

PRIPREMA I OSPOSABLJAVANJE VOZAČA MOTORNIH VOZILA U FUNKCIJI SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA

Akif Smailhodžić

Ministarstvo za obrazovanje, nauku, kulturu i sport ZDK

Sažetak

Najveći broj novih vozača koji stiče vozačku dozvolu pripada mladoj populaciji društva. Istovremeno, problem sigurnosti učestvovanja mladih vozača u saobraćaju i saobraćajnim nezgodama na cestama trajno je prisutan i predstavlja značajan društveni problem. U složenim i dinamičnim uslovima odvijanja saobraćaja, mladi vozači su izloženi različitim, složenim i nepredvidivim opasnim situacijama i događajima za koje ih u što većoj mjeri treba osposobiti u sistemu polaganja vozačkih ispita i uopšte. To je moguće primjenom savremenog načina uvođenja mladih vozača u svijet saobraćaja kroz odgovarajuće faze edukacije i primjenom osavremenjenih modela osposobljavanja i ispita za vozače i naknadnih preventivnih aktivnosti.

Ključne riječi: osposobljavanje, vozački ispit, mladi vozači, sigurnost saobraćaja

PREPARATION AND TRAINING VEHICLE DRIVER'S IN A FUNCTION OF TRAFFIC SAFETY

Abstract

The largest number of new driver who gets a driver's license belonging to a young generation of the society. At the same time, the issue of security of participating young drivers in traffic and traffic accidents on roads is constantly present and represents a significant social problem. In the complex and dynamic traffic conditions, young drivers are exposed to various, complex and unpredictable dangerous situations and events for which they as much as possible should be trained in the system taking driving tests and general. This is possible by using modern ways of introducing young drivers in the world of traffic through the appropriate stages of education and applying osavremenjenih model training and examinations for drivers and subsequent prevention activities.

Keywords: training, driving test, young drivers, traffic safety

1. UVOD

Priprema i osposobljavanje za vozače motornih vozila i model sticanja vozačke dozvole u definisanom pravnom okviru društvene zajednice predstavlja temelj uvođenja mladih ljudi u veoma rizičan i opasan svijet saobraćaja. Sistematski i stručni pristup, praćenje i poduzimanje adekvatnih društvenih mjera svih uticajnih faktora, uz korišćenje iskustava razvijenih zemalja, u potpunom sistemu saobraćaja - potrebno je stalno stavarati i usavršavati opšti ambijent sigurnog učestvovanja u saobraćaju.

U dobi sticanja vozačke dozvole mladi ljudi su u dobroj kondiciji i imaju fizičke i mentalne preduslove da razviju sposobnosti potrebne za sigurno upravljanje vozilom (brzo i jasno uočavaju, shvataju, procjenjuju, brzo reaguju i imaju oštro i živo pamćenje). Zbog toga je najefikasnija mjera u okviru reagovanja društva prema mladima pravovremena i kvalitetna priprema za saobraćaj kako bi se ove prednosti mladih djelotvorno iskoristile i pravilno kanalisale.

Poznata je i činjenica da mladi vozači i po godinama starosti i po vozačkom iskustvu bitno više učestvuju u saobraćajnim nezgodama od starijih vozača i vozača s većim iskustvom, bez obzira promatraju li se saobraćajne nezgode u

IV Savjetovanje sa međunarodnim učešćem: Mobilnost i sigurnost cestovnog prometa

odnosu na broj stanovnika, broj prevezenih kilometara ili u odnosu na ukupan broj vozača. Ovaj problem prisutan je i u drugim razvijenim europskim i izvan europskim državama, no one već duže vrijeme poduzimaju, na različitim nivoima odgovornosti, cijeli niz aktivnosti koje se temelje na utvrđenoj strategiji djelovanja u rješavanju ovoga problema.

Nesrazmjerno veliko sudjelovanje mladih vozača u Bosni i Hercegovini u saobraćanim nezgodama, u uporedbi s njihovom zastupljenošću u saobraćaju, ukazuje na ozbiljan društveni problem koji sistemski treba rješavati. Do nedavno se cijeli problem svodio na bilježenje broja saobraćajnih nezgoda, traženja odgovornih za to stanje i u pravilu na nepoduzimanje odgovarajućih mjera. Naime, cjelovit i konzistentan odgovor zašto baš mladi vozači i vozači s nedovoljnim iskustvom u upravljanju vozilom sudjeluju u tako velikom broju saobraćajnih nezgoda s poginulima i povrijeđenima, vrlo je teško dobiti.

Problem je vrlo složen, kompliciran, općedruštven i uključuje mnoštvo psiholoških, socioloških, edukativnih i drugih parametara, te zahtijeva detaljnu analizu cjelokupnog cestovnog saobraćajnog sistema radi utvrđivanja osnovnih uzroka koji dovode do stradanja mladih vozača. Na osnovu toga neophodno je efikasno reagovanje društva u saobraćaju sa odgovarajućim sistemom zaštite ljudi i materijalnih dobara koje zahtijeva implementaciju smišljenog, sveobuhvatnog, planskog i sinhronizovanog sistema raznih i uzajamno povezanih organizacionih, vaspitnih, obrazovnih, tehničkih i drugih mjera i aktivnosti, da bi se stanje sigurnosti saobraćaja svelo u društveno prihvatljive granice.

2. MLADI VOZAČI I SIGURNOST SAOBRAĆAJA

Problem nesrazmjerno velikog sudjelovanja mladih vozača u saobraćajnim nezgodama u usporedbi s njihovom općom zastupljenošću u cestovnom prometu jako je izražen i traži adekvatne mjere i rješenja. Proveden je velik broj istraživanja o mladim vozačima (posebno u razvijenim zemljama) i stečena su znanja o tome zašto je ta dobna skupina vozača toliko rizična. Utjecaj starosne dobi-godina starosti vozača na sigurnost saobraćaja može se posmatrati kroz faktore koji utiču na ponašanje mladih vozača i njihovo sudjelovanje u saobraćajnim nezgodama.

Mladi ljudi najčešće imaju optimalne fizičke preduslove, ali im još nedostaje životno i saobraćajno iskustvo, saobraćajna zrelost, kao i baza zdravne strukture ličnosti koja bi tim

preduslovima dala najpovoljniji oblik za postizanje cilja. Oni imaju dobre perceptivne i reakcione sposobnosti ali to za bezbjedno upravljanje vozilom nije dovoljno. Kod mladih često postoji nesklad između samopouzdanja, stvarnih psihofizičkih sposobnosti organizma i tehničkih mogućnosti vozila. U ovom starosnom dobu zbog još neutvrđenog samoosjećanja, nedovoljno izgrađene samosvijesti i samokritičnosti, nepoznavanja sopstvenih granica, dolazi često do precenjivanja subjektivnih mogućnosti.

Mladi vozači nemaju dovoljno vozačkog iskustva, rutine i vještine koja bi im omogućila efikasniju procenu i snalaženje u složenijim saobraćajnim situacijama. Donja granica za sticanje iskustva i izlaz iz rizične grupe je iskustvo od pređenih 80.000 do 100.000 kilometara. Ne može se potpuno uopštavati ali ipak može se reći da su neka ponašanja u saobraćaju mnogo češće kod mladih nego kod drugih vozača. Kod mladih je procjena vjerovatnoće opasnosti slabija (koja se inače teško uči), a češće čine zakašnjele reakcije i riskantniju strategiju odgovora. Pored toga kod njih je češće prisutna nekritičnost, sklonost avanturizmu, naklonjenost opasnosti i riziku, nepromišljenost koja nekad ide do lakomislenosti, neobuzdanost i plahovitost. Sve ovo udruženo sa željom za isticanjem i afirmacijom može dovesti do ponašanja bremenitog opasnošću. Pojavni oblik kroz koji se ove sklonosti često manifestuju, odnosno dobijaju svoj konkretan izraz, između ostalog je upravljanje vozilom neprilagođenom brzinom.

Oslim toga mladi su obično impulsivniji često emotivno napeti, nedovoljno promišljeni, skloni riziku i manje razmišljaju o posljedicama. Kod mladih može doći i do neusklađenosti biološkog i psihološkog sazrijevanja. Nedovoljno razvijena socijalna odgovornost je jedna od karakteristika mladih. U vožnju unose mladalački nemir, svoj prkos, strastvenost i oduševljenje više nego stariji vozači. Potreba za afirmacijom i isticanjem uslovljava otpor prema autoritetu odraslih, društvenim normama i socijalnim prilikama u svojoj sredini. Kod mladih su prisutne i socijalne devijacije i druge nepoželjne karakteristike ličnosti. Lična i socijalna neprilagođenost povećava agresivnost, brzinu, rizik. Mladi su izloženi rizičnijim uslovima vožnje (vožnja noću i dr.), teže kontrolišu kvalitet i kvantitet izloženosti riziku i skloni su podcjenjivanju opasnosti.

Ponašanje mladih u saobraćaju je ponašanje dokazivanja sa tendencijom brzog napredovanja (uspješnom hodu prema cilju), pri čemu se opasnost prije potcjenjuje nego previđa. Mladi vozači pokušavaju da svoje ponašanje odvoje od konvencije i da ga usklade sa sopstvenim iskustvom i normama koje su sami razvili. U vezi sa ovim jasno je zašto mladi vozači ispoljavaju povećanu

IV Savjetovanje sa međunarodnim učesćem: Mobilnost i sigurnost cestovnog prometa

spremnost za prekoračenje ograničenja brzine u saobraćaju. Povećana spremnost mladih vozača da ulaze u rizik svodi se ne samo na povećanje praga straha nego i na pogrešno shvatanje objektivne opasnosti i konačno moglo bi da se radi o uzajamnom djelovanju obje alternative.

Motorno vozilo sa svojim mogućnostima, brzom promjenom sredine, velikom brzinom, situacijama (pa i opasnim) koje se brzo mijenjaju, pruža mladima veliku mogućnost za zadovoljenje potreba za afirmacijom i emocionalnim rasterećenjem pokazujući da mogu učiniti ono što drugi ne mogu. Zbog svega ovoga, težnja mladih za afirmacijom u saobraćaju vrlo lako može dobiti pogrešan oblik. Zdrava težnja za afirmacijom je potrebna i važna kod mladih ako se zadovoljava na pravi način, pravim vrijednostima i doprinosom zajednici, međutim, ako se pogrešno usmjeri može dovesti i nehotično do teških posljedica. U saobraćaju mladi mogu lakše ovakvu grešku napraviti nego u mnogim drugim oblastima društvenog života. Zbog toga im je pomoć odraslih potrebna, ako ova pomoć izostane a na raspolaganju im ostanu motorna vozila onda su izgledi za neadekvatna ponašanja u saobraćaju veći.

Prvi segment tog složenog sistema je osposobljavanje kandidata za vozača, drugi su sposobnosti, osobine ličnosti i stavovi s kojima se kandidat uključuje u proces učenja vožnje, a treći znanja, vještine i novoizgrađeni stavovi s kojima se mladi vozač uključuje u saobraćaj. ***Analiza utjecaja tih faktora na ponašanje mladih vozača i njihovo sudjelovanje u saobraćajnim nezgodama može dati brojne sugestije u smislu pronalaženja adekvatnih rješenja u sistemu osposobljavanja kandidata za vozača i vozačkih ispita, što će imati nedvojbeno uticaja na sigurnost mladih vozača i svih učesnika u saobraćaju.***

3. PRIPREMA I OSPOSOBLJAVANJE VOZAČA MOTORNIH VOZILA

Sadržaj i obim pripreme ljudi za učešće u saobraćaju zavisi i od uloge koju imaju u saobraćaju. Osnovna pažnja u sistemu pripreme, svuda u svijetu, usmjerena je prema vozačima motornih vozila, jer oni upravljaju sredstvima koja su najveći izvori rizika u saobraćaju. Ova mjera društvene intervencije zaslužuje posebnu pažnju prije svega zbog:

- velikih efekata po sigurnost saobraćaja koji se ko nj mogu postići (oko dvije trećine saobraćajnih nezgoda izazivaju vozači motornih vozila);
- racionalnosti i ekonomičnosti (kvalitetna priprema ne smanjuje samo broj nezgoda i njihovih posljedica, nego smanjuje i potrebu kasnijeg

preduzimanja drugih skupljih i manje efikasnih mera);

- dugotrajnosti efekata, djelotvorno dejstvo kvalitetne pripreme mladog vozača odraziće se pozitivno na njegovo ponašanje u saobraćaju do kraja života (efekti traju decenijama za razliku od nekih drugih mjera gdje se efekti brzo gube);
- humanosti (pored ostalog i nehumano je nepripremljene ljude pustiti u saobraćaj i povećanoj opasnosti izložiti i njih i druge korisnike puta);
- etike (etički je neprihvatljivo da društvo ne izgradi solidan sistem pripreme za saobraćaj a da poslije preko svojih organa kažnjava ljude zbog ponašanja koja su posljedica i propusta u sistemu pripreme);
- relativno malih troškova (cijene) smanjenja saobraćajnih nezgoda kroz ovu mjeru;
- relativno velike otpornosti neadekvatnih ponašanja prema drugim mjerama društvene intervencije kojima kasnije treba mijenjati ponašanje zbog pogrešno formiranih navika, shvatanja, stavova i vještina u procesu pripreme (obuke).

Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila je finalni dio pripreme za saobraćaj ove kategorije korisnika ceste. Ova vrsta institucionalnog saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja relativno kratko traje pa ne omogućava veliki prostor za postupnost i inspirisana je potrebom sticanja vozačke dozvole. Ako kroz obuku vozač stekne samo informativna znanja o saobraćajnim propisima, saobraćajnim znakovima i osnovna znanja o funkciji vozila, on neće biti dobar vozač nego samo bolje obaviješten učesnik u saobraćaju koji je stavljen za upravljač motornog vozila, a to mu nije dovoljno za uspješno učešće u saobraćaju. Obuka mora pružiti mnogo više od upoznavanja sa činjenicama i razvijanja motoričkih sposobnosti. Za uspješno ponašanje presudne su navike, shvatanja, način mišljenja, odnos prema društvenim normama i obavezama u saobraćaju. Po mnogima, razlika između dobrih i loših vozača nije u poznavanju činjenica nego u navikama, shvatanjima, stavovima i načinu mišljenja. Dobar dio današnjih teških problema u saobraćaju su posljedica nedovoljne pripreme, nekvalitetne obuke sadašnjih vozača.

Kroz obuku treba pomoći budućem vozaču da u skladu sa najvišim standardom poznavanja činjenica i vještine, svijesti i promišljenosti uspješno upravlja vozilom. Putem nastave, poučavanja, navikavanja i drugih vrsta pomoći, potrebno je formirati uzornog, tolerantnog, obazrivog, svjesnog odgovornosti, etički oplemenjenog vozača. Da bi se to postiglo, između ostalog, kroz obuku kod budućih vozača treba razviti smisao odgovornosti, shvatanje da sigurno odvijanje saobraćaja, pored drugih faktora, zavisi i od ponašanja samih učesnika, njihove međusobne

saradnje i solidarnosti kojoj i on mora doprinijeti, pomoći drugom učesniku kada je u nevolji, odnosno kada dođe u nezavidnu saobraćajnu situaciju i sl.

Kako kroz obuku za vozače motornih vozila pretežno prolaze mladi ljudi koji su tek ispunili uslov za sticanje vozačke dozvole, potrebno je kod njih pobuditi osjećanje odgovornosti u periodu kada je izražena sklonost ka rizicima i ludoj odvažnosti koja u saobraćaju može biti vrlo opasna. Da bi se pripremili da postanu disciplinovani vozači, između ostalog mora im se ukazati i na uzroke i moralne, emocionalne i materijalne posljedice saobraćajnih nezgoda. Pored spoljnih opasnosti mladom čovjeku treba ukazati i na opasnosti od njega samog, na varke koje njegov organizam emituje u toku upravljanja vozilom. Umjesto avanturističkih predstava o upravljanju motornim vozilom treba razviti druge kategorije racionalnog tipa (oprez, pažnju, korektnost, solidarnost).

Autoškola treba da afirmiše sigurnost kao najvažniji cilj obuke. U sklopu toga treba jačati motivaciju za stil vožnje koji daje prednost sigurnosti. Kandidata, između ostalog, treba naučiti da svojim ponašanjem ne stvara opasne situacije, a ako u takvu situaciju dođe da zna kako iz nje može da se izvuče. Čovjek se ne rađa kao vozač motornog vozila, zbog toga mu je potrebna pomoć, koju društvo najvećim dijelom pruža kroz sistem obuke. Efikasnost sistema obuke zavisi od organizacije, kadrovske i tehničke osposobljenosti subjekata kojima je povjerena obuka vozača i njihove ukupne osposobljenosti da kroz obuku adekvatnom metodologijom daju budućim vozačima, odgovarajuće sadržaje. Ukoliko je sistem obuke neadekvatan ili opterećen negativnim pojavama, onda će i efikasnost sistema biti umanjena.

Efekte obuke može umanjiti suviše komercijalizovana i skupa obuka. Skupu obuku ljudi izbjegavaju, nastoje da prođu što jeftinije pa uzimaju samo onoliko časova obuke koliko je neophodno da bi izašli, makar i nedovoljno pripremljeni, na vozački ispit. Drugi pak skupu obuku zaobilaze na taj način što pokušavaju samo formalno ispuniti uslove potrebne za vozački ispit bez obzira što praktično za saobraćaj nisu dovoljno pripremljeni. Ako ne prođe kroz solidnu obuku, vozač može steći znanje koje mu je potrebno da položi vozački ispit, ali to znanje neće biti temeljno i izostaće vaspitni efekt koji ima veliki značaj za uspješno ponašanje u saobraćaju.

Rezultati pojedinih mjera pa i obuke u najvećoj mjeri zavise od institucija koje ih sprovode. Propuste i nedostatke koje naprave nosioci obuke u formiranju vozača mnogo je teže i skuplje ispravljati kasnije raznim mjerama ili oblicima dopunskog saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja.

Tako na primjer troše se relativno velika sredstva na razne propagandne mjere koje imaju za cilj da privole vozače da se ponašaju na određeni način, međutim, bilo bi mnogo efikasnije i jeftinije da autoškole svoje kandidate za vozače od prvog časa navikavaju na takvo ponašanje.

4. VOZAČKI ISPIT

Vozački ispit je društveno opravdana kontrolisana selekcija u pogledu znanja, prilagođenosti i vještine potrebne za samostalno upravljanje motornim vozilom u saobraćaju. Ova selekcija, kao i selekcija uopšte, vrši se iz humanih pobuda, jer se na ovaj način unapređuje sigurnost saobraćaja i štite određene društvene vrijednosti. Smisao i društvena funkcija vozačkog ispita biće veća ukoliko on obezbijedi takve kriterijume (optimalne) koji će, što je moguće više, pogoditi koji je to minimum i kojih znanja i vještine neophodan za sigurno učešće u saobraćaju, kao i da pravo na upravljanje vozilom steknu (ispit polože) samo oni koji to znanje i vještinu posjeduju.

Kod određivanja ovih kriterija treba imati u vidu relativno velike zahtjeve koje pred vozača postavlja savremeni saobraćaj. U današnjem saobraćaju vozač je prisiljen da stalno donosi odluke o svom ponašanju, te odluke samim tim i njegovo ponašanje ne mogu biti pravilni (sigurni) ako nema odgovarajuće znanje i vještinu. Zbog ovoga je mnogo lakše i za društvo mnogo prihvatljivije veću pažnju posvetiti čovjeku prije ulaska u saobraćaj nego ga kasnije lišavati stečenog prava, u ovom slučaju vozačke dozvole. Ako društvo već ima takvu mogućnost (a to je vozački ispit) korisnije je i za društvo i za samog kandidata da se ta mogućnost odmah na početku iskoristi i u saobraćaj ne pusti vozač, koji za sigurno učešće u njemu nije saznao, nego ako se ta mogućnost propusti da bi se kasnije mnogo teže taj propust ispravljao, ukoliko i za to, zbog moguće tragične posljedice, ne bude kasno.

Postavlja se pitanje koji su to optimalni kriterijumi, koje sistem vozačkog ispita treba da obezbijedi kako u saobraćaj ne bi ušli i vozači koji nemaju potreban minimum znanja za sigurno učešće u njemu. Poznato je da novi vozači, u izvesnoj mjeri predstavljaju povećanu opasnost u saobraćaju. Ta opasnost, koju unose novi vozači, biće onoliko veća koliko kriterijumi na ispitu odstupaju od optimalnih i koliko znanja koja se na ispitu traže odstupaju od onih koja su sa aspekta sigurnosti najvažnija. Zakonski propisi ne mogu garantovati egzaktnu selekciju vozača. Propisi treba da odrede iz kojih oblasti i koji obim znanja treba od kandidata tražiti na ispitu, način polaganja ispita, sastav i stručnost ispitnih ispitivača i sl. Na onima koji ovaj dio

selekcije sprovode je da nastoje da kriterijume prilagode optimalnim zahtjevima života.

Jedna od važnih funkcija vozačkog ispita je i njegov uticaj na rad autoškola odnosno obuku i pripremu uopšte. Zadatak autoškola odnosno obuke je da svojim kandidatima daju minimum znanja koji je potreban da bi mogli sigurno upravljati vozilom u saobraćaju. Međutim, treba biti realan, autoškole svoj rad i obuku sa kandidatima prilagođavaju zahtjevima koji se pred njihove kandidate postavljaju na vozačkom ispitu. Oni se ne mogu osloboditi te zavisnosti. Ako su zahtevi koji se na ispitima postavljaju pred kandidate veći i autoškole i instruktori moraju dati veći nivo znanja, jer oni svoju obuku i rad moraju prilagođavati tim zahtjevima. Obuka i vozački ispit su tijesno povezani i upućuju na saradnju instruktora i ispitivača. Vozački ispiti predstavljaju pogodno sredstvo da nadležni organi utiču na rad autoškola, odnosno instruktora. Ovaj dio selekcije u dobroj mjeri treba da otkloni nedostatke u sistemu obuke i da ne dozvoli da nepripremljeni vozači uđu u saobraćaj.

Postavlja se pitanje kako ublažavati raskorak između ispita i obuke. Ako je taj raskorak posljedica nekvalitetne obuke, bilo bi vrlo štetno smanjivati zahtjeve na ispitu da bi se taj raskorak ublažio. Na ovaj način se ne mogu otkloniti štetne posljedice nekvalitetne obuke nego se samo mogu povećati negativne posljedice, jer se sa tim povećava zablude i ohrabruju oni koji daju nekvalitetnu obuku. S druge strane, strogost na vozačkom ispitu može dovesti do drugog ekstrema, da se u saobraćaju poveća broj vozača bez vozačke dozvole.

Pored sadržaja i načina sprovođenja ispita i pitanje nadležnosti je bitna komponenta efikasnosti sistema. Pored toga bitno je i pitanje nadležnosti za izdavanje licenci instruktorima za bavljenje obukom i ispitivačima za obavljanje vozačkih ispita, kao i njihovog stalnog stručnog usavršavanja.

5. PRAVNI OKVIR STICANJA VOZAČKE DOZVOLE U BOSNI I HERCEGOVINI

Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila i polaganje vozačkog ispita u Bosni i Hercegovini provodi se na osnovu Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u BiH („Sl.glasnik BiH“ br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 i 18/13) i pratećih pravilnika i drugih normativnih akata koji proizilaze iz tog zakona. Ovu materiju posebno tretiraju:

1. Pravilnik o osposobljavanju za vozača motornih vozila („Sl.glasnik BiH“ broj:46/12),

2. Pravilnik o načinu i uvjetima organiziranja ispita za vozača motornih vozila („Sl.glasnik BiH“ br.46/12),

3. Pravilnik o uvjetima i načinu dobijanja licence („Sl.glasnik BiH“ br. 12/07, 41/07 i 13/13),

4. Pravilnik o sticanju zvanja instruktora vožnje vozača motornih vozila („Sl.glasnik BiH“ br.15/07 i 41/07),

5. Pravilnik o zdravstvenim uvjetima koje mora ispunjavati vozač motornog vozila („Sl.glasnik BiH“ br. 13/07) i

6. Pravilnik o osposobljavanju pružanja prve pomoći („Sl.glasnik BiH“ br. 13/07)

Sticanje vozačke dozvole u Bosni i Hercegovini definisan je kroz procese osposobljavanja kandidata za vozače i vozački ispit koji čine jedinstvenu cjelinu i u kojima učestvuju više subjekata u određenim fazama realizacije procesa, od kojih su posebno značajni:

- zdravstvene ustanove koje utvrđuju tjelesnu i duševnu sposobnost kandidata za upravljanje vozilom,

- auto škole (kao pravna i fizička lica) i saobraćajne stručne škole,

- organizacije Crvenog križa/krsta koje vrše osposobljavanje iz prve pomoći,

- nadležna ministarstva obrazovanja koja vrše provjeru uslova rada autoškola, organizuju i provode licenciranje predavača i ispitivača, školuju instruktore vožnje, organizuju i provode ispite za vozače i vrše kontrolu i nadzor sa drugim ministarstvima rada autoškola i provođenja vozačkih ispita i

- druga sunadležna ministarstva (unutrašnjih poslova, zdravstva, saobraćaja i dr.).

Broj subjekata involviranih u sistem sticanja vozačke dozvole ukazuje na složenost pitanja i njihov značaj u realizaciji ove složene i odgovorne zadaće u društvu.

Osnovna odrednica navedenih pravnih akata je u činjenici da su nosioci većine aktivnosti po pitanjima sticanja vozačke dozvole nadležna ministarstva obrazovanja. Prema ustavnim odredbama nadležnost obrazovanja definisana je na nivou entiteta i kantona što u našim prilikama dovodi u pitanje osnovnu zamisao navedenog pravnog okvira - jedinstvenost i iste uslove svih procesa u sticanju vozačke dozvole na prostoru cijele države, odnosno približavanje ovih aktivnosti i uslova normama i standardima utvrđenim u zemljama Evropske unije. Ovi procesi još se usložnjavaju kada se uzmu u obzir i odredbe navedenih akata da nadležna ministarstva obrazovanja entiteta i kantona mogu u skladu sa tim aktima donositi provedbene akte svih predviđenih procesa bez ikakve koordinacije i usklađivanja što

IV Savjetovanje sa međunarodnim učesćem: Mobilnost i sigurnost cestovnog prometa

dovodi da različitosti uslova po svim osnovama i procesima u sticanju vozačke dozvole na prostoru države Bosne i Hercegovine, što se u dosadašnjoj provedbi i dešava.

Analizirajući navedeni pravni okvir, odnosno normative i procese u sticanju vozačke dozvole u našoj državi, posebno problematiku provođenja istih u proteklom periodu od kada se primijenjuju, uočeno je niz nedostataka i nedorečenosti, posebno neusklađenosti i neuvezanosti između navedenih propisa, a posebno sa drugom legistativom koja na određeni način uslovno po pojedinim pitanjima reguliše ovu oblast, nameće potrebu sistematskog sagledavanja, kompletne analize i usaglašavanja. Isto tako teba navesti činjenicu nedonošenja odgovarajućih propisa na nivoima nižih administrativnih jedinica (obaveznih po Zakonu) što ostavlja prazninu u potpunom zaokruživanju ove tematike.

Uzimajući u obzir činjenicu približavanja naše zemlje zajednici razvijenih zemalja Evrope i potrebe ujednačavanja našeg sistema osposobljavanja kandidata i provođenja vozačkih ispita na nivou najsavremenijih standarda i dostignutih iskustava i potrebu standardizacije sistema osposobljavanja i sticanja vozačke dozvole kroz adekvatnu pravnu regulativu i opredjeljenja, ovim pitanjima daje poseban značaj. Trend globalizacije u harmonizaciji međunarodne regulative koja upravlja ovim nadasve osjetljivim aktivnostima za globalno smanjenje cestovnih saobraćajnih nesreća preko obrazovanja i osposobljavanja vozača motornih vozila, nameće potrebu i veoma sistemskog sagledavanja i unapređenja postojećih rješenja i opredjeljenja. Naravno da to podrazumijeva jedinstveno vođenje ovih procesa uz maksimalno uključivanje svih relevantnih subjekata i institucija u zemlji uz posebno angažovanje stručnih naučnih institucija i afirmisanih stručnjaka, poštujući principe globalizacije i univerzalnosti konzumiranja saobraćaja svih stanovnika, vodeći računa o posebnosti lokalnih ograničenja.

6. ZAKLJUČAK

Jasno je da ugroženost mladih vozača u saobraćaju ovisi o tome kako će ih zajednica uvesti u svijet saobraćaja i kako će odgovarajući subjekti provoditi preventivne mjere, kao i o tome koliko će preventivne mjere biti rezultat odgovarajućih praćenja stanja, istraživanja i analiza.

Poseban segment koji je predmet ovog rada je priprema i osposobljavanje vozača motornih vozila

i sigurnost saobraćaja koji podrazumijeva unifikaciju provođenja svih aktivnosti u složenom sistemu sticanja vozačke dozvole što je imperativ, između ostalog, i Bosne i Hercegovine u pridruživanja EU integracijama i nameće potrebu poduzimanja adekvatnih mjera i aktivnosti na poboljšanju cestovnog saobraćaja.

U tom smislu neophodno je sagledati sva iskustva u provođenju novog sistema u sticanju vozačke dozvole u proteklom periodu, stručno analizirati i vrednovati i uz korištenje iskustava iz razvijenih zemalja Evrope i iznaći modele jedinstvenosti i organizaciju vozačkih ispita izdići na veći institucionalni nivo putem odgovarajućih stručnih organizacija i drugih oblika organizovanja (stručno i materijalno potentnih za provođenje).

Ako na osposobljavanje gledamo iz spomenute perspektive, tada se vidi da cilj osposobljavanja nije samo prolazak na vozačkom ispitu i sticanje vozačke dozvole, već sticanje pozitivnih navika, vještina i načina ponašanja koji će potrajati cijeli život.

Za efikasno poduzimanje ciljeva i aktivnosti koje će dovesti do smanjenja uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda, neophodno je imati odgovarajuću organizaciju, upravljanje, pouzdana praćenja, analize i provjerena saznanja koja će doprinijeti sigurnijoj sredini za sve korisnike cestovnog saobraćaja pa i mladih vozača.

LITERATURA

- [1] Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u BiH („Sl.glasnik BiH“ br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 i 18/13)
- [2] www.ec.europa.eu
- [3] www.sigurnovoziti.hr