

*XII International Symposium  
"ROAD ACCIDENTS PREVENTION 2014"  
Hotel Jezero, Borsko Jezro, 09<sup>th</sup> and 10<sup>th</sup> October 2014.*

*UDK:*

**ПРОБЛЕМИ ОБУКЕ ВОЗАЧА У СРБИЈИ ПО СТУПАЊУ НА СНАГУ  
НОВИХ ПРОПИСА О ОСПОСОБЉАВАЊУ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ**

**Светозар Костић<sup>1</sup>, Петар Рашета<sup>2</sup>, Предраг Атанацковић<sup>3</sup>**

**Резиме:** Мада је крајем октобра 2013 године истекао рок за усклађивање постојећих Решења за рад ауто школа и добијање нових дозвола за рад проблеми везани за овај процес су довели до тога да је до 24 марта 2014 године (последњи доступни подаци на сајту МУПа) нове дозволе за рад добило 412 ауто школа од укупно, до тада, евидентираних преко 900 ауто школа које су радиле са постојећим Решењем за рад. Податак о броју категорија за које су ауто школе добиле дозволу за рад, али и територијална заступљеност ових ауто школа је веома алармантан. Разлоге овом стању треба тражити у начину доношења новог Закона, а посебно у динамици и начину доношења подзаконских аката везаних за осposобљавање кандидата. Реално стање, проблеми и закључци у овом раду су изведени на основу анализе статистичких података добијених од МУПа, као и анализе проблема евидентираних по окрузима.

**Кључне речи:** обука, прописи, ауто школе,

### **1. УВОД**

Друмски саобраћај, са свим својим предностима и манама, поставио је пред човека веома високе стандарде и захтев да се и он сам мења и прилагођава овом саобраћајном систему. Проблеми везани за безбедност саобраћаја на путевима у нашој земљи су мобилисали све меродавне субјекте са циљем изналажења начина да се безбедност људи који имају додир са саобраћајним системом повећа.

Почетком овог века је, под притиском јавности, а посебно средстава информисања, започет рад (по ко зна који пут) на реформисању правног оквира у области безбедности саобраћаја на путевима. Јавност је уз организован притисак допринела и да се по кратком поступку усвоји НОВИ Закон о безбедности саобраћаја на путевима који ступа на снагу 10. јуна 2009 године, али је почео да се примењује 10. децембра исте године.

У самом процесу припреме НАЦРТА и коначног текста овог правног акта, у средствима јавног информисања, а и шире, је провејавало мишљење да је један од основних разлога лоше безбедности учесника у саобраћају: лоша и некавалитетна обука

---

<sup>1</sup> Проф. др. Светозар Костић, дипл.инг.саобр. Факултет техничких наука Нови Сад,  
[sasakostic49@gmail.com](mailto:sasakostic49@gmail.com)

<sup>2</sup> Петар Рашета, дипл.инг.саобр. Привредна комора ауто школа Србије,  
[office@raseta.co.rs](mailto:office@raseta.co.rs)

<sup>3</sup> Проф.др. Предраг Атанацковић, дипл.инг.саобр. Факултет техничких наука Нови Сад,  
[predragatanas.milic@gmail.com](mailto:predragatanas.milic@gmail.com)

будућих возача. Представници ауто школа су тврдили да су ауто школе увек обављале своју делатност само у складу са нормативним оквирима који су важили у време њиховог обављања и да је основни услов за квалитетан рад ауто школа доношење квалитетних законских и подзаконских аката.

Очигледно је да смо сви очекивали много од доношења нових правних аката у овој области. А да ли смо постигли жељене и очекиване резултате у овом периоду примене ових аката? То је велико питање, а ако нисмо, због чега је то тако?

Аутори су покушали да анализом самог процеса доношења правних аката у овој области, суштином појединих њихових одредби, а посебно анализом постигнутих резултата у овом периоду у области оспособљавања кандидата за возаче да дођу до одређених закључака који ће указати на проблеме који су настали. Такође, би ће мо храбри да покушамо да предложимо и могућа решења за превазилажење бројних проблема у овој области.

## 2. ОСНОВНА ОБЕЛЕЖЈА ПРОЦЕСА ДОНОШЕЊА ЗАКОНСКИХ АКАТА

Закон о безбедности саобраћаја на путевима је основи правни акт у области друмског саобраћаја и његов задатак је да на јасан и једнозначан начин дефинише основне појмове којим ће се дефинисати и појашњавати обавезе, права и начин понашања свих субјеката који су везани за ову област.

Законом се дефинишу и рокови доношења неопходних подзаконских аката којим се ближе дефинишу одређени задаци, права и обавезе субјеката у овом систему. Рок за доношење подзаконских аката је био 6 месеци. Наравно, били смо наивни када смо очекивали да ће то бити 10 децембар 2009 године.

Закон је ступио на снагу и ако је било присутно пуно одредби које су биле нејасне, али многе и стручно нетачне. По ступању на снагу Закона, и до дана почетка његове примене ни један подзаконски акт није био донет, а камоли да је почео да се примењује. Овде посебно истичемо подзаконска акта везана за оспособљавање кандидата за возаче.

Први у низу планираних Правилника у области оспособљавања будућих возача је изашао Правилник о возачким дозволама и он је ступио на снагу 01 јануара 2011 године. Сви смо били изненађени овим редоследом усвајања подзаконских аката, јер смо сматрали да овај Правилник треба да ступи на снагу на крају списка Правилника везаних за обуку возача. Изненађени су били и представници Управе саобраћајне полиције који су, интерним актом, (ОБАВЕШТЕЊЕМ), померили његову примену на 14 јануар 2011 године.

Ступањем на снагу овог Правилника и **применом његових одредби државна администрација је НАНЕЛА НЕНАДОКНАДИВУ ШТЕТУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА, јер је омогућила да у обуку ступе 16-сто годишњаци и да се обучавају по старим Правилницима, јер нови нису били донети.**

Остала четири Правилника, која су најзначајнија за област обуке кандидата за возаче, су објављена у Службеном гласнику РС број 53 од 24 маја 2012. године. У прелазним одредбама је дефинисано да **ступају на снагу** истеком ПЕТ МЕСЕЦИ од дана објављивања у службеном гласнику, значи 24 октобра 2012 године. Законом је дефинисано да све ауто школе имају рок од годину дана да своја стара Решења замене новим дозволама за рад. Ово, у коначном значи да је овим актима предвиђено да ауто школе почну са новим начином оспособљавања кандидата за возаче после **ВИШЕ ОД 4 ГОДИНЕ** од дана ступања на снагу Закона.

## 2.1. ПРИМЕРИ НЕКИХ ЗАКОНСКИХ ОДРЕДБИ КОЈЕ НЕГАТИВНО УТИЧУ НА ОБУКУ ВОЗАЧА И БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Већ смо истакли да смо анализом одредби Закона дошли до поузданог закључка да су неке нејасне, али и стручно нетачне. Многе од спорних одредби примењују се директно у обуци возача и могу да утичу на погрешно образовање будућих возача.

Како да протумачимо ове одредбе Закона:

**пут** је изграђена, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописима

а затим на основу ове дефиниције пута, како да протумачимо да је улица пут када тамо имамо и фонтане и дрвореде и коловоз и бицикличке стазе и тротоаре.

**улица** је јавни пут у насељу који саобраћајно повезује делове насеља

**тротоар** је посебно уређен део пута поред коловоза намењен првенствено за кретање пешака

Или како да прихватимо да је тротоар део пута када се по њему крећу пешаци, па по основној дефиницији пута следи да је и тротоар пут. Зар тротоар мора бити поред коловоза. У Војводини је тротоар, по правилу, уз куће.

Даље, како да предавач објасни кандидату дефиницију:

"саобраћајна трака је обележени уздужни део коловозне траке намењен за саобраћај једне колоне возила", ако постоји овакав случај, дефинисан у члану 36 став 2 овог Закона



"На путу за саобраћај возила у оба смера на коме постоје три саобраћајне траке, возач не сме возилом да се креће саобраћајном траком која се налази уз леву ивицу пута у правцу кретања возила".

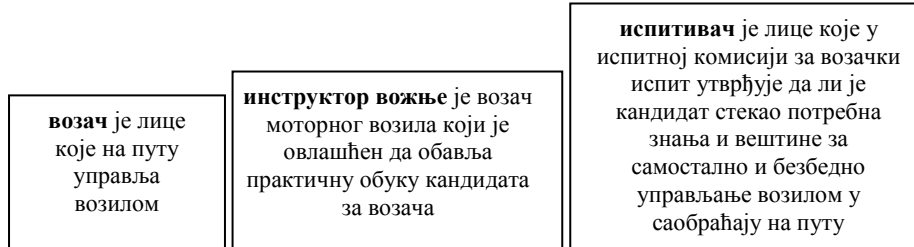
Како можемо да објаснимо кандидату да је претицање и обилажење само када се учесници у саобраћају крећу коловозом.

**обилажење** је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који се не помера, објекта или препреке на **коловозу**

**претицање** је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који се креће **КОЛОВОЗОМ** у истом смеру

**мимолажење** је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који долази из супротног смера

или



Зашто је инструктор возач, а не управља возилом исто као ни испитивач?

У Закону постоје и математички бисери, као на пример:

Одстојање између вучног и вученог моторног возила, ако се вуче **ужетом**, мора да износи од три до пет метара, а ако се вуче помоћу **круте везе**, може да износи и **мање од три**, али **не више од пет метара**

$$6 < 3 < 5$$

Оваквих примера, нетачних и нејасних дефиниција има много, а оне су основ за дефинисање других одредби у Закону. У међувремену, Закон је мењан неколико пута, али ове нетачности нису мењане иако су предочене надлежним институцијама. ЗАШТО?

Анализом одредби Закона уочили смо неке које су НАНЕЛЕ ДИРЕКТНЕ И НЕНАДОКАНДИВЕ ШТЕТЕ по БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА. Наводимо само један, као еклатантни пример. Сви се сећамо да су у средствима јавног информисања ВОЗАЧИ ТРАКТОРА и њихово учешће у саобраћају означени као посебан проблем за безбедност свих учесника. Због тога је нови Закон предвидео да нико не може да управља трактором, ако не полаже ПОСЕБАН ИСПИТ за возаче трактора.

**МОЛИМО ВАС обратите пажњу шта је овај ЗАКОН дозволио у члану 196.**

Лицима која су до дана **ступања на снагу** овог закона стекла право на управљање моторним возилима, односно скуповима возила одређене категорије, тракторима, радним машинама, мотокултиваторима, бициклима са мотором и трамвајима, на њихов захтев издаће се возачка дозвола за управљање моторним возилом, односно скупом возила следећих категорија:

**Тачка 1: А категорије** - возачка дозвола за управљање моторним возилима категорија **А, А1, А2, F, АМ и М**

**Тачка 5: ПСП**-потврда о познавању саобраћајних прописа - **F, М и АМ**

Држава је у саобраћај увела **НЕКОЛИКО ДЕСЕТИНА, А МОЖДА И СТОТИНУ ХИЉАДА возача ТРАКТОРА**, који нису могли ни за време старог закона да управљају трактором са дозволама ових категорија. Сада им је држава **ПОКЛОНИЛА ДОЗВОЛЕ ЗА ТРАКТОР**. Супротном овом чину, у истом Закону возач теретног возила - тешког камиона, мора ће да полаже за трактор. ЧУДНО, ЗАР НЕ? Посебно интересантно да држава ову одредбу није желела да измени, већ је важење ове одредбе **ПРЕЋУТНО** продужила све док се обука и полагање возачког испита обављало по СТАРОМ закону, а то је **трајало све до 24 октобра 2012 године**.

## 2.2. ЗАКОНОМ ПРОПИСАНИ УСЛОВИ ЗА РАД АУТО ШКОЛА

### Чланом 208 Закон је дефинисао следеће материјалне услове:

Правно лице из члана 207. став 1. овог закона, односно огранак привредног друштва из члана 207. став 4. овог закона, мора да има:

- 1) најмање једну прописно опремљену школску учионицу за теоријску обуку и полагање возачких испита за најмање 10 кандидата, у власништву привредног друштва, односно средње стручне школе или узету у закуп. Учионица може бити закупљена само за потребе једног правног лица, односно огранка,
- 2) пословни простор за административне послове у власништву правног лица или узет у закуп. Пословни простор може бити закупљен само за потребе једног правног лица, односно огранка,
- 3) прописана наставна средства и учила,
- 4) најмање три возила “В” категорије и најмање по једно возило за остале категорије возила, за које правно лице, односно огранак врши обуку кандидата за возаче, која су регистрована на правно лице или су обезбеђена по основу лизинга. Уколико се не обавља обука кандидата за возаче моторних возила “В” категорије, правно лице мора имати укупно најмање три возила одговарајућих категорија која су регистрована на правно лице или су обезбеђена по основу лизинга,
- 5) уређени полигон за почетну практичну обуку возача, који омогућава извођење радњи са возилом прописаних наставним програмом, у власништву правног лица или узет у закуп

Поставља се, по нама, оправдано питање: Да ли је рационално да се једна учионица користи само за потребе једног правног лица?

Анализом ових услова лако се може доћи до закључка да једна ауто школа која жели да пружи услуге у својој средини за обуку кандидата за возаче за све прописане категорије **МОРА ДА ИМА У ВЛАСНИШТВУ 19 ВОЗИЛА**. (АМ, А1, А2, А, Б1, Б, Б, Б, БЕ, Ц1, Ц1Е, Ц, ЦЕ, Д1, Д1Е, Д, ДЕ, Ф и М) Да ли је то реално и рационално?

Такође је веома упитно да ли је реално и рационално да свака локална самоуправа обезбеди ауто школама простор за организацију полигона за обуку свих категорија, посебно када се имају у виду Правилником дефинисане димензије ових полигона.

### ЧЛАНОМ 209 ЗАКОН ЈЕ ДЕФИНИСАО КАДРОВСКЕ УСЛОВЕ:

Правно лице из члана 207. став 1. овог закона, односно огранак из члана 207. став 4. овог закона, дужно је да има у радном односу, на одређено или неодређено време:

1. са пуним радним временом, најмање три инструктора вожње “В” категорије и најмање једног инструктора за сваку од категорија возила за које врши оспособљавање кандидата за возаче. Уколико правно лице не врши оспособљавање кандидата за возаче моторних возила “В” категорије мора имати укупно најмање три инструктора вожње одговарајућих категорија,
2. најмање једног предавача теоријске наставе,
3. најмање једног испитивача за сваку од категорија возила за које правно лице врши оспособљавање.

### ЧЛАНОМ 229 СТАВ 3, ЗАКОН ЈЕ ДЕФИНИСАО:

Моторно возило категорије В, С1, С, Д1 и D мора имати уграђен тахограф.

Законодавац је дефинисао ову обавезу не водећи рачуна о техничким проблемима увођења овог уређаја и искуствима земаља из нашег окружења. Самим тим је овим створен проблем који ће бити тешко решив, а ауто школама ће стварати проблеме.

### 2.3. ПРОПИСАНИ УСЛОВИ ПРАВИЛНИЦИМА ЗА РАД АУТО ШКОЛА

Као што смо навели, Правилници су објављени 24 маја 2012 године, скоро три године после објављивања Закона. Анализом услова за рад ауто школа, који су дефинисани овим правилницима, мора се закључити да су ти услови веома поштрени у односу на законски дефинисане услове и то до тог нивоа да су, по нама, у супротности и са Законом о државној управи, који не дозвољава да се субјекти обавезују подзаконским актима више него што су обавезани Законом.

Да погледамо:

**Члан 3.** Правно лице мора имати простор који обухвата:

- 1) учионицу за теоријску обуку, односно полагање теоријског испита, (у даљем тексту: учионица), са прописаним средствима, училима и опремом за оспособљавање;
- 2) простор за административне послове;
- 3) најмање један тоалет.

Простор из става 1. овог члана не може бити део угоститељског простора ни простора у којем се организују игре на срећу и не може бити непосредно повезан са нима и мора бити:

- 1) део грађевинског објекта за који је издата употребна дозвола у складу са прописима који регулишу планирање и изградњу;
- 2) пословни простор који је као такав евидентиран.

Касније ће се испоставити да је ово један од великих проблема у испуњавању услова за добијање доизволе за рад за многе ауто школе.

**Члан 7.** У учионици се мора обезбедити најмање 10 рачунара на којима се полаже теоријски испит и рачунар са којег се води теоријски испит, а у простору за административне послове се мора налазити централни рачунар оспособљавања кандидата (у даљем тексту: централни рачунар), као и услови за њихово коришћење.

Овај услов је за ауто школе био посебно отежавајући. Да ли је овај услов део "прописно опремљене учионице"? Зашто тако нису опремљене и све друге учионице у образовном школском систему? Школе су имале годину дана да то реализују, а нису знале детаље о конфигурацији рачунара. Наравно, видећемо да је из тог разлога, а не из разлога које су истицале ауто школе, МУП испуњавање овог услова стално пролонгирао.

**Члан 9.** У учионици мора постојати систем за аудио-видео снимање (у даљем тексту: аудио-видео систем) који, сагласно карактеристикама простора у којем је постављен, мора да обезбеди квалитетан снимљени материјал који омогућава идентификацију свих кандидата и предавача теоријске обуке на почетку и крају сваког часа теоријске обуке, односно кандидата и испитивача целим током теоријског испита. Аудио-видео систем мора бити повезан са централним рачунаром на начин да се у случају прекида снимања онемогући наставак оспособљавања.

Аудио-видео систем путем WEB апликације мора омогућити директан увид у запис тока теоријског испита у реалном времену.

Анализирајући овај услов нисмо могли да пронађемо оправдање за његово увођење, како у едукативној, просветној, а тако и у области повећања безбедности саобраћаја, кроз квалитетнију обуку кандидата.

**Па чему онда овај услов?**

МУП је сачинио и донео ове Правилнике, али у току провере испуњавања услова представници МУП-а су схватили да су многи од ових услова нереални, па су их "нон стоп" одлагали, или упутством мењали. Зато морамо напоменути да су Правилници који су ступили на снагу 24 октобра 2012 године, промењени 25 октобра 2013 године, а да нису примењивани ни један дан. Нови правилници ступају на снагу 25 октобра 2014 год. и постоји велика вероватноћа да ће и они бити промењени због својих нереалних услова.

#### 2.4. ДОБИЈАЊЕ НОВИХ ДОЗВОЛА ЗА РАД

До 24 октобра 2013 године преко 400 ауто школа предало је Захтеве за добијање нових дозвола за рад.

МУП је организова излазак комисија на терен које су биле задужене за утврђивање испуњености услова за добијање нових дозвола за рад.

Од 24 октобра 2013 године до 24 марта 2014 године 412 ауто школа у Србији је добило нове дозволе за рад.

Ове школе нису радиле у овом периоду чекања на дозволу за рад у преко 30.000 дана и самим тим су имале директан губитак. Нисмо желели да улазимо у разлоге који су довели до ове ситуације, јер би то захтевао знатно обимнији рад.

МУП је, својим интерним Упутствима, детаљније разрадио процес утврђивања испуњености услова за добијање дозволе за рад. Анализом ових Упутстава морали смо доћи до закључка да је МУП, по нама "проширивао своје надлежности" у односу на оне које су дефинисане Законом и Правилницима, па је од ауто школа захтевано мноштво више него је то дефинисано Законом и Правилницима (поседовни листови других субјеката, на лицу места су ОСЈ утврђивала техничку исправност возила и техничке карактеристике возила и сл)

### 3. КОНАЧНИ РЕЗУЛТАТИ НОВЕ РЕОРГАНИЗАЦИЈЕ ОБУКЕ ВОЗАЧА

Анализиране Законских одредби и одредби које су дефинисане Подзаконским актима, а у великом обиму и интерним упутствима МУП-а тумачења ових одредби довела су до тога да је у Србији, од преко 900 ауто школа остало само њих 400 да обавља ову делатност.

Посебно истичемо да смо без већих тешкоћа морали да закључимо да није проблем само у смањењу броја школа, већ и то што је заступљеност броја категорија за које су ауто школе добиле дозволу за рад, веома смањен, као и структурална заступљеност самих категорија по ауто школама, али и по регионима.

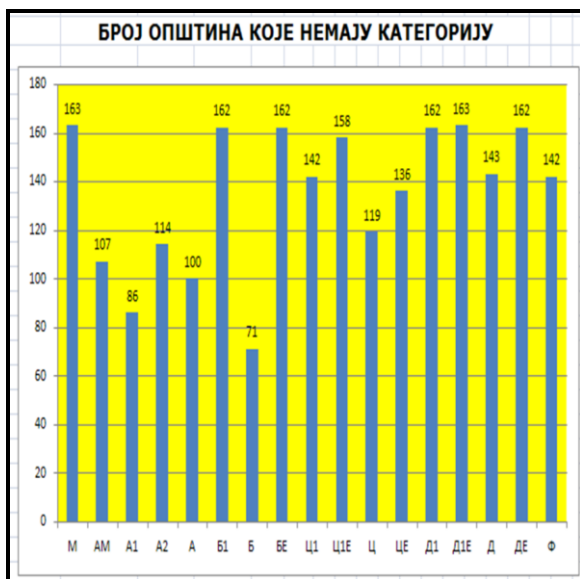
Ево само неколико карактеристичних и егзактних показатеља о овом стању:



## Road Accidents Prevention 2014 Template for Authors

ред. бр.	НАЗИВ АУТО ШКОЛЕ (из АПРА)	даци	КАТЕГОРИЈЕ ЗА КОЈЕ ИМА ДОЗВОЛУ ЗА РАД																
			М	АМ	А1	А2	А	Б1	Б	БЕ	Ц1	Ц1Е	Ц	ЦЕ	Д1	Д1Е	Д	ДЕ	Ф
1	СЕВЕРНО БАЧКИ ОКРУГ	266	0	4	5	1	4	0	5	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1
2	СЕВЕРНО БАНАТСКИ ОКРУГ	425	0	1	3	1	1	0	5	0	0	0	3	2	0	0	1	0	1
3	ЗАПАДНО БАЧКИ ОКРУГ	852	0	9	8	5	5	0	10	0	0	0	3	3	0	0	2	0	2
4	СРЕДЊЕ БАНАТСКИ ОКРУГ	883	0	7	5	4	5	0	11	0	1	1	5	2	0	0	0	0	1
5	ЈУЖНО БАЧКИ	2402	0	17	23	9	12	0	33	1	4	2	9	5	1	0	2	1	3
6	ЈУЖНО БАНАТСКИ	1018	0	5	11	6	6	0	16	0	1	0	6	2	0	0	2	0	3
7	СРЕМСКИ	1094	0	9	10	7	8	0	13	1	1	0	4	4	0	0	1	0	6
8	БЕОГРАД	6171	0	9	32	28	27	0	97	0	4	1	18	5	0	0	4	0	1
9	МАЧВАНСКИ	651	0	8	9	5	7	0	13	0	2	0	3	2	0	0	1	0	0
10	БРАНИЧЕВСКИ	1211	0	6	11	2	7	0	14	0	3	0	3	0	0	0	1	0	0
11	БОРСКИ	680	0	1	4	2	3	0	6	0	1	0	4	2	0	0	1	0	0
12	ПОДУНАВСКИ	1050	0	8	9	3	9	0	14	0	1	0	6	2	0	0	2	0	4
13	КОЛУБАРСКИ	873	0	5	9	5	5	0	13	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0
14	ШУМАДИЈСКИ	1081	0	3	5	2	4	1	21	0	1	1	5	2	0	0	1	0	2
15	ПОМОРАВСКИ	1419	0	6	11	5	5	0	15	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
16	МОРАВИЧКИ	793	0	5	5	0	2	0	10	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
17	ЗАЈЕЧАРСКИ	474	0	1	3	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	ЗЛАТИБОРСКИ	1379	0	3	5	2	4	0	20	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
19	РАШКИ	2107	0	5	8	6	7	0	19	0	0	0	3	3	0	0	2	0	0
20	РАСИНСКИ	1150	0	9	13	3	4	0	15	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
21	НИШАВСКИ	1277	0	8	14	3	10	0	20	0	8	0	3	0	0	0	1	0	0
22	ПИРОТСКИ	256	0	3	3	1	2	0	4	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
23	ТОПЛИЧКИ	296	0	1	2	1	1	0	3	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1
24	ПЧИЊСКИ	1363	0	2	7	1	3	0	17	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0
25	ЈАБЛАНИЧКИ	959	0	4	10	5	7	0	14	0	1	0	4	2	0	0	1	0	1
26	КОСОВСКИ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	УКУПНО	30130	0	139	225	107	149	1	412	2	32	5	96	42	1	0	25	1	27

Подаци добијени 24 марта 2014. године



ДОЗВОЛЕ ДОБИЛО	337
РЕГИОНИ СА 17 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 16 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 15 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 14 КАТЕГОРИЈА	1
РЕГИОНИ СА 13 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 12 КАТЕГОРИЈА	1
РЕГИОНИ СА 11 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 10 КАТЕГОРИЈА	4
РЕГИОНИ СА 9 КАТЕГОРИЈА	8
РЕГИОНИ СА 8 КАТЕГОРИЈА	7
РЕГИОНИ СА 7 КАТЕГОРИЈА	1
РЕГИОНИ СА 6 КАТЕГОРИЈА	2
РЕГИОНИ СА 5 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 4 КАТЕГОРИЈА	1
РЕГИОНИ СА 3 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 2 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 1 КАТЕГОРИЈА	0
РЕГИОНИ СА 0 КАТЕГОРИЈА	1
<b>БРОЈ ОКРУГА</b>	<b>26</b>

Ови подаци сами за себе све говоре. Да ли је био жељени резултат:

- да две категорије у целој Србији нису у опште заступљене
- да је пет категорија заступљено у мање од пет општина
- да је само Б категорија заступљена у више од половине свих општина на територији Србије
- расподела категорија по регионима је још неравномернија и критичнија



#### **4. ПРОБЛЕМИ КОЈИ ОСТАЈУ У ОБЛАСТИ ОБУКЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ**

Уочене проблеме у обуци кандидата за возаче могу се систематизовати у пет група, односно на проблеме везане за:

##### **1. примену Закона о безбедности саобраћаја су:**

- a. Услови за рад ауто школа су у неким елементима нереални, нерационални и тешко остварљиви,
- b. Прописани услови за рад ауто школа су у многоме и непримерени у нашим условима, а не примењују их ни земље у окружењу
- c. Неке одредбе су нејасне, стручно нетачне и праве проблем у њиховом преношењу будућим возачима

##### **2. примену подзаконских аката**

- a. Услови за рад поштрени у односу на Закон што је супротно принципима рада државне управе, те ће и у будуће бити тешко остварљиви и практично примењљиви
- b. Многе одредбе су нејасне, те их МУП тумачи интерним упутствима,
- c. Правилницима дефинисане одредбе фаворизују вођење аведенција, а не квалитет обуке кандидата за возаче
- d. Многим одредбама Правилника се изражава непримерена и неаргументована сумња у поштење, од стране државе лиценцираних, субјеката који врше обуку

##### **3. реализацију програмског садржаја обуке кандидата**

- a. Законом и Правилницима је дефинисана ОБАВЕЗНА ТЕОРИЈСКА обука кандидата, при чему кандидат несме да изостане ни са једног часа, иако је свима позната чињеница да се и наставни садржај високошколских установа може самостално обрађивати, а посебно ако се зна да је то омогућено савременом електронском комуникацијом,
- b. Правилником о теоријској и практичној обуци кандидата је дефинисана обавезна разрада наставних планова до таквих детаља да се поставља питање аутономности и кретативности предавача теоријске наставе при обављању своје делатности,
- c. Подела теоријске обуке на основни и посебни курс, на начин како је то регулисано правилницима, отежава рад ауто школа, јер још више уситњава групе
- d. Правилницима је истакнута сумња у поштење лиценцираних извршиоца теоријске и практичне обуке као и лиценцираних испитивача до те мере да се предвиђа увођење аудиовизуелног надзора у време извршења ових послова и то као обавеза правног лица, тј ауто школе
- e. Посебно је проблематично што је предвиђено да контролу вршења ових послова врши ОСЛ које у исто време није лиценцирано, а самим тим, по нама, ни стручно за вршење ових послова

##### **4. контролу вршења ове делатности**

- a. Сматрамо да се дефинисаним начином контроле, а и самим искуствима који су се до сада показала у пракси показује да се неаргументовано ствара "центар моћи" у области контроле ове делатности са тежњом да се он претвори у нови "центар знања" што указује на празнину између институција образовања и новостворених центара контроле овог образовања

##### **5. послове испитивања кандидата**

- a. Правилницима је предвиђена обавеза вођења веома обимне пратеће документације у току испита (посебно практичног дела) што у многоме отежава

пажљиво праћење и контролу показивања потребног знања од стране кандидата, а самим тим угрожава и безбедност учесника у саобраћају

b. Не покривеност теоријског испита питањима из свих области које су дефинисане наставним програмом обезвређује напоре предавача, те и даље упућује кандидате да се баве оним областима које ће бити провераване на испиту

## **6. ЗАКЉУЧАК, СА ПРЕДЛОГОМ МЕРА ЗА ПРЕВАЗИЛАЖЕЊЕ УЧЕНОГ СТАЊА**

Аутори овог рада су себи узели за право да предложе мере за превазилажење напред истакнутих проблема.

1. Извршити измене и допуне Закона и Правилника са много већим учешћем и утицајем струке (искуство и способност да се брзо и ефикасно процени животност, рационалност и економичност одредби законским актима) и науке (истраживања, анализе, предлагања и увођење нових научних метода у технолошки процес који закон регулише)

2. Сматрамо да је проблематика безбедности учесника у саобраћају толико значајна да јој треба посветити много више континуиране пажње, те стога предлагемо да се ова област, као обавезна, пренесе у систем редовног и обавезног образовања деце и омладине, тј у предшколско, основно и средње образовање. Сматрамо да је ова област у најмању руку исте важности као грађанско или верско васпитање, као сексуално васпитање и сл.

3. Сматрамо да је циљ сваког Закона да омогући равноправно задовољавање потреба из ове области свим заинтересованим грађанима, те је због тога потребно изменити став о поседовању возила у власништву ауто школа, јер субјекти у ауто школа "продају знање", а не возила

4. Ако се цела област обуке кандидата неби пребацила у редован систем образовања и васпитања онда је потребно либерализовати начин стицања теоријског знања, јер је то омогућено и у много вишим образовним установама

## **7. ЛИТЕРАТУРА**

[1] ЗАКОН О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ("Сл.гл. РС 41/09, 53/10, 101/11 и 32/13УС)

[2] ПРАВИЛНИК О ВОЗАЧКИМ ДОЗВОЛАМА ("Сл. Гл. РС" број 73/10)

[3] ПРАВИЛНИЦИ ВЕЗАНИ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ (4 КОМАДА) ("Сл.гл. РС" број 93/13, 116/13)

[4] ЗБОРНИК РАДОВА (Научно стручни скуп: СИСТЕМ ОБУКЕ ВОЗАЧА-Апатин 2002 године)

[5] Наставни планови Теоријске и Практичне обуке кандидата за возаче, Привредна комора ауто школа Србије 2014 године, Брошура број 1 и 2, Припремио и уредио, Петар Рашета, дипл.инг.саобр.

[6] МЕТОДИКА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ, Проф. Др. Радослав Драгач, Мр. Мирјана Ђорђевић, Београд 2012

[7] Lipovac K., Stefanović Lj. Stefanović B.: Metodika obrazovanja i obuke vozača, Autoas d.o.o, Sremska Mitrovica, 2008.

INTERNET IZVORI:

[8] <http://prezentacije.mup.gov.rs/usp/Saobracajno-tehnicki%20poslovi/Saobracajno%20tehnicki%20poslovi.html>

[9] <http://tablice.com/novosti-iz-obuke-za-vozace/125-stroziji-uslovi-za-polaganje-vozacog-ispita-i-za-rad-auto-skola-od-25102013> 17.01.2014