJEVSKI “TRKAČI”

Ko je završio iza rešetaka, a ko slobodno šeta?

TUGA U PORODICAMA NASTRADALIH

Gde je moje dete? Zašto da poginu tako mladi?

Zbog tragične nesreće u Novom Travniku proglašen dan žalosti

Vozač je priveden, a prema još nepotvrđenim informacijama, bio je pijan.

Teška krivična djela protiv bezbjednosti saobraćaja, koja nastaju u posljedici bahatog i nasilničkog ponašanja, posebno mladih lica, uzrokuju vozači koji u registru prekršajnih sankcija imaju evidentiranih na desetine izrečenih novčanih sankcija i zaštitnih mjera, najčešće ne izvršenih. U takvim okolnostima, nepravilno formiranih stavova i nasilničkog ponašanja, izostanka izvršne mjere nadležnih institucija, izostaje i prevencija u sprečavanju nastanka saobraćajne nezgode.

Nemoć institucija sistema u Bosni i Hercegovini je prekinuta u Zeničko Dobojskom Kantonu. Naime MUP ZE-DO Kantona u saradnji sa nadležnim sudskim institucijama provodi kontinuiranu aktivnost nadzora nad skupinom lica-vozača koji su shodno stanju u registru prekršajnih sankcija, skloni činjenju posebno rizičnih prekršaja u ponavljanju (brzina, crveno svjetlo, preticanje u krivini, oduzeta vozačka dozvola, istekla registracija vozila...).

Prema navedenoj skupini provode se posebne bezbjednosne mjere. U periodu od 2014. do 2019. godine, u posljedici opisanih aktivnosti oduzeto je 567 vozila, od kojih je u skladu sa sudskom odlukom 168 uništeno, 153 prodato bez prava na registraciju (rezervni dijelovi) a za ostale se čeka konačna sudska odluka.

Kao rezultat opisanih i drugih mjera u ZE-DO Kantonu, u 2016. godini je evidentirano smanjenje broja poginulih za 30% u odnosu na prethodnu godinu. Evidentno je i dalje poboljšanje bezbjednosnog stanja u ZE-DO Kantonu. U Republici Srpskoj i u ostalim dijelovima Federacije nije evidentirana opisana praksa postupanja sudova, sa izuzetkom Suda u Prnjavoru, koji je u 2018. godini reagovao u deset slučajeva.

3. ZAKLJUČAK

Strateški ciljevi prekršajnog kažnjavanja svode se na unapređenje bezbjednosti saobraćaja, smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i njenih posljedica, u promjeni ponašanja učesnika u saobraćaju.

Da bi se to ostvarilo, potrebno je:

- smanjiti broj zaustavljanja i kontrola lica koja nisu u prekršaju (izgraditi automatske sisteme kontrole, fokusirati se na ciljne grupe shodno istraženim pravcima kretanja istih),
- povećati broj kontrola lica u prekršaju (intenzivna kontrola na alkohol, upotreba presretača u kontroli brzine, kontrola teretnih vozila i tehničke ispravnosti),
- povećati vjerovatnoću otkrivanja prekršaja pri kontroli lica koja su sklona činjenju prekršaja (efikasnost i pouzdanost kontrole),
- povećati vjerovatnoću da otkriveni prekršilac bude kažnjen,
- povećati svijest kod svih učesnika u saobraćaju a posebno kod lica sklonih činjenju prekršaja,
- predvidjeti sankcije koje odgovaraju prekršaju odnosno štetama i rizicima koje izaziva konkretan prekršaj, koja će imati uticaja na odvrćanje od daljnjeg ponavljanja prekršaja svih učesnika u saobraćaju,
- afirmisati edukativni rad sa recidivistima u saobraćaju,
- definisati stavove sudskog postupanja sudova u pogledu oduzimanja vozila kojim su počinjeni posebno rizični prekršaji u ponavljanju,
- restriktivno kažnjavanje stanica tehničkog pregleda za propuste u kontroli tehnički neispravnih vozila,
- restriktivno prijavljivanje i kažnjavanje upravljača puta za propuste u redovnom održavanju puta.

LITERATURA

- [1] Lipovac, K. Osnove bezbjednosti saobraćaja, Beograd 2014. g.
- [2] Rotim, F. Fakultet prometnih znanosti, Zagreb
- [3] Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske
- [4] Global Plan for the Decade of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020
- [5] ZOBS na putevima u Bosni i Hercegovini, Sl. Glasnici BiH, 6/2006