

KOMPARATIVNA ANALIZA OSPOSOBLJAVANJA VOZAČKE POPULACIJE NA PROSTORU BIVŠE SFR JUGOSLAVIJE

SAŽETAK: U poslednjoj deceniji u neposrednom okruženju¹ učinjeni su naponi u cilju harmonizacije stanja u oblasti bezbednosti putnog saobraćaja, posebno u domenu osposobljavanja vozačke populacije. Gotovo sve države, članice bivše SFRJ, uskladile su zakonsku regulativu koja tretira osposobljavanje vozača sa standardima Evropske unije. Međutim, i dalje su ostale stanovitosti specifičnosti uzrokovane pre svega lokalnim uslovima i internim specifičnostima pojedinih država.

U radu je dat uporedni pregled zakonskih uslova u okruženju u pogledu: privrednih društava za osposobljavanje vozača, novouvedenih kategorija vozačkih dozvola-licenci, licenciranja ovlašćenih lica u procesu osposobljavanja vozača kao i dobnih uslova kandidata za vozače.

KLJUČNE REČI: osposobljavanje vozača, privredno društvo, licenca, instruktor, ispitivač, predavač teorijske obuke, kategorija, dobni uslov.

Uvod

Uporedna analiza sistema osposobljavanja vozača u neposrednom okruženju ima za cilj da ukaže na specifičnosti pojedinih nacionalnih programa osposobljavanja. Ovo je posebno važno zbog činjenice da najveći broj vozača iz neposrednog okruženja upravo cirkuliše navedenim prostorom.

Osposobljavanjem kandidata za vozače u neposrednom okruženju bave se specijalizovane institucije – privredna društva za osposobljavanje vozača (nekadašnji naziv: autoškole). Proces osposobljavanja vozača obuhvata osim samoga kandidata i instruktora vožnje i: privredna društva kao pravne osobe, predavače teorijske nastave, rukovođenje privrednim društvima, sistem provere (ispitivači), roditelje, profesore srednjih saobraćajnih škola i druge. Od posebnog značaja je iskoristiti sve pomenute subjekte i resurse osposobljavanja u cilju da se, postupno, korišćenjem primerenih nastavnih sadržaja i metoda, osposobi savestan, odgovoran i bezbedan učesnik u putnom saobraćaju.

Evropska unija je definisala i sprovodi sistemsku aktivnost u cilju promovisanja ponašanja učesnika u putnom saobraćaju, kao važnog faktora bezbednosti saobraćaja, posebno kod mlade vozačke populacije. Istraživanje koje je obavljeno još 1994. godine na Evropskom kongresu autoškola, Commission International des Examens de Conduite Automobile (CIECA), zasnovano je na sledećoj hipotezi: Garantuju li stečena znanja u procesu osposobljavanja i položen vozački ispit budućem učesniku u saobraćaju bezbednost, te da neće učestvovati u saobraćajnoj nezgodi?

Rezultati istraživanja pokazali su da to nije tako. Naime, vrlo brzo nakon završetka osposobljavanja, položenog vozačkog ispita i dobijanja vozačke dozvole, više od polovine ispitanih

* mopsenica@gmail.com

¹ Pod neposrednim okruženjem smatraju se članice bivše SFRJ: Slovenija, Hrvatska, Srbija, Bosna i Hercegovina, Makedonija i Crna Gora. U daljem tekstu (tabelama) republike bivše SFRJ označene su skraćenicama: SR – Srbija; HR – Hrvatska; SLO – Slovenija; BiH – Bosna i Hercegovina; MAK – Makedonija i CG – Crna Gora.

mladih vozača više ne poseduje nivo vozačkih znanja i veština koja su se na vozačkom ispitu zahtevala. Istraživanje je nadalje pokazalo, da je problem mladih vozača svojstven velikoj većini razvijenih zemalja, a razlozi za to vezani su za vozačko i životno (ne)iskustvo, (ne)prilagođeno ponašanje, stavove, agresivnost i niz drugih faktora vezanih za mladalački uzrast.

Ovo istraživanje je pokazalo da mladi vozači veoma brzo zaboravljaju naučeno u toku osposobljavanja, vremenom postaju manje svesni moguće opasnosti i rizika, te brzo stiču pogrešne i neuobičajene navike. Upravo ovo saznanje iniciralo je preispitivanje svih učesnika u procesu osposobljavanja i sprovođenja vozačkih ispita u razvijenim zemljama EU. Prihvaćeno je stanovište da učenje definicija i ciljana (programirane) pripreme za vozački ispit ne donose rezultate (izuzev eventualnog uspeha na ispitu), ako se pri tom ne formiraju upotrebljiva znanja i veštine koje mogu koristiti kasnije u samostalnom učešću u saobraćaju. To je rezultiralo izmenama nastavnih planova i programa u školama za osposobljavanje vozača. Novi nastavni programi nisu dominantno postavili osnovna znanja iz domena putnog saobraćaja i saobraćajne propise, već preferiraju sadržaje iz oblasti:

- ponašanja u saobraćaju,
- razumevanje saobraćaja kao sistema,
- predviđanja i uočavanje rizika,
- lične odgovornosti i socijalnog ponašanja na putu,
- međusobnog uvažavanja učesnika u saobraćaju,
- izgradnje pozitivnih stavova,
- defanzivne vožnje,
- saobraćajne kulture, itd.

Prema tome, gore navedeni programski sadržaji ne mogu se usvojiti isključivo u toku osposobljavanja, već se polje delovanja mora proširiti i van granica privrednih društava za osposobljavanje vozača (autoškola), i to u sistemu neprekidne preventive od rane mladosti pa do perioda posle polaganja vozačkog ispita bez vremenskog ograničenja.

1. Zakonski okviri

U protekloj deceniji ovog veka države iz neposrednog okruženja (članice bivše SFRJ), uglavnom su prilagodile najviši zakonski okvir u oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima sa standardima i dostignućima razvijenih zemalja (pre svega zemalja EU).

U tabeli 1. prikazana je dinamika donošenja novih Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima u neposrednom okruženju.

Tabela 1. Dinamika donošenja Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima²

REPUBLIKA	Datum i godina donošenja zakona	Napomena
SRBIJA	29. 05. 2009.	Izmene i dopune 28. 07. 2010.
HRVATSKA	30. 05. 2008.	
SLOVENIJA	28. 05. 2008.	
B i H	31. 06. 2006.	Izmene i dopune 28. 05. 2010.
MAKEDONIJA	03. 05. 2007.	
CRNA GORA	24. 11. 2005.	

² Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

2. Obuhvat programa osposobljavanja

Obuhvat programa osposobljavanja u neposrednom okruženju zadržao je uglavnom model iz prethodnog perioda u kojem je program osposobljavanja podjeljen na teorijsku i praktičnu obuku uz određene izuzetke.³

U tabeli 2. prikazan je obuhvat programa osposobljavanja prema nacionalnim zakonima i podzakonskim aktima.

Tabela 2. Obuhvat programa osposobljavanja vozača⁴

REP.	Obuhvat (u Zakonu)	Napomena
SR	<p><i>Teorijska obuka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - pravila saobraćaja, vozač, put, vozilo, pasivna bezbednost, ostali učesnici, opšte odredbe, mere predostrožnosti, opasnosti, teorijsko objašnjavanje radnji u saobraćaju <p><i>Praktična obuka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - provera i priprema vozila, komande i uređaji, izvođenje radnji (poligon), izvođenje radnji na javnom putu, u naselju, van naselja, noću, različite saobraćajne situacije, human odnos prema ostalim učesnicima u saobraćaju 	U 235. članu Zakona: Kandidat može pristupiti vozačkom ispitu kome je izdata potvrda o položenom ispitu iz Prve pomoći – Crveni krst Srbije
HR	<p><i>Generalno:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Saobraćajni propisi i bezbednosna pravila - Upravljanje vozilom - Pružanje prve pomoći licima povređenim u saobr. nezgodi 	Prva pomoć – sprovodi Crveni (križ) Hrvatske
SLO	<p><i>Teorijska obuka(propisi):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - upravljanje motornim vozilom, uređaji na vozilu, uopšte o saobraćajnim radnjama, humanizam i obaveze u slučaju saobraćajne nezgode <p><i>Praktična obuka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - tehnika vožnje, vožnja u retkom saobraćaju, vožnja u gustom saobraćaju 	Član 174. Zakona: Prva pomoć se polaže pri Crvenom krstu (križu) Slovenije
BiH	<p><i>Teorijska obuka (propisi):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - saobraćajni propisi, ponašanje učesnika u saobraćaju, znakovi, vozilo kao faktor bezbednosti saobraćaja, human odnos prema ostalim učesnicima u saobraćaju <p><i>Praktična obuka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - upoznavanje s vozilom, tehnika vožnje, vožnja u retkom saobraćaju, vožnja u gustom saobraćaju 	Zakon: Prvu pomoć predaje lekar a organizuje Crveni krst (križ) BiH
MAK	<p><i>Generalno:</i></p> <p><i>Teoretska obuka:</i> Saobraćajni propisi i bezbednosna pravila</p> <p><i>Praktična obuka:</i> Upravljanje vozilom</p>	Prva pomoć (Crveni krst Makedonije)
CG	<p><i>Teorijska obuka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - poznavanje propisa, radnje sa vozilom, uređaji na vozilu, humanizam i obaveze u slučaju saobraćajne nezgode, alkohol <p><i>Praktična obuka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - tehnika vožnje, vožnja u retkom saobraćaju, vožnja u gustom saobraćaju 	Prva pomoć se ne spominje u Zakonu!

3. Privredna društva za osposobljavanje vozača

U neposrednom okruženju utvrđeni su zakonski uslovi koje moraju ispuniti privredna društva specijalizovana za osposobljavanje vozača i to u pogledu: učioničkog i kancelarijskog prostora, nastavnih sredstava i pomagala, broja i stanja vozila za obučavanje, urednosti i ostalih

³ Hrvatska i Makedonija.

⁴ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

uslova poligona za obučavanje, kao i stručnih uslova i statusa zaposlenih u privrednom društvu. Osim toga, posebno je uočen status privrednog društva i podružnice (ogranka).

U tabeli 3. prikazani su prostorni i kadrovski uslovi koje moraju zadovoljiti privredna društva za osposobljavanje vozača.

Tabela 3. Uslovi koji se zahtevaju od privrednih društava (autoškola)⁵

REP.	Uslovi (u Zakonu)	Napomena
SR	<p>Pravno lice (ogranak) mora da ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - najmanje jednu propisnu učionicu – za minimum 10 kandidata, vlasništvo ili zakup, zakup može biti samo za jedno pravno lice - kancelarijski prostor – samo za jedno pravno lice - nastavna sredstva - minimalno 3 vozilo za B i minimalno po 1 vozilo za ostale kategorije; ako se ne obučavaju za B kategoriju – tada minimalno 3 vozila za odgovarajuće kategorije - uređen poligon, vlasništvo ili zakup <p>Zaposleni- (radni odnos određeno ili neodređeno r. vreme):</p> <ul style="list-style-type: none"> - s punim rad. vremenom minimalno 3 instruktora vožnje za B kat. i minimalno 1 instruktora vožnje za ostale kategorije; ako ne obučava B kategoriju – minimalno 3 instruktora vožnje za ostale kategorije; - minimalno 1 predavača teorijske nastave - minimalno 1 ispitivača za svaku kategoriju za koju obučava 	<p>Član 207. Detalji o pravnom licu...</p> <p>Ostale države ne definišu u Zakonu minimalan broj kandidata niti minimum vozila za ostale kategorije osim B</p> <p>- za Poligon se ne navodi u Zakonu potrebna minimalna površina</p>
HR	<p>Pravno lice (podružnica) mora da ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - propisnu učionicu, vlasništvo ili zakup, kancelarijski prostor - U vlasništvu: nastavna sredstva, informatičku opremu i program teorijskog dela osposobljavanja - minimalno 1 vozilo za A1, A, B i M kategorije starosti do 7 godina i minimalno po 1 vozilo za ostale kategorije starosti do 12 god.; - uređen poligon u sedištu ne manji od 500 m², vlasništvo ili zakup <p>Zaposleni- (radni odnos određeno ili neodređeno r. vreme):</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimum pola radnog vremena za rukovodioca škole (<i>stručnog vođitelja</i>); - minimum pola radnog vremena za <i>predavača teoriske nastave</i>; - sa punim radnim vremenom potreban broj <i>instruktora vožnje</i>; 	<p>Sve kao i sedište mora imati podružnica (ogranak) ako ispunjava uslove i ako je upisana u registar!</p> <p>U Zakonu se ne definišu potrebe za ispitivačima (Ispitni centri)</p>
SLO	<p>Pravno lice mora da ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - propisnu učionicu, kancelarijski prostor; - minimalno 1 vozilo za kategorije koje obučava, osim kategorije B za koju mora imati minimalno 2 vozila; - uređen poligon ne manji od 1000 m²; <p>Zaposleni- (radni odnos određeno ili neodređeno r. vreme):</p> <ul style="list-style-type: none"> - radni odnos sa punim radnim vremenom za rukovodioca škole; - radni odnos sa punim radnim vremenom za minimalno 3 <i>instruktora vožnje</i> 	<p>Zakon ne pominje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>nast. sredstva, informatička oprema i sl.</i> - <i>starost vozila</i> - <i>predavač teorij. nastave</i> <p>Poligon ne sme biti udaljen od sedišta više od 30 km!</p>
BiH	<p>U Zakonu se ne daju uslovi. Upućuje se na bliže propise koje donosi nadležno ministarstvo.</p>	
MAK	<p>Pravno lice mora da ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opremljenu učionicu, kancelarijski i ostali prostor; - nastavna sredstva, informatička oprema; - minimalno 2 vozilo za B kategoriju ne starija od 10 god., a za ostale kategorije po 1 vozilo ne starije od 15 god. - uređen saobraćajni poligon (vlasništvo ili zakup); <p>Zaposleni – (radni odnos određeno ili neodređeno r. vreme):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 rukovodilac škole i minimalno 1 predavač teor. nastave - minimalno 2 <i>instruktora vožnje za B kategoriju</i> 	<p>Ne definiše se površina poligona! Za rukovodioca škole, predavača teor. nastave i instruktore ne precizira se status zaposlenja.</p>
CG	<p>Upšteno: Da poseduju odgovarajuća vozila za kategorije obuke i da imaju obezbeđenu neprometnu površinu. <i>Organ Prosvjete daje mišljenje o ispunjavanju uslova i donosi bliže propise.</i></p>	<p>Na zvaničnim sajtovima Ministarstva Prosvjete i MUP-a o ovome nema ništa.</p>

⁵ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

4. Stručni organi u procesu osposobljavanja

U većini država iz neposrednog okruženja zakonska regulativa definiše stručne organe u okviru procesa osposobljavanja vozača kao i uslove koji se moraju zadovoljiti. To su: rukovodilac privrednog društva (autoškole), predavač teorijske obuke, instruktor vožnje i ispitivač.

4.1. Rukovodilac privrednog društva

U pojedinim zakonskim rešenjima nije definisana uloga rukovodioca⁶ privrednog društva, dok su ostala stručna lica (predavač teorijske obuke, instruktor vožnje i ispitivač) detaljno opisana, uz specifičnosti pojedinog državnog zakonskog regulisanja. Primera radi, u Republici Srbiji, niti u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima, niti u Pravilniku o uslovima koje mora da ispunjava privredno društvo, odnosno ogranak privrednog društva ili srednja stručna škola koji vrše osposobljavanje kandidata za vozače, ništa nije rečeno o rukovodiocu privrednog društva [11].

U tabeli 4. prikazani su uslovi koje moraju zadovoljiti rukovodioci privrednih društava za osposobljavanje vozača.

Tabela 4. Rukovodilac privrednog društva (autoškole)⁷

REP.	Potrebni uslovi (u Zakonu)	Napomena
SR	U Zakonu nema ništa o rukovodiocima autoškola!	Navodi se da Ministar unutrašnjih poslova donosi bliže propise (Pravilnike)
HR	Rukovodilac (stručni voditelj) <i>treba da ima</i> : - viša ili visoka stručna sprema saobraćajne (prometne) struke ili odgojno-obrazovne struke, sa minimalno 3 godine iskustva na poslovima obrazovanja ili osposobljavanja u drumskom saobraćaju; - položen stručni ispit za rukovodioca škole; - dozvolu instruktora vožnje za kategorije koje obučava škola;	
SLO	Rukovodilac (strokovni vođa) <i>treba da ima</i> : - minimalno viša škola; - dozvolu za instruktora B kategorije i da ima minimalno 3 godine iskustva na poslovima instruktora vožnje; - položen stručni ispit kursa za osposobljavanje za rukovodioca škole;	Ne precizira se stručno usmerenje!
BiH	Rukovodilac škole se u Zakonu ne spominje. Upućuje se na bliže propise koje donosi Ministar (ne precizira se koji ministar!).	Pod Ministar se verovatno misli na Ministra unutrašnjih poslova.!? ili Prosvete
MAK	Rukovodilac (stručni voditelj) <i>treba da ima</i> : - visoko obrazovanje (ne precizira se struka); - minimalno 3 godine iskustva na poslovima obrazovanja odnosno osposobljavanja vozača; - dozvolu instruktora vožnje za kategorije koje obučava škola	
CG	Rukovodilac škole se u Zakonu ne spominje.	

⁶ Srbija, Bosna i Hercegovina i Crna Gora.

⁷ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

4.2. Predavač teorijske obuke

Predavača teorijske obuke predviđaju gotovo sve države u okruženju⁸, ali sa prilično šaroliko definisanim uslovima, naročito u pogledu profesionalnog statusa (stručne spreme). Ovde je potrebno naglasiti da samo u Republici Srbiji, u Zakonu se definiše i obuhvat programa stručnog ispita za predavača teorijske obuke. Takođe je zanimljivo da se u Republici Sloveniji ne precizira stručno usmerenje za predavača teorijske obuke, dok u Crnoj Gori predavač teorijske obuke treba da ima „odgovarajuću stručnu spremu“.

U tabeli 5. prikazani su uslovi koje moraju zadovoljiti predavači teorijske obuke u pojedinim državama.

Tabela 5. Predavač teorijske obuke⁹

REP.	Potrebni uslovi (u Zakonu)	Napomena
SR	<i>Predavač teorijske obuke treba da ima:</i> - minimalno viša škola saobraćajne struke – smer: drumski saobraćaj ili visoka stručna sprema druge struke; - minimalno 5 godina iskustva u oblasti bezbednosti saobraćaja; - minimalno 3 godine vozačku dozvolu B kategorije; - položen stručni ispit za predavača teorijske obuke; <i>Program za predavača teorijske obuke</i> obuhvata: saobraćajna etika, bezbednost drumskog saobraćaja, propisi bezbednosti saobraćaja, obuke vozača i polaganje voz. ispita, teorija radnji vozilom u saobraćaju i metodika izvođenja teorijske obuke.	Dozvolu (licencu) izdaje Agencija za BS (bezbednost saobraćaja), koja važi 5 godina. Ostale države u Zakonu ne navode program za predavača teorijske obuke!
HR	<i>Predavač teorijske obuke treba da ima:</i> - minimalno viša stručna sprema saobraćajne (prometne), pravne ili odgojno-obrazovne struke, - minimalno 3 godine vozačku dozvolu B kategorije; - položen stručni ispit za predavača teorijske obuke;	Program stručnog ispita propisuje MUP.
SLO	<i>Predavač teorijske obuke treba da ima:</i> - minimalno viša stručna sprema, - minimalno 3 godine vozačku dozvolu B kategorije; - položen stručni ispit za predavača teorijske obuke;	Ne precizira se stručno usmerenje!
BiH	Predavač teorijske obuke se u Zakonu ne spominje. Samo se spominje instruktor.	
MAK	<i>Predavač teorijske obuke treba da ima:</i> - visoko obrazovanje (tehnički fak., policijska akademija, pravni ili pedagoški fakultet); - minimalno 3 godine iskustva na poslovima obrazovanja odnosno osposobljavanja vozača; - vozačka dozvola B kategorije	Za dozvolu B kategorije nije definisano vreme koliko treba da je poseduje!
CG	<i>Predavač teorijske obuke treba da ima:</i> - odgovarajuću stručnu spremu; - minimalno 3 godine vozačku dozvolu B kategorije;	Ne precizira se koja je odgovarajuća stručna sprema!

4.3. Instruktor vožnje

Instruktor vožnje predviđa zakonodavstvo svih posmatranih država, naravno sa različito definisanim uslovima.¹⁰ Jedinstven uslov u svim državama je da poseduje odgovarajuću licencu (dozvolu) za instruktora vožnje, odnosno da je za tu dužnost profesionalno osposobljen.

⁸ Bosna i Hercegovina – ne pominje se uopšte predavač teorijske obuke!

⁹ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

¹⁰ U Crnoj Gori je široko definisan uslov „da ima odgovarajući stepen stručne spreme iz područja rada saobraćaja“.

U tabeli 6. navedeni su uslovi koji se odnose na instruktora vožnje u pojedinim državama.

Tabela 6. Instruktor vožnje¹¹

REP.	Potrebni uslovi (u Zakonu)	Napomena
SR	<ul style="list-style-type: none"> - da poseduje dozvolu (licencu) za instruktora vožnje - da ima položen ispit za instruktora vožnje ili stečenu javnu školsku ispravu – diplomu, za instruktora odgovarajuće kategorije; da je zdravstveno sposoban; - da u poslednje 4 god. nije osuđivan (bezb. saobraćaja, život i telo, službena dužnost) i da se protiv njega ne vodi istraga za gornja dela; - instruktor vožnje se obrazuje u sistemu srednjeg obrazovanja; - ispit za instruktora vožnje može polagati vozač sa min. 21 godinom starosti i da minimalno 3 godine poseduje vozačku dozvolu određene kategorije; 	Bliži propisi - MUP. Dozvolu izdaje Agencija za BS i važi 5 godina. U Zakonu su naglašeni i uslovi obnove licence, oduzimanja licence kao i radno opterećenje instruktora !!!
HR	<ul style="list-style-type: none"> - da poseduje dozvolu (licencu) za instruktora vožnje određene kategorije; - da se stručno osposobljava i pristupa proveri osposobljenosti minimalno 1 put u četiri godine i da zadovolji na proveri. 	Dozvolu izdaje MUP. Program stručnog osposobljavanja propisuje MUP.
SLO	<ul style="list-style-type: none"> - da poseduje minimalno srednje strukovno ili opšte obrazovanje; - da ima položen ispit za instruktora vožnje; - minimalno 3 godine ima vozačku dozvolu određene kategorije; - u poslednje 3 god. nije bio osuđivan (bezbednost saobraćaja); - u poslednje 2 godine nema zaštitnu meru (oduzeta VD); - da je telesno i duševno sposoban 	
BiH	<ul style="list-style-type: none"> - da ima izdatu odgovarajuću dozvolu; - minimalno 3 god ima vozačku dozvolu određene kategorije; - da ima VII stepen saobraćajne struke i poseban ispit iz saobr. propisa i metodike upravljanja vozilom <i>ili</i> - da ima završen V ili VI stepen obrazovanja i položen ispit za vozača instruktora <i>ili</i> - minimalno završena srednja škola i položen ispit za vozača instruktora 	Bliže propise donosi nadležno ministarstvo.
MAK	<ul style="list-style-type: none"> - da ima završeno specijalističko obrazovanje za vozača instruktora; - da ima dozvolu za vozača instruktora određene kategorije; - da ima licencu – dozvolu o osposobljenosti 	
CG	<ul style="list-style-type: none"> - da ima odgovarajući stepen stručne spreme iz područja „rada saobraćaja“!? - ima položen instruktorski ispit - minimalno 3 godine poseduje vozačku dozvolu za vozača određene kategorije; - u poslednje 3 god. nije bio osuđivan (bezbednost saobraćaja); - u poslednje 2 godine nema zaštitnu meru (oduzeta VD); 	Stručnu spremu stiče programom obrazovanja odraslih, nakon završene srednje stručne spreme!!!

4.4. Ispitivač (ispitna komisija)

Uslovi koji se zakonski predviđaju za ispitivača u procesu osposobljavanja vozača uglavnom su ujednačeni u regionu (najčešći uslov – viša ili visoka stručna sprema) uza specifičnosti pojedinih država u pogledu: nepreciziranja usmerenja (Slovenija), razdvajanje nivoa potrebne sprema za ispitivača propisa i ispitivača upravljanja vozilom (Makedonija) kao i definisanje ispitne komisije (Slovenija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora).

¹¹ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

U tabeli 7. prikazani su uslovi koji se odnose na ispitivače (ispitne komisije) u pojedinim državama.

Tabela 7. Ispitivač¹²

REP.	Potrebni uslovi (u Zakonu)	Napomena
SR	<ul style="list-style-type: none"> - da ima minimalno Višu stručnu spremu saobraćajne struke – drumski saobraćaj ili - da ima Visoku stručnu spremu drugog usmerenja i minimalno 5 godina iskustva u oblasti bezbednosti saobraćaja odnosno - da ima minimalno 2 godine iskustva na poslovima instruktora vožnje ili ispitivača za lica koja su obavljala ove poslove na dan stupanja na snagu Zakona; - da ima dozvolu (licencu) za ispitivača; - da ima dozvolu za instruktora vožnje određene kategorije; - da ima minimalno navršene 23 godine starosti; - da je položio stručni ispit za ispitivača; - da u poslednje 4 god. nije bio osuđivan (bezbednost saobraćaja, život i telo i službena dužnost) kao i da se ne vodi istraga ili podignuta optužnica; - da u poslednje 2 godine nema zaštitnu meru (oduzeta VD); 	<p>Agencija izdaje dozvolu koja važi 5 godina. Takođe, sprovodi stručni ispit, seminari, provere znanja i vodi registar dozvola.</p> <p>Obnova dozvole- pisustvo seminarima i položen ispit provere znanja.</p>
HR	<p><u>Ovlašćeni ispitivač (za propise i upravljanje vozilom) !</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - minimalno Viša stručna sprema saobraćajnog, pravnog ili obrazovnog usmerenja; - položen stručni ispit za instruktora vožnje; - minimalno 3 god. iskustva na poslovima osposobljavanja vozača određene kategorije 	Stručni ispit polaže kod stručne organizacije
SLO	<p><u>Ispitna komisija (nema ispitivač – nego član komisije)!</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - član komisije: minimum Više obrazovanje, bez usmerenja; - predsednik komisije: minimum Visoko obraz., bez usmerenja - <u>član komisije za B kategoriju:</u> - minimalno 3 godine ima dozvolu za B kategoriju; - da je stariji od 23 godine i da ima minimalno 3 god. iskustva u osposobljavanju kandidata za vozače - <u>član komisije za ostale kategorije:</u> - da ima dozvolu za određenu kategoriju ili jednakovredno znanje; - da je osposobljen za ispitivanje i ocenjivanje vozača određene kategorije i da je minimalno 3 god. ispitivao na B kategoriji 	Jednakovredno znanje dobijeno zvaničnom kvalifikacijom!
BiH	Predsednik i članovi komisije treba da imaju licencu ispitivača. Bliže uslove o licenci propisuje MUP u saradnji sa organima obrazovanja.	Komisiju određuju organi nadležni za obrazovanje entiteta, kantona i Brčko distrikta BiH
MAK	<p><u>Predsednik komisije:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - da ima visoko obrazovanje; - da ima dozvolu za vozača instruktora; - da je minimum 3 godine vršio osposobljavanje vozača i vršio ispitivanje; <p><u>Ispitivač propisa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - da ima visoko obrazovanje; - da ima dozvolu za vozača instruktora; - da je minimum 3 godine vršio osposobljavanje vozača; <p><u>Ispitivač upravljanja motornim vozilom:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - da ima minimalno Srednje obrazovanje - da ima dozvolu vozača instruktora određene kategorije; - da je minimum 3 godine neprekidno vršio osposobljavanje vozača i vršio ispitivanje za određene kategorije; 	<p>Komisija ima predsednika i 2 člana(jedan za propise a drugi za upravljanje) i svi su zaposleni u ispitnom centru.</p> <p>Visoko obrazovanje (tehnički fak. – saobraćajni smer, policijska akademija, pravni ili pedagoški fakultet)</p>
CG	U članu 215: Komisiju čine predstavnici organa državne uprave za poslove prosvjete.	Na sajtu Prosvjete nema ništa o Komisiji!?

¹² Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

5. Usvojene kategorije

U skladu sa savremenim tendencijama u širem okruženju, u Republici Srbiji i neposrednom okruženju takođe je prihvaćena podela na kategorije¹³ motornih vozila (odnosno adekvatnih vozačkih dozvola). Izuzev Crne Gore¹⁴, sve ostale države članice bivše SFRJ uz stanovite specifičnosti, usvojile su i zakonski verifikovale nove kategorije.

U tabeli 8. dat je pregled usvojenih kategorija.

Tabela 8. Pregled usvojenih kategorija motornih vozila¹⁵

Država	Kategorija (potkategorija)																			
	AM	A1	A2	A	B1	B	BE	C1	C1E	C	CE	D1	D1E	D	DE	F	M	G	H	E
SR	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	/	/
HR	/	+	/	+	/	+	+	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+	+	+	/
SLO	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	+	/	/
BiH	/	+	/	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	/	/	/	/
Mak	/	+	/	+	/	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/
CG	/	/	/	+	/	+	/	/	/	+	/	/	/	+	/	/	/	/	/	+

Legenda:

+ : postoji kategorija

/ : ne postoji kategorija

Nova kategorizacija motornih vozila nije jedinstvena u zemljama iz neposrednog okruženja. Najveće specifičnosti su u domenu mopeda, motocikla određene radne zapremine motora kao i motokultivatora i radnih mašina.

U tabeli 9. dat je opis pojedinih kategorija i iskazane specifičnosti vezane za pojedine države.

Tabela 9. Opis (definicije) uvedenih kategorija¹⁶

Kat.	Opis kategorije	Država koja je uvela kategoriju	Napomena
AM	Mopedi, laki tricikli ili laki četvorocikli	SR + SLO	
A1	Motocikli čija radna zapremina motora nije veća 125 sm ³ i snage motora do 11 kW čiji odnos snage motora i mase vozila nije veći od 0,1 kW/kg i teški tricikli čija snaga motora ne prelazi 15 kW	SVI osim CG	
A2	Motocikli čija snaga motora nije veća od 35kW i čiji odnos snage motora i mase vozila nije veći od 0,2 kW/kg	SR + SLO	
A	Motocikli i teški tricikli čija snaga motora prelazi 15 kW	SVI	
B1	Teški četvorocikli	SR + SLO + BiH	
B	Motorna vozila, osim vozila kategorije A, A1, A2, AM, F i M, čija najveća dozvoljena masa nije veća od 3.500 kg i koja nemaju više od osam mesta za sedenje ne računajući sedišta za vozača	SVI	
BE	Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji V, najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg, a nije veća od 3.500 kg,	SVI osim CG	
C1	Motorna vozila, osim vozila kategorije A, A1, A2, AM, F, M, V,	SVI osim CG	

¹³ Pojedine zemlje su uvele potkategorije (Bosna i Hercegovina i Makedonija).

¹⁴ Ostala je stara podela: A, B, C, D i E.

¹⁵ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

¹⁶ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

	D i D1, čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg, a nije veća od 7.500 kg,		
C1E	Skup vozila čije vučno vozilo spada u kategoriju C1, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila prelazi 750 kg i najveća dozvoljena masa skupa ne prelazi 12.000 kg, kao i skup vozila čije vučno vozilo spada u kategoriju V, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila prelazi 3.500 kg i najveća dozvoljena masa skupa vozila ne prelazi 12.000 kg,	SVI osim CG	
C	Motorna vozila, osim kategorije A, A1, A2, AM, F, M, V, D i D1, čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg,	SVI	
CE	Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji C, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg	SVI osim CG	
D1	Motorna vozila za prevoz lica, koja osim sedišta za vozača imaju više od osam, a najviše 16 sedišta i čija maksimalna dužina ne prelazi osam metara	SVI osim HR i CG	
D1E	Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji D1, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg	SVI osim HR i CG	
D	Motorna vozila za prevoz lica, koja osim sedišta za vozača imaju više od osam sedišta	SVI	
DE	Skup vozila čije vučno vozilo pripada kategoriji D, a najveća dozvoljena masa priključnog vozila je veća od 750 kg	SVI osim CG	
F	Traktori sa ili bez priključnih vozila i radne mašine	SVI osim BiH i CG	Član 185. tačka 21. BiH
M	Motokultivator	SR + HR + MAK	
G	Radne mašine	SLO + HR + MAK	
H	Pružna vozila - tramvaji	Samo HR	
E	Skupovi vozila čija vučna vozila spadaju u kategoriju "B", "C" ili "D", a priključna vozila su mase veće od 750 kg	Samo CG	

Iz tabele 9 se vidi da su razvrstavanja vozila u pojedine kategorije prilično šarolika od zelje do zemlje. Tako npr. u Bosni i Hercegovini, u popisu kategorija nema traktora iako se u osnovnim odredbama u članu 9. tačka 71 traktor definiše, a u članu 185. Zakona (tačka 21) navodi da vozači motornih vozila kategorija B, C, D, BE, CE i DE i potkategorija B1, C1, D1, C1E i D1E imaju pravo upravljati traktorom i radnom mašinom. Nadalje, npr. jedino u Hrvatskoj je usvojena posebna kategorija pružnih vozila (tramvaja).

Najviše odudara podela na kategorije u Crnoj Gori, koja je zadržala staru podelu na pet kategorija, dok u domenu mopeda i motocikla najviše podudarnosti ima između Srbije i Slovenije. Interesantno je nadalje, da kao posebnu kategoriju motokultivatora (bez radnih mašina) imaju Srbija, Hrvatska i Makedonija.

6. Starosni (dobni) uslovi

U pogledu starosnih (dobnih) uslova za sticanje prava na polaganje vozačkog ispita za pojedine kategorije motornih vozila u bližem okruženju vlada poprilično šarenilo. Ove razlike posebno su potencirane upravo činjenicom da nije u svim zemljama izvršena jedinstvena kategorizacija motornih vozila.

Karakterističan slučaj je kod kategorije A (Motocikli i teški tricikli čija snaga motora prelazi 15 kW), gde se u Srbiji i Sloveniji zahteva da kandidat za sticanje vozačke dozvole ima dob

od 24 godine uz definisane druge uslove¹⁷, dok je u ostalim država ta granica bezuslovno 18 godina.

I u pogledu uslova za sticanje vozačke dozvole za kategoriju D, prednjače Srbija i Slovenija sa takođe zahtevanih 24 godine (uz određene uslove).

Posebno je karakteristično rešenje u Makedoniji gde je referentna dob 18 godina predodređena za kategoriju B, a ostale kategorije su uslovljene posedovanjem dozvole „nižeg ranga“ u određenom vremenskom periodu.

U tabeli 9. dat je pregled dobnih uslova u pojedinim državama iz neposrednog okruženja.

Tabela 10. Starosni uslovi za kategorije¹⁸

Država	Kategorija (potkategorija) / Dob																				
	AM	A1	A2	A	B1	B	BE	C1	C1E	C	CE	D1	D1E	D	DE	F	M	G	H		
SR	16	16	18	24	18	18	18	18	18	21	21	21	21	24	24	16	15	/	/	/	
	POSEBNI USLOVI: 1) Za kategoriju A potrebne 24 godine starosti, osim za lica koja vozačku dozvolu za kategoriju A2 poseduju dve godine. 2) Učenik srednje škole za vozača – 18 godina za kategorije C i CE. 3) Za kategoriju C – 18 godina, a za kategoriju D – 21 godina: za lica koja upravljaju vozilima vatrogasne službe, vozila očuvanja javnog reda i mira i vozila odbrane.																				
HR	/	A1	/	A	/	B	BE	C1	C1E	C	CE	/	/	D	DE	F	M	G	H	/	
	/	16	/	18	/	18	19	18	19	19	20	/	/	21	21	16	16	16	21	/	
SLO	POSEBNI USLOVI: 1) MUP propisuje posebne uslove dobnih granica za vozače motornih vozila kategorije C u skupnom prevozu ljudi te uslove za upravljanje i način prevoza na motornim vozilima policije. 2) MORH propisuje uslove za upravljanje i način prevoza na vozilima oružanih snaga. 3) MUP u saglasnosti s ministrom nadležnim za poslove obrazovanja propisuje posebne uslove dobnih granica za upravljanje vozilima C1 i C kategorije za učenike srednjih škola za zanimanje vozača.																				
	15	16	18	24	16	18	18	18	18	21	21	21	21	24	24	16	/	15	/	/	
BiH	/	A1	/	A	B1	B	BE	C1	C1E	C	CE	D1	D1E	D	DE	/	/	/	/	/	
	/	16	/	18	16	18	18	18	18	-	-	-	-	-	-	/	/	/	/	/	
Mak	POSEBNI USLOVI: 1) Za kategoriju C i potkategoriju C1 – uslov da najmanje jednu godinu poseduje dozvolu kategorija B 2) Za kategoriju D – uslov da najmanje dve godine ima dozvolu kategorije C 3) Za potkategoriju D1 – uslov da najmanje dve godine ima dozvolu kategorije C ili C1 4) Za kategorije BE, CE i DE – uslov da poseduje dozvolu kategorija B, C ili D 5) Za potkategorije C1E i D1E – uslov da najmanje jednu godinu ima dozvolu potkategorija C1 ili D1																				
	/	/	/	A	/	B	/	/	/	/	C	/	/	/	D	/	/	/	/	/	E
CG	/	/	/	18	/	18	/	/	/	18	/	/	/	21	/	/	/	/	/	18	
	POSEBNI USLOVI: 1) Za kategoriju A (manja zapremina od 125 cm ³) – lice sa navršениh 16 godina 2) Za kategoriju D – uslov da ima dozvolu kategorije C i da: - je najmanje dve godine upravljao vozilom kategorije C ili - je najmanje jednu godinu upravljao vozilom kategorije B i najmanje jednu godinu vozilom kategorije C																				

¹⁷ Osim za vozače koji bar dve godine poseduju dozvolu kategorije A2.

¹⁸ Zakoni o bezbednosti saobraćaja republika bivše SFRJ (od [1] do [7]).

Zaključak

Na kraju ove uporedne analize sistema osposobljavanja vozača na prostoru bivše SFR Jugoslavije, pri čemu je sagledan samo najviši zakonodavni okvir, može se zaključiti da je u poslednjoj deceniji došlo do značajnog pomaka u pogledu ujednačavanja sistema osposobljavanja vozača, sprovođenja vozačkih ispita i izdavanja vozačke dozvole sa neophodnim normama i standardima koji se primenjuju u razvijenim zemljama EU.¹⁹ Time je značajno olakšana procedura priznavanja i prihvatanja vozačkih dozvola, odnosno poboljšana mobilnost motorizovanih građana na prostoru bivše SFR Jugoslavije. Međutim, i dalje je u mnogim segmentima osposobljavanja vozača prisutna značajna šarolikost državnih zakonodavstava, posebno u pogledu uslova koje moraju ispunjavati privredna društva za osposobljavanje vozača, kao i u pogledu kategorizacije motornih vozila i dobnih uslova za vozače.

Što se tiče domaćih propisa na prostorima bivše SFRJ, valja istaći da su u poređenju sa zakonodavstvom EU, značajno poboljšani i harmonizovani u kvalitativnom pogledu. Naravno, u periodu koji je ispred nas, potrebno je ova dostignuća u zakonskoj regulativi sistemski operacionalizovati, sprovoditi i oživotvoriti (kroz niz podzakonskih akata – pravilnika), što od svih relevantnih subjekata u osposobljavanju vozačke populacije iziskuje više stručnog rada i suptilniji pristup kao i odgovornost u realizaciji zadataka.

Na osnovu izloženog, potrebno je što pre promeniti i uskladiti sa standardima u EU program i način obrazovanja instruktora vožnje, kao i načine na koji se kandidati osposobljavaju i menjati način na koji se sprovode vozački ispiti. Takođe, potrebno je razviti nove mogućnosti osposobljavanja koje omogućuju kandidatima da razviju stavove, koji potiču veću samosvest i smanjuju potencijalnu mogućnost opasnog ponašanja. Te mogućnosti uključuju pružanje pomoći kandidatima u procenjivanju njihovih stavova prema vožnji. Potrebno je takođe obezbediti mogućnosti osposobljavanja nakon polaganja ispita vožnje (Pass Plus), stvarajući kulturu celoživotnog osposobljavanja, na način da takvo osposobljavanje postane potreba svakog pojedinca.

Obzirom da osnovu osposobljavanja vozačke populacije čine četiri sledeća segmenta: ciljevi osposobljavanja, instruktori, proces osposobljavanja i vozački ispiti, a da je najvažnije delovanje ciljeva ispita na instruktore – posredno na kandidate za vozače, potrebno je ubuduće težište rada stručne organizacije prebaciti dominantno na instruktore vožnje. To znači da bi se stručna organizacija trebala posebno zalagati o programima usavršavanja (obrazovanja) instruktora vožnje s naglaskom na psihološko-pedagoške sadržaje, ustanovama i kadrovima koji će realizovati te sadržaje i isto tako osposobiti ispitivače koji će biti u stanju sprovesti ispite na novi način. Iz svega napred iznetog očigledno je da sada kada smo pred vratima EU moramo prihvatiti standarde u pogledu osposobljavanja vozača i sprovođenja vozačkih ispita.

Ovakva i slična istraživanja neophodna su zbog povećanja bezbednosti svih učesnika u saobraćaju, naročito zbog postizanja višeg nivoa bezbednosti saobraćaja na putevima, da bi se dobili bolje osposobljeni vozači i spremniji za reagovanje u svakoj situaciji, a time bi se i smanjio broj poginulih i povređenih na putevima.

¹⁹ Direktive: CELEX 32006L0126, CELEX 32011L0094, CELEX 32012L0036.

LITERATURA

- [1] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Službeni glasnik Republike Srbije*, br. 41/09.
- [2] Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Službeni glasnik Republike Srbije*, br. 53/10.
- [3] Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, *Službeni glasnik BiH*, br. 6/06.
- [4] Zakon o sigurnosti prometa na cestama, *Narodne novine*, br.67/08.
- [5] Zakon za bezbednost na soobračajot na patišta, *Sl.Vesnik na R.Makedonija*, br. 54/07.
- [6] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. list RCG*, br. 72/05.
- [7] Zakon o varnosti cestnega prometa, *Uradni list Republike Slovenije*, br.37/08.
- [8] CELEX 32006L0126, Direktiva 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Veća od 20. 12. 2006. o vozačkim dozvolama.
- [9] CELEX 32011L0094, Direktiva Komisije 2011/94/EU od 28. 11. 2011. o izmeni Direktive 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Veća o vozačkim dozvolama.
- [10] CELEX 32012L0036, Direktiva Komisije 2012/36/EU od 19. 11. 2012. o izmeni Direktive 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Veća o vozačkim dozvolama.
- [11] Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava privredno društvo, odnosno ogranak privrednog društva ili srednja stručna škola koji vrše osposobljavanje kandidata za vozače, (*Službeni glasnik RS*, br. 41/09, 53/10, 101/11 i 32/13 – US).

Milorad Opsenica, Ph.D.

COMPARATIVE ANALYSIS OF DRIVER'S TRAINING EDUCATION IN THE FORMER SFR YUGOSLAVIA

Summary

In the last decade, in direct environment, efforts have been made in order to harmonize situation in the field of security of road traffic, especially in the domain of training of driving population. Almost all countries, members of the former Socialist Federative Republic of Yugoslavia, have harmonized legislation which treats drivers' education and all other trainings with the standards of European Union. However, certain specificities still remained, that are caused primarily by the local conditions and internal specificities of particular countries. In this paper, a comparative review of legal conditions in environment is given in terms of: economic societies for training of drivers, newly introduced categories of driver licenses, licensing of authorized people in the process of training of drivers and age based conditions of candidates for drivers.

Key words: training of drivers, economics society, license, instructor, examiner, category, age based condition.