



ПРИВРЕДНА КОМОРА АУТО ШКОЛА СРБИЈЕ

www.autoskolesrbije.org E-mail: office@autoskolesrbije.org, tel: 063/474-034; 063/111-70-83; 025/772-711; faks 025/780-520
MB 28769466; PIB 108019082; TR EFG 250-2180000125760-17

КРИТИЧКА АНАЛИЗА РЕЗУЛТАТА УВОЂЕЊА НОВОГ СИСТЕМА ОБУКЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ У СРБИЈИ

УВОД

Почетком овог века били смо сведоци опште дневно информативне хајке на ауто школе које су општим концезусом јавности проглашене за највећег кривца за лошу безбедност у саобраћају на путевима Србије.

Нису помогли ни докази које смо достављали у вези са чињеницом да су ауто школе радиле само онако како су им законодавна правна акта одређивала и омогућавала.

Притисак јавности је био толико велик да је на "пречац" донесен НОВИ ЗАКОН О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА. Закон је ступио на снагу 10 јуна 2009 године, али је почео да се примењује 10 децембра 2009 године.

На сам нацрт, па и предлог Закона је било много аргументованих примедби, али се предлагач, Министарство унутрашњих послова Републике Србије, није освртало на ове примедбе стручне јавности.

У овој анализи ћу се осврнути само на оне проблематичне елементе законске регулативе који се односе на обуку кандидата за возаче.

ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА

Закон је ступио на снагу иако је био "пун" одредби које су биле нејасне, али многе и стручно нетачне.

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

улица је јавни пут у насељу који саобраћајно повезује делове насеља

фонтане и дрвореде и коловоз и бицикличке стазе и тротоаре. 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.

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

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

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

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

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

или

инструктор вожње је возач моторног возила који је овлашћен да обавља практичну обуку кандидата за возача

возач је лице које на путу управља возилом

испитивач је лице које у испитној комисији за возачки испит утврђује да ли је кандидат стекао потребна знања и вештине за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу

зашто је инструктор возач, а не управља возилом као ни испитивач.

Ово је математички бисер

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**

$$< 3 \leq 5$$

Закон је мењан неколико пута, али ове нетачности нису мењане. ЗАШТО? Само да напоменем да је стручна група ПКАШС у стручној анализи нашла преко 100 одредби закона које су у најмању руку биле нејасне и вишесмислене, а у тежим и не ретким случајевима и нетачне. Уз остале примедбе и предлоге за измене Закона ПКАШС је и ове доставила надлежним државним органима.

За сада ћу навести само још један пропуст у Закону који је нанео НЕНАДОКНАДИВУ ШТЕТУ за безбедност саобраћаја. Сви се сећамо да су у средствима јавног информисања ВОЗАЧИ ТРАКТОРА и учешће трактора у саобраћајним токовима означени као посебан проблем за безбедност саобраћаја. Због тога је нови Закон предвидео да нико не може да управља трактором, ако не полаже ПОСЕБАН ИСПИТ за возаче трактора.

МОЛИМ 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, **А**, АМ и М

Тачка 5:

ПСП-потврда о познавању саобраћајних прописа - **А**, М и АМ

Држава је у саобраћај увела НЕКОЛИКО ДЕСЕТИНА ХИЉАДА, А МОЖДА И СТОТИНУ ХИЉАДА ВОЗАЧА ТРАКТОРА који нису могли ни за време важења старог закона да управљају трактором са дозволама ових категорија. Сада им је држава ПОКЛОНИЛА ДОЗВОЛЕ ЗА ТРАКТОР. Супротно овом чину у истом

Закону и возач теретног возила, тешког камиона, ће морати да полаже за трактор. ЧУДНО, ЗАР НЕ? Овде је посебно интересантно да држава ову одредбу није желела да измени, већ је насупрот томе важење ове одредбе **ПРЕЂУТНО** продужила све док се обука и полагање возачког испита обављало по СТАРОМ закону, а то је, богами, **трајало све до 24 октобра 2012 године.**

ЗАР ОВО НИЈЕ БИО СВЕСАН ЧИН ДРЖАВНЕ АДМИНИСТРАЦИЈЕ којим се директно УГРОЖАВАЛА БЕЗБЕДНОСТ ДРУГИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ?

Пропуст у старом Закону да возач са ПСП дозволом има 50% попушта у броју часова за Б категорију **је НИШТА** у односу на овај БИСЕР ДРЖАВЕ.

Да ли је то је допринос борби за повећање безбедности саобраћаја?

ПРАВИЛНИЦИ

Чланом 341 је дефинисано да Министар унутрашњих послова доноси Правилнике везане за обуку возача у року од ШЕСТ МЕСЕЦИ (чудно, али намерно или случајно није дефинисано од када. Логично би било да је то од дана ступања на снагу Закона, јер је логично да се у прелазном периоду до примене Закона који је дефинисан на шест месеци очекује да држава донесе и подзаконска акта).

Нисам био изненађен КАШЊЕЊЕМ МУПа у доношењу ових правилника. Већ сам навикао на њихово "право" да касне и њихов положај који им омогућава да за то не буду кажњени.

Но, био сам изненађен, као многи други зналци из ове области, што је ПРАВИЛНИК О ВОЗАЧКИМ ДОЗВОЛАМА објављен пре свих других правилника. Он је ступио на снагу 1 јануара 2011 године. Сви смо били изненађени, па и Управа саобраћајне полиције тог истог министарства која је због своје неспремности да га примени једним УПУТСТВОМ, који није нигде службено објављен, ПОМЕРИЛА ДАТУМ СТУПАЊА НА СНАГУ овог Правилника на 14 јануар.

Овај Правилник је ДОНЕО ЈОШ ЈЕДНУ **НЕНАДОКНАДИВУ ШТЕТУ** за БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА. Он је дозволио и омогућио да АРМИЈА младих 16-сто годишњака буде укључена у обуку за возаче Б категорије и то по СТАРОМ ПРОГРАМУ И НАЧИНУ извођења обуке. По правилу су и за ово ОКРИВЉЕНЕ АУТО ШКОЛЕ.

Овај Правилник је ОБЕЛОДАНИО ЈОШ ЈЕДАН БИСЕР ЗАКОНА.
ПРОБНА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА.

Члан 182 Закона је неспретно сачињен, те се на опште изненађење свих, па и представника УСП МУПа морало тумачити тако да онај кандидат који добије Пробну возачку дозволу ЈЕДАН МИНУТ ПРЕ ОСАМНАЕСТЕ ГОДИНЕ мора имати пратиоца следећих годину дана, а онај који добије Пробну возачку дозволу ЈЕДАН МИНУТ НАКОН НАПУЊЕНИХ 18 ГОДИНА НЕ МОРА имати пратиоца. Чак и Управа саобраћајне полиције није овако тумачила овај члан бар годину дана, али је касније променила свој став. Уместо да промене спорни члан они мењају свој став.

Постоји један ЗАКОН којим се дефинише понашање Министарстава и државне администрације у државним управама. То је **ЗАКОН О ДРЖАВНОЈ УПРАВИ**. Он је основ за даљу разраду законских одредби Правилницима.

Члан 16.став2.

Министарства и посебне организације не могу прописом одређивати своје или туђе надлежности, нити физичким и правним лицима установљавати права и обавезе које нису већ установљене законом.

Анализирајући донесене ПРАВИЛНИКЕ морао сам да закључим да њихови писци и предлагачи ИЛИ нису прочитали овај закон ИЛИ су га намерно игнорисали.

У овој анализи су ме посебно интересовали Правилници и друга подзаконска акта која су била везана за проблематику обуке кандидата за возаче.

Четири основна Правилника из ове области су:

1. ПРАВИЛНИК о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно огранак привредног друштва или средња стручна школа који врше оспособљавање кандидата за возаче (У даљем тескт: Правилник о условима)
2. ПРАВИЛНИК о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче (У даљем тексту: Правилник о обуци)
3. ПРАВИЛНИК о организовању, спровођењу и начину полагања возачког испита, вођењу и роковима чувања евиденција о возачком испиту и условима које мора да испуни возило на којем се обавља возачки испит (У даљем тексту; Правилник о испитима)
4. ПРАВИЛНИК о садржају, начину вођења и роковима чувања евиденција из области оспособљавања кандидата за возаче (У даљем тексту: Правилник о евиденцијама)

Сви ови Правилници су објављени 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 ОКТОБАР 2012 ГОДИНЕ.

Овај датум је посебно значајан, јер је Законом дефинисано

Члан 351.

Решења којима се утврђује испуњеност услова за рад центара за обуку возача престају да важе након истека једне године од ступања на снагу подзаконских аката којим ће бити уређено питање оспособљавања на основу овог закона.

Одредбе овог члана су се тумачиле тако да свим школама које до 25 октобра 2013 године не добију нове дозволе за рад престају да важе старе дозволе за рад.

Проблем је наступио тумачењем прелазних одредби у овим Правилницима које су давале могућност ауто школама да до овог датума раде по одредбама СТАРИХ ПРАВИЛНИКА.

Члан 31.

Правно лице које врши оспособљавања кандидата на основу решења којим се утврђује да су испуњени прописани услови за делатност оспособљавања кандидата за возаче, издатог на основу захтева поднетог до дана ступања на снагу овог правилника, наставља рад у складу са тим решењем и према прописима који су се до дана ступања на снагу овог правилника примењивали на услове за обављање делатности и начин означавања возила, а **најдуже годину дана од дана ступања на снагу овог правилника.**

ДАН "Д" ЗА РАД АУТО ШКОЛА ЈЕ ПОСТАО 25 ОКТОБАР 2013 ГОДИНЕ.

Датум, 25 октобар 2013 године ће бити најзначајнији датум, јер од њега и због њега настају сви проблеми којим ћу се бавити у овој анализи.

Упозоравали смо представнике УСП МУПа да ће доћи до веома великих проблема ако се не измене одредбе Правилника које ауто школе реално не могу да испоштују у периоду од годину дана које им је омогућио прелазни члан.

Да прво видимо шта је то проблематично што се појавило у објављеним Правилницима као додатни услов за добијање дозволе за рад.

Правилник о условима

Основ за доношење Правилника је Закон о безбедности саобраћаја на путевима:

Члан 210. Став1.

Министар унутрашњих послова доноси ближе прописе о условима које мора испуњавати правно лице из члана 207. став 1. овог закона.

Члан 207. Став 1.

Оспособљавање кандидата за возаче, може да обавља само привредно друштво или средња стручна школа у својој организационој јединици, који испуњавају прописане услове и који за то добију дозволу.

ЧЛАН 208 ЗАКОНА ЈЕ ДЕФИНИСАО МАТЕРИЈАЛНЕ УСЛОВЕ

Члан 208.

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

Код самог доношења Закона ПКАШС је имале примедбе на услове:

- Да учионице могу бити закупљене за потребе ЈЕДНОГ ПРАВНОГ ЛИЦА. Сматрали смо овај услов **нерационалним**.
- Да правно лице мора да има **сва возила у власништву**. И ово смо сматрали нерационалним условом, јер је илузорно и потпуно неоправдано да једно правно лице које жели да се бави обуком кандидата за возаче

свих категорија мора да има у власништву 17 возних јединица. Упозоравали смо надлежне да може да се деси ситуација да поједине општине, па и региони **не буду "покривени"** појединим категоријама. Видећемо касније да се то и десило. Такође смо указивали надлежним органима да стручни радници у ауто школама **ПРОДАЈУ ЗНАЊЕ**, а не возила.

- Посебно смо сматрали непотребним услов дефинисан у члану 229 став 3 Закона да возила за обуку, а посебно возила Б категорије морају имати уграђене **тахографе**. Упозоравали смо надлежне да ће то бити технички тешко изводљиво и да је услов непотребан, јер се ради о интерној делатности у оквиру рада ауто школа. Испоставило се да смо били у праву.
- Да правно лице мора да обезбеди уређени полигон. Указивали смо на проблем који није само у надлежности ауто школа, већ и локалне заједнице. Указивали смо на нерационалност да се у обуци обезбеђује простор велике површине и посебне уређености за само неколико часова по кандидату. Упозоравали смо их да ће ово бити један од тежих услова за испуњавање.

ОЧЕКИВАЛИ СМО ДА СЕ НАШЕ ПРИМЕДБЕ УСВОЈЕ И ДА СЕ ИНИЦИРА ИЗМЕНА ЗАКОНА БЕЗАНА ЗА ОВЕ УСЛОВЕ.

УМЕСТО ТОГА ДОБИЛИ СМО ПРАВИЛНИКЕ И ТО ПОСЛЕ СКОРО ТРИ ГОДИНЕ ОД ДАНА ДОНОШЕЊА ЗАКОНА КОЈИ СУ ДЕФИНИСАЛИ ОВЕ И НОВЕ УСЛОВЕ ЗА ДОЗВОЛУ ЗА РАД

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, односно не може бити непосредно повезан са наведеним просторима.

Простор из става 1. овог члана:

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

Каква је разлика у односу на услове дефинисане Законом?:

Овде је дефинисана обавеза имања **простора** што асоцира на јединствену целину. То је касније и потврђено ИНТЕРНИМ УПУТСТВОМ И ОБЈАШЊЕЊЕМ којим је прецизирано да учионица, административни простор и тоалет морају бити део једног грађевинског објекта. Одмах смо упозоравали да је то у супротности са Законом, јер је тамо дефинисана "најмање једна учионица" и пословни простор за административне послове.

Зар то није дефинисање обавезе веће него што је предвиђена Законом?

Сматрали смо ово нерационалним, јер су многе школе имале закупљене учионице у другим објектима. Наравно, то је отежавало испуњавање овог услова. Многе школе су морале да мењају свој концепт иако су на основу Закона већ улазиле у

реализацију тих услова. Посебно је постао проблем постављање услова за поседовање употребне дозволе и доказа о евидентирању простора као пословног. Сматрали смо да то није надлежност и обавеза закупца.

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. Школе су имале годину дана да то реализују, а нису знале ништа о конфигурацији рачунара. Наравно, видећемо касније да је из тог разлога, а не из разлога које су истицале ауто школе, МУП овај услов нон стоп пролонгирао.

Шта да раде ауто школе које су учионице опремиле рачунарима?

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.

ЗАР ОВО НИЈЕ ОЧИГЛЕДАН ПРИМЕР ПРЕКОРАЧЕЊА НАДЛЕЖНОСТИ.

Сматрамо да је ово заиста непотребан и понижавајући услов за ауто школе. Ово није опрема која служи едукацији и обуци и не може бити део "прописно опремљене учионице" како је дефинисано Законом.

Наравно, због неспремности МУПа и овај услов МУП одлаже нон-стоп.

УСЛОВИ ЗА ВОЗИЛА ДЕФИНИСАНИ ПРАВИЛНИКОМ

Члан 10. Став 2 и 3.

Возило за практичну обуку кандидата (у даљем тексту: возило) не може бити појединачно произведено, односно преправљено, осим у случају уградње дуплих команди, уградње погона на алтернативна погонска горива и преправки у складу са потребама особа са инвалидитетом.

Возило са уграђеним дуплим ножним командама мора имати уређај за давање звучних и оптичких сигнала који се активира при употреби тих команди.

Став 1 члана 10. је дефинисао веома строге и прецизне услове за возила који су преузети из директиве ЕУ. Сматрамо их нереалним за услове у Србији. УСП МУПа је увидела да постоје проблеми те је дозволила неке толеранције на димензије и карактеристике возила (до 1%)

Ставом 2. су елиминисана возила која могу да се користе у саобраћају (ВАН возила, са уграђеним трећим седиштем и сл). Некоректост овог услова је увидела и УСП МУПа и дозволила употребу ових возила.

Сматрамо да је став 3. Прекорачење надлежности и захтевање нечега што није дефинисано Законом. Сматрамо да овај захтев не мора бити обавезан, већ препорука иако се у пракси показало употреба ових уређаја као непрактична за обуку.

Овде ће и даље остати проблем везан за ТАХОГРАФЕ и оправданости куповине скупих возила "виших категорије дозвола".

ПОЛИГОН

Члан 11.

Правно лице које врши оспособљавање кандидата мора имати полигон који омогућава извођење прописаних полигонских радњи, у власништву правног лица или узет у закуп.

Правилницима су додати неки услови који отежавају испуњавање основног услова. Захтева се од ауто школа да предходно испуне услове везане за приступни пут (савремени коловоз ширине 5 метара) и јавни пут на који се укључује полигон (савремени колоовз), а то није у власништву имаоца полигона.

Београд има посебан проблем за проналажење локације за полигон.

Опет се поставља питање оправданости захтева да услов буде обавезност имања полигона, јер се на њему обављају само почетне операције.

ЧЛАН 209 ЗАКОНА ЈЕ ДЕФИНИСАО КАДРОВСКЕ УСЛОВЕ

Члан 209.

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.

Проблеми везани за кадрове настају када Агенција за безбедност саобраћаја преузима на себе право да тумачи шта су валидни документи за кадрове у ауто школама.

Тако, и поред става и одредбе да се стара инструкторска дозвола замењује новом лиценцом улази се у испитивање аутентичности старе дозволе иако има званичан печат МУПа, затим се захтевају потврде о датумима полагања и сл.

Код предавача, АБС преузима на себе право да тумачи која виша или висока школа испуњава услове за будуће предаваче и испитиваче.

Посебан проблем је наступио у тумачењу Закона и члана 350:

Члан 1350.

Одредбе овог закона које се односе на услове које мора испунити предавач теоријске наставе и испитивач у погледу поседовања дозволе (лиценце) и полагања стручног испита, не примењују се до истека једне године од успостављања услова за функционисање и обављање послова Агенције из члана 9. став 2. овог закона.

Кључан проблем је био утврдити када је Агенција за безбедност саобраћаја испунила услове за функционисање и обављање послова. Агенција се изјаснила да је почела да функционисање 4 јануара 2013 године.

Агенција је тада почела да прима захтеве за издавање лиценце за ИНСТРУКТОРЕ.

Међутим, Агенција је први испит за предаваче организовала 13 јула 2013 године, а за испитиваче 25 октобра 2013 године. Сматрамо да су то датуми од којих треба да тече рок од годину, јер су тада почели да обављају послове из члана 9 став 2 а они су:

- "спроводи стручни испит, организује семинаре унапређења знања и обавља проверу знања за предаваче теоријске наставе у обуци возача," или
- "спроводи стручни испит за испитивача, организује семинаре унапређења знања и обавља проверу знања за испитиваче на возачком испиту,"

Прецизни датуми везани за овај проблем нису били дефинисани ни у Закону ни у Правилницима, па се борба водила по скуповима.

АГЕНЦИЈА ЈЕ, у предлогу Правилника о предавачима који је усвојен дефинисала, **ОБАВЕЗУ** будућим предавачима да присуствују **ПРИПРЕМНОЈ НАСТАВИ** коју искључиво организује и спроводи **АГЕНЦИЈА**.

Ово је у директној супротности са чланом 16 став 2 Закона о државној управи који сам већ цитирао, јер се установљавају ОБАВЕЗЕ које нису дефинисане

ЗАКОНОМ (члан 9 став 2 тачка 5). Овим чланом се приморавају високообразовани људи да слушају наставу како би могли да изађу на испит. Каквог ли апсурда. Људи положили 50так и више испита на факултетима, али ето неко мисли да им треба припремна настава. Та припремна настава је условљена бројем пријављених кандидата (око 40) који је неким својим правом установила АГЕНЦИЈА. Са друге стране за испитиваче који могу бити лица и са трећим степеном НИЈЕ ОБАВЕЗНА припремна настава. Они су способнији од високо образованих људи да се сами припреме за испит. **ОВАЈ ЧИН АГЕНЦИЈЕ ЈЕ ДИРЕКТНО УГРОЗИО МОГУЋНОСТ ИСПУЊАВАЊА УСЛОВА ЗА ПРЕДАВАЧЕ КОЈИ ЈЕ СТУПИО НА СНАГУ 4 ЈАНУАРА 2014 ГОДИНЕ. Агенција се није супротставила овој одредби у Правилнику коју је предложила УСП МУПа, а министар усвојио. На овај начин овај чин је и узрок ХАОСУ на тржишту предавача после 4 јануара.**

Представници УСП су и сами схватили да ће доћи у проблем везан за рокове и почели су да разрађују измене ових Правилника. Чак су покушавали, по њиховим изјавама, да реше и проблем одредби члана 351 Закона, изменом тог члана која би омогућила наставак рада ауто школама до добијања нових дозвола за рад. И у њиховим писаним дописима су нас обавештавали да се раде измене Правилника. Све ауто школе су очекивале измене на основу обећања која су давана.

Када смо видели да од тога изгледа нема ништа, а на основу разговора са овлашћеним представницима МУПа и њихових обећања да ће сви који поднесу захтев моћи радити до добијања нове дозволе предложили смо школама да поднесу захтев до 25 октобра, јер до тада ниједна школа није поднела захтев. Наш предлог је прихватило око 400 ауто школа које су поднеле захтев до 25 октобра.

Била је то још једна од ОБМАНА УСП МУПа РС.

То је била ОБМАНА, а ауто школе су **ДОБИЛЕ ТЕЖАК УДАРАЦ** када су сазнале да су **НОВИ ПРАВИЛНИЦИ** објављени **25 ОКТОБРА 2013 ГОДИНЕ**, а да су ступили на снагу већ сутрадан **26 ОКТОБРА 2013** године.

У тим новим правилницима је дефинисан прецизан датум за истицање рока за рад предавача и испитивача без лиценце и одређен је на **4 јануар 2014** године.

Измене Правилника су биле чудне. МУП је ублажио неке услове по питању возила и полигона, али се већ на први поглед могло закључити да су тиме испуњени неки појединачни захтеви представника ауто школа. Општи проблеми нису решени и они ће се јавити већ ове године када буду ступале на снагу одредбе одложене са дефинисаним роком и датумима.

МУП је изгледа увидео да наша писмена упозорења да ће доћи до проблема са роковима нису без основа, па је већ 26 децембра 2013 године објавио **ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ОВИХ ПРАВИЛНИКА**.

Али, ево још једне "ГИМНАСТИКЕ" УСП МУПа. Померио је све рокове који су били везани за обавезе МУПа. Сви рокови су померени до 25 октобра 2014 године. Чак је продужен рок и за **ИСПИТИВАЧЕ** са 4 јануара 2014 на 30 јуни 2014 године, вероватно због тога што до данашњег дана ниједан **ИСПИТИВАЧ** из МУПа није полагао за лиценцу.

За предаваче није померен рок.

УТВРЂИВАЊЕ УСЛОВА

Начин утврђивања услова није дефинисан правилницима, али је дефинисан у посебном ОБРАЗЛОЖЕЊУ сачињеном у УСП МУПа РС од 15.10.2012. године везаном за тумачење и коришћење Правилника.

Приликом утврђивања испуњености услова за добијање дозволе за оспособљавање кандидата врши се:

1. увид у оригиналне исправе чије се фотокопије прилажу,
2. непосредан увид у постојање простора за теоријску обуку, полагање теоријског испита и административне послове и утврђивање да ли исти испуњавају прописане услове,
3. непосредан увид у постојање полигона и утврђивање да ли исти испуњава прописане услове,
4. непосредан увид у простор на аутобуској станици, односно на аутобуском стајалишту, уколико се приликом практичне обуке, односно практичног испита кандидата за возаче моторних возила категорија D1 и D, користи простор на аутобуској станици, односно аутобуском стајалишту,
5. непосредан увид у постојање другог простора, односно пута са slabим интензитетом саобраћаја, уколико се исти користе за извођење полигонских радњи, и утврђивање да ли исти испуњавају прописане услове,
6. непосредан увид у постојање возила и утврђивање да ли иста испуњавају прописане услове,
7. увид у постојање прописаних образаца за вођење евиденција о оспособљавању,
8. увид да ли су испуњени услови у погледу кадрова потребних за обављање послова теоријске и практичне обуке и полагања возачких испита.

Ово упутство смо имали пре изласка ОСЛ на утврђивање услова за добијање дозволе за рад.

Већ тада смо истакли представницима УСП МУПа РС да по нашем мишљењу обрасци из тачке 7 не припадају условима за добијање дозволе за рад.

Када су почели изласци на терен од стране ОСЛ видело се да ова наша примедба **је ништа** у односу на оно што су представници УСП МУПа захтевали од ауто школа при утврђивању услова.

У утврђивању услова се захтевало поседовање документације која је дефинисана НОВИМ ПРАВИЛНИЦИМА, који су како сам навео ступили следећеи дан од дана објављивања 26 октобра 2013. Године. Како је то могуће.

Ево само неких додатних ЧУДНИХ ЗАХТЕВА од стране УСП МУПа РС које су они претворили у УСЛОВЕ ЗА ДОБИЈАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА РАД, те су многим школама на основу тих додатних услова продужавали рокове за добијање дозволе, а неким је то био и непремостив услов.

- 1) Захтеване су потврде да лица у ауто школама нису кажњавана из области безбедности саобраћаја иако се такав податак налази у њиховој евиденцији, а Закон о државној управи и Закон о управном поступку то искључује као обавезу.
- 2) Захтевано је прилагање Поседовних и имовинских листова за власнике објеката које је ауто школа узела у закуп и поседовала правно ваљан Уговор о закупу.
- 3) Захтевана је измена систематизације радних места и Уговора о раду тако да је лице које је могло да обавља више делатности морало да буде запослено искључиво на радном месту инструктора иако то нигде, у дефинисаним условима, није захтевано.
- 4) Захтевано је од предавача теоријске обуке да одржи предавање у трајању од једног наставног часа по избору ОСЛ. Напомињем да се у утврђивању услова нигде не спомиње обавеза ни присуствовања свих запослених у ауто школи при утврђивању услова, акамоли провера њихових знања и умећа.
- 5) ОСЛ су преузела право да утврђују техничку исправност возила, а посебно је било чудно што су практично испитивала "конструктивне брзине" возила

управљајући "средствима ауто школа" и испитујући да ли могу да развију брзину од 90 и више километара на сат на саобраћајницама где те брзине нису дозвољене.

Поштовани,

У вези вашег захтева за добијање дозволе за оспособљавање кандидата за возаче моторних возила категорије АМ, А1, В и F, обавештавамо вас да је у циљу отклањања недостатака констатованих у записнику о извршеном надзору дана 14.11.2013. године, потребно да:

1. обезбедите да предавач теоријске обуке одржи час теоријске обуке (избором теоријског часа из плана теоријске обуке од стране полицијских службеника) у складу са планом реализације часа;
2. обезбедите да Петра Рашета, буде у радном односу код подносиоца захтева, на одређено или неодређено време са пуним радним временом, као инструктор возње у складу са одредбама члана 24. став 1. Правилника о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно огранак привредног друштва или средња стручна школа који врше оспособљавање кандидата за возаче, као и акт у коме ће бити наведено да ће именовани обављати и послове предавача и испитивача;
3. означите возила у складу са одредбама члана 28. Правилника о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно огранак привредног друштва или средња стручна школа који врше оспособљавање кандидата за возаче;
4. обезбедите да простор за извођење полигонске радње „кочење и заустављање“ буде означена на подлози полигона на прописан начин (место почетка кочења);
5. обезбедите саобраћајни знак „забрана саобраћаја у оба смера“ у складу са одредбама члана 117. Правилника о саобраћајној сигнализацији;
6. обезбедите сагласност надлежне организационе јединице овог Министарства на испитне задатке.

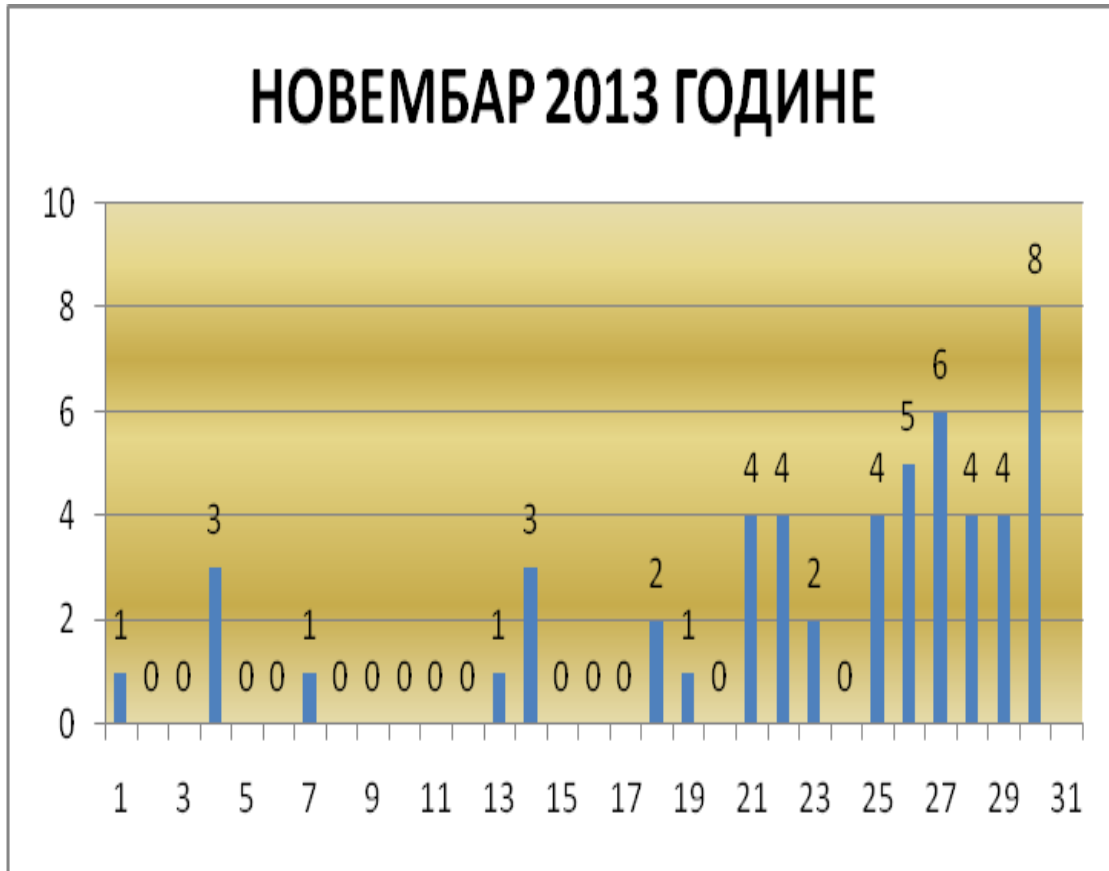
Наведене недостатке потребно је да отклоните у року од 30 дана од дана пријема овог дописа, а на ваш захтев овлашћена службена лица Управе саобраћајне полиције Министарства унутрашњих послова ће и пре тог рока извршити надзор над испуњеношћу услова за добијање дозволе за оспособљавање кандидата за возаче.

ЕВО ЈЕДНОГ ПРИМЕРА како се одлаже давање дозволе за рад

РЕЗУЛТАТИ РЕОРГАНИЗАЦИЈЕ СИСТЕМА ОБУКЕ

**ОДГОВОРНА ЛИЦА УПРАВЕ
САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ СУ ЗНАЛА ДА
ЋЕ 25 ОКТОБРА 2013 ГОДИНЕ ДОЋИ ДО
ПРЕКИДА РАДА СВИХ АУТО ШКОЛА У
СРБИЈИ.
ЗНАЛИ СУ КАКО ДА РЕШЕ ТАЈ ПРОБЛЕМ
И МОГЛИ СУ ДА ГА РЕШЕ.
НИСУ ГА РЕШИЛИ.
ЗАТО СУ КРИВИ ЗА ПОРАЗНЕ
РЕЗУЛТАТЕ ЊИХОВОГ НЕОДГОВОРНОГ
ОДНОСА ПРЕМА ПРОБЛЕМУ.**

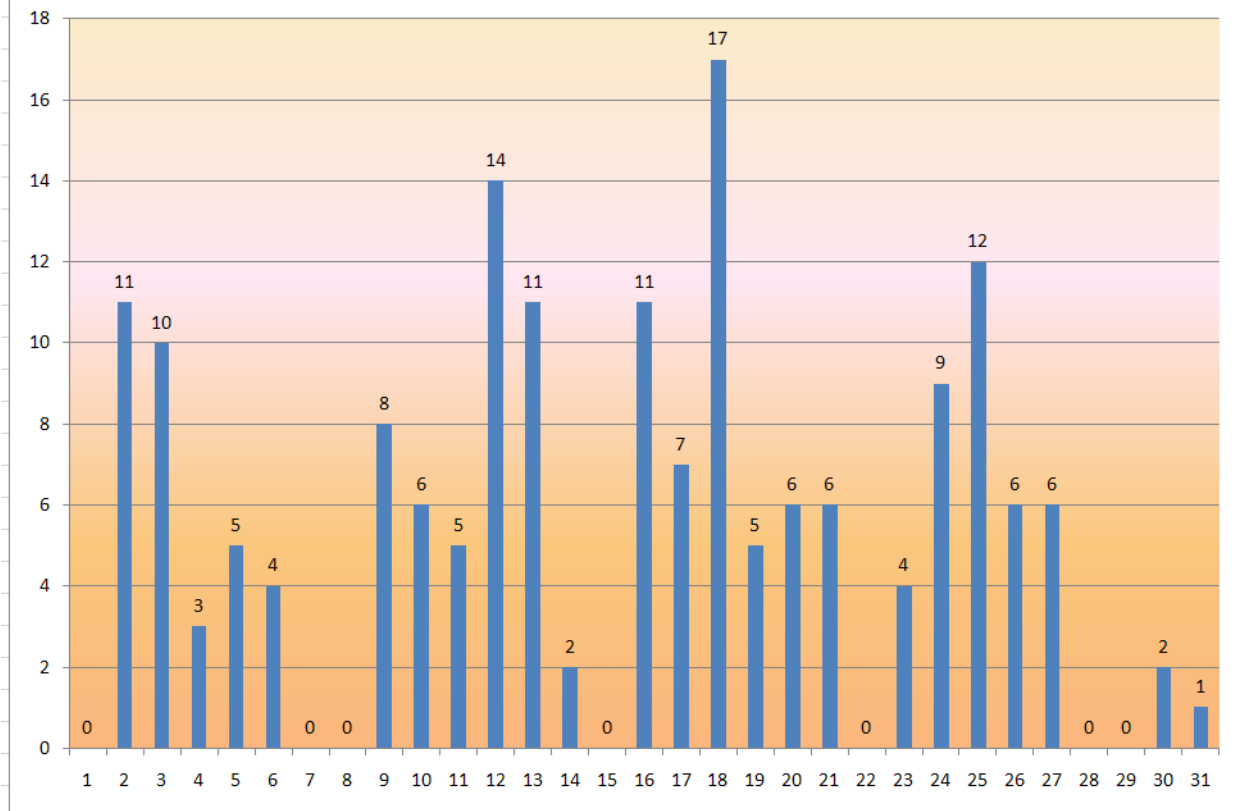
ДИНАМИКА ДОБИЈАЊА ДОЗВОЛА ЗА РАД



53	53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
КОСОВСКИ	0																					1							1		
ЈАБЛАНИЧКИ	2																						1								
ПЧИЊСКИ	1																														1
ТОПЛИЧКИ	0																														
ПИРОТСКИ	2																												2		
НИШАВСКИ	7																							1		2	3	1			
РАСИНСКИ	0																														
РАШКИ	0																														
ЗЛАТИБОРСКИ	1																					1									
ЗАЈЕЧАРСКИ	0																														
МОРАВИЧКИ	0																														
ПОМОРАВСКИ	0																														
ШУМАДИЈСКИ	4																					3	1								
КОЛУБАРСКИ	0																														
ПОДУНАВСКИ	1																						1								
БОРСКИ	0																														
БРАНИЧЕВСКИ	0																														
МАЧВАНСКИ	4																						1								1
БЕОГРАД	20	1		3							1	1				1	1					1		1		1		1	2	2	5
СРЕМСКИ	3						1							1													1				
ЈУЖНО БАНАТСКИ	1																														1
ЈУЖНО БАЧКИ	2																											1	1		
СРЕДЊЕ БАНАТСКИ ОКРУГ	2																											1			1
ЗАПАДНО БАЧКИ ОКРУГ	0																														
СЕВЕРНО БАНАТСКИ ОКРУГ	0																														
СЕВЕРНО БАЧКИ ОКРУГ	3																									1			1	1	
		1	2	3																											

НОВЕМБАР 2013 ГОДИНЕ

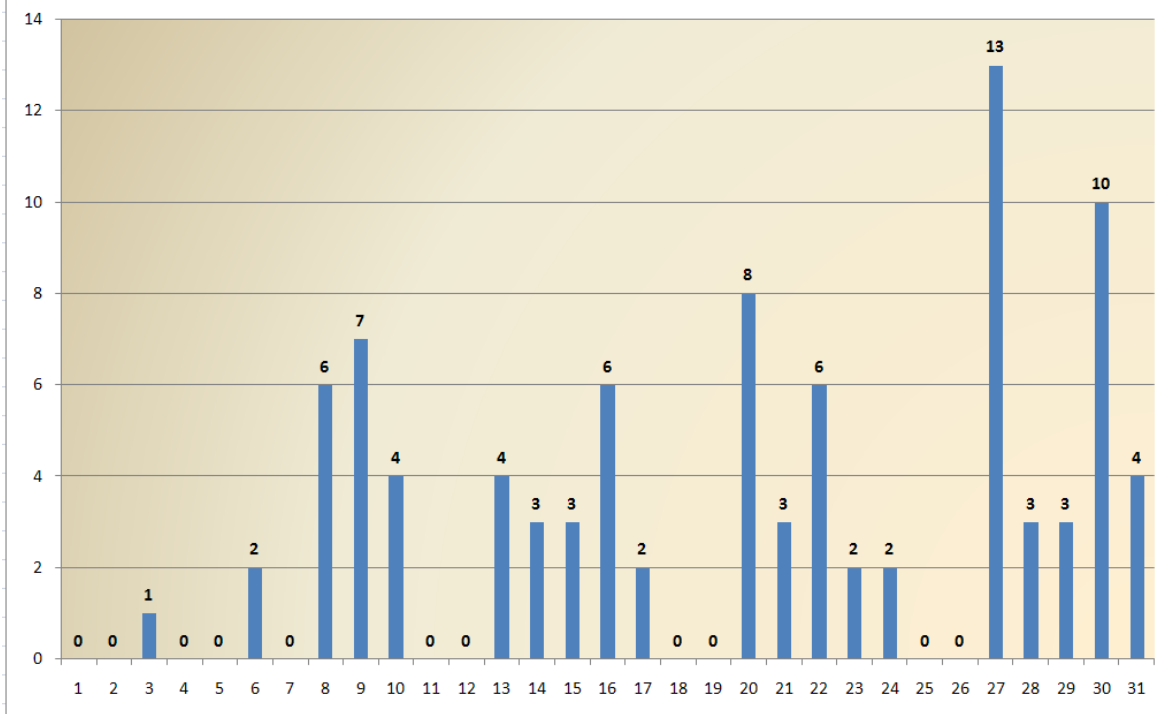
ДЕЦЕМБАР 2013 ГОДИНЕ



171	171	0	11	10	3	5	4	0	0	8	6	5	14	11	2	0	11	7	17	5	6	6	0	4	9	12	6	6	0	0	2	1				
КОСОВСКИ	0																																			
ЈАВЛАНИЧКИ	4						1			1	1									1																
ПЧИЊСКИ	7	4																	2	1																
ТОПЛИЧКИ	1													1																						
ПИРОТСКИ	0																																			
НИШАВСКИ	4													1					1	1						1										
РАСИНСКИ	7												1	2					4																	
РАШКИ	3						1												2																	
ЗЛАТИВОРСКИ	9	2					1			1							1				1			1										2		
ЗАЈЕЧАРСКИ	0																																			
МОРАВИЧКИ	5		1			1				1									1	1																
ПОМОРАВСКИ	4					1						1							1																	
ШУМАДИЈСКИ	14	3	3	1										1						1	1				2		1		1							
КОЛУБАРСКИ	9		1				1			3		1	1						1							1										
ПОДУНАВСКИ	7									1		1							1	1					2		1									
ВОРОСКИ	0																																			
БРАНИЧЕВСКИ	2									1																										1
МАЧВАНСКИ	6			2								1		1										1												1
БЕОГРАД	43	1	2	2	1					1	1	1	3	6				2	2	4		1	4		1	5	4								2	
ОРЕМСКИ	3					1								1												1										
ЈУЖНО БАНАТСКИ	13									1									1	1				1												
ЈУЖНО БАЧКИ	20	1				1						1	5	1	1			4	1	2	1	1													1	
СРЕДЊЕ БАНАТСКИ ОКРУГ	4											1						1					1				1									
ЗАПАДНО БАЧКИ ОКРУГ	4			1						1												2														
СЕВЕРНО БАНАТСКИ ОКРУГ	1												1																							
СЕВЕРНО БАЧКИ ОКРУГ	1																																			1
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					

ДЕЦЕМБАР 2013 ГОДИНЕ

ЈАНУАР 2014 ГОДИНЕ



92	92	0	0	1	0	0	2	0	6	7	4	0	0	4	3	3	6	2	0	0	8	3	6	2	2	0	0	13	3	3	10	4			
КОСОВСКИ	0																																		
ЈАБЛАНИЧКИ	7										1				1			2			1			1	1										
ПЧИЊСКИ	3									1							1						1												
ТОПЛИЧКИ	1																													1					
ПИРОТСКИ	1															1																			
НИШАВСКИ	7									1				1		1								1					1		1	1			
РАСИНСКИ	4								2									2																	
РАШКИ	2																							2											
ЗЛАТИВОРСКИ	4																1							1		1								1	
ЗАЈЕЧАРСКИ	2																																		2
МОРАВИЧКИ	0																																		
ПОМОРАВСКИ	4																														2				2
ШУМАДИЈСКИ	0																																		
КОЛУБАРСКИ	2															1								1											
ПОДУНАВСКИ	4									1																			1		1	1			
БОРСКИ	2																													1					1
БРАНИЧЕВСКИ	9								2		1			1		1		1					1											2	
МАЧВАНСКИ	3								1	1													1												
БЕОГРАД	20		1		2			2	2		2			2			1					3	2	1				1						3	
СРЕМСКИ	5															1						1	1						1					1	
ЈУЖНО БАНАТСКИ	2								1	1																									
ЈУЖНО БАЧКИ	1																																	1	
СРЕДЊЕ БАНАТСКИ ОКРУГ	1																																1		
ЗАПАДНО БАЧКИ ОКРУГ	3																																3		
СЕВЕРНО БАНАТСКИ ОКРУГ	4																						1						1	2					
СЕВЕРНО БАЧКИ ОКРУГ	1																																	1	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				

ЈАНУАР 2014 ГОДИНЕ

**ПРИКАЗ ФИНАНСИЈСКОГ ГУБИТКА АУТО ШКОЛА КОЈЕ СУ ДО САДА ДОБИЛЕ
ДОЗВОЛУ ЗА РАД**

*****само плате три обавезна радника*****

АНАЛИЗА СТАЊА ОБУКЕ ВОЗАЧА У СРБИЈИ ПОСЛЕ СПРОВЕДЕНЕ РЕФОРМЕ И ДОБИЈАЊА НОВИХ ДОЗВОЛА ЗА РАД ЗАКЉУЧНО СА 05.02.2014. 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
БРОЈ ОКРУГА	26

ОВЕ ШКОЛЕ НИСУ РАДИЛЕ	20621	МИН. 3 ИНСТРУКТ.	61863
	ДАНА		ДАНА

ТО ЈЕ САМО	2062
МЕСЕЧНЕ ПЛАТЕ	

СИТНИЦА ТО ЈЕ САМО	172
ГОДИНЕ	

ВАЉДА ЈЕ ИНСТРУКТОР ЗАСЛУЖИО ДА ИМА ПРОСЕЧНУ РЕПУБЛИЧКУ ПЛАТУ
ТО ЈЕ У ДЕЦЕМБРУ БИЛО 50820,00 ДИНАРА НЕТО ИЛИ 70071,00 БРУТО
ЗНАЧИ, САМО ОВЕ АУТО ШКОЛЕ КОЈЕ СУ ДОБИЛЕ ДОЗВОЛУ СУ ИЗГУБИЛЕ

104.795.922	НЕТО ДИНАРА	ИЛИ	144.493.409	БРУТО ДИНАРА
-------------	----------------	-----	-------------	-----------------

А ТО ВАМ ЈЕ ПО ДАНАШЊЕМ (12.02.14.) (115,75) КУРСУ САМО

905.364	ЕУРИЋА	1.248.323
---------	--------	-----------

Е, ЗА ОВО СЕ КОД НАС НЕ ИДЕ У ЗАТВОР.

**ЗАР ОВИ ПОДАЦИ НЕ УКАЗУЈУ ДА ЈЕ БИЛО НЕОПХОДНО СПРЕЧИТИ
ХАОС У РАДУ АУТО ШКОЛА
ПОСЕБНО КАДА СЕ ИМА УВИДУ:**

- 1. Да се проблем престанка рада ауто школа могао предвидети и очекивати**
- 2. Да је било начина да се спречи**
- 3. Да је договорено како да се спречи**

Али

НЕКО НИЈЕ ЖЕЛЕО ДА ГА СПРЕЧИ

Напротив

**НЕКО ЈЕ СВОЈИМ ПРОТИВЗАКОНИТИМ ЗАХТЕВИМА И РАДОМ
ОДУГОВЛАЧИО ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛА ЗА РАД**

ЕВО ЈОШ НЕКИХ ОДРЕДБИ ЗАКОНА О ДРЖАВНОЈ УПРАВИ:

Члан 9.

Органи државне управе дужни су да странкама омогуће брзо и делотворно остваривање њихових права и правних интереса.

Члан 10.

Кад решавају у управном поступку и предузимају управне радње, Органи државне управе дужни су да користе она средства која су за странку најповољнија ако се и њима постиже сврха и циљ закона. Органи државне управе дужни су да поштују личност и достојанство странака.

И опет онај већ цитирани

Члан 16. Став 2.

Министарства и посебне организације не могу прописом одређивати своје или туђе надлежности, нити физичким и правним лицима установљавати права и обавезе које нису већ установљене законом.

И КОНАЧНО ШТА САДА ИМАМО У ОБУЦИ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ?

ЗАКОНОДАВНО ПРАВНИ ОКВИР

1. ЗАКОН О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

- Правно вишесмислен
- Компликован
- Осуђен на кампањску реализацију
- У неким случајевима контрапродуктиван и штетан (дозволе за трактор, сл)
- СТРУЧНО НЕЈАСАН И НЕТАЧАН

2. ПРАВИЛНИЦИ ВЕЗАНИ ЗА ОБУКУ ВОЗАЧА

- Донети са скоро три године кашњења
- Још ни сада нису у потпуности примењени нити су применљиви у пракси
- Нејасни и компликовани тако да су била потребна објашњења и упутства за њихову примену која су обимнија од самих Правилника
- Примена одредаба је селективна, те се фаворизује контролни сектор (УСП МУПа)
- Мењају се Упутствима и сл
- У многоме у супротности са Законом
- Сувише детаљисани

3. КОНТРОЛА

- Ствара се атмосфера "свемоћних" и "свезнајућих" појединаца који узимају себи ЗА ПРАВО нешто што им не припада (да контролишу знања која ни сами немају, да контролишу карактеристике средстава за рад за која нису надлежни – технички преглед, конструктивна брзина и сл, да се мешају у Закон о раду и радним односима и намећу своје ставове, да се мешају у имовинско правне односе и намећу своје ставове и др)
- Стварају се "ДВЕ СТРАНЕ" које су дубоко конфронтиране тако да неминовно долази до конфликтних ситуација у којима има и омаловажавања, непоштовања личности и других проблема

АУТО ШКОЛЕ-ПРИВРЕДНА ДРУШТВА ЗА ОБУКУ ВОЗАЧА

Ауто школе су и до сада обављале, а и од сада ће обављати своју делатност у складу са оним што им ПРАВНИ ОКВИР омогућава и дефинише.

Нажалост, сада им правни оквир отежава обављање делатности због својих, у предходном делу набројаних, негативних особина.

- Како да наставници у обуци објасне кандидатима шта је претицање, шта је возач, саобраћајна трака и неки други појмови, правила и радње када су они нејасно, а веома често и нетачно приказани у Закону и Правилницима.
- Како да изађу у сусрет захтевима својих суграђана за обуком појединих категорија за која те школе нису имале интереса, а нити финансијских средстава за набавку возила и опреме неопходне и законом обавезујуће за те потребе
- И сл

Сви ови проблеми и ограничења су довели до тога да **ОСПОСОБЉАВАЊЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧ** данас изгледа овако:

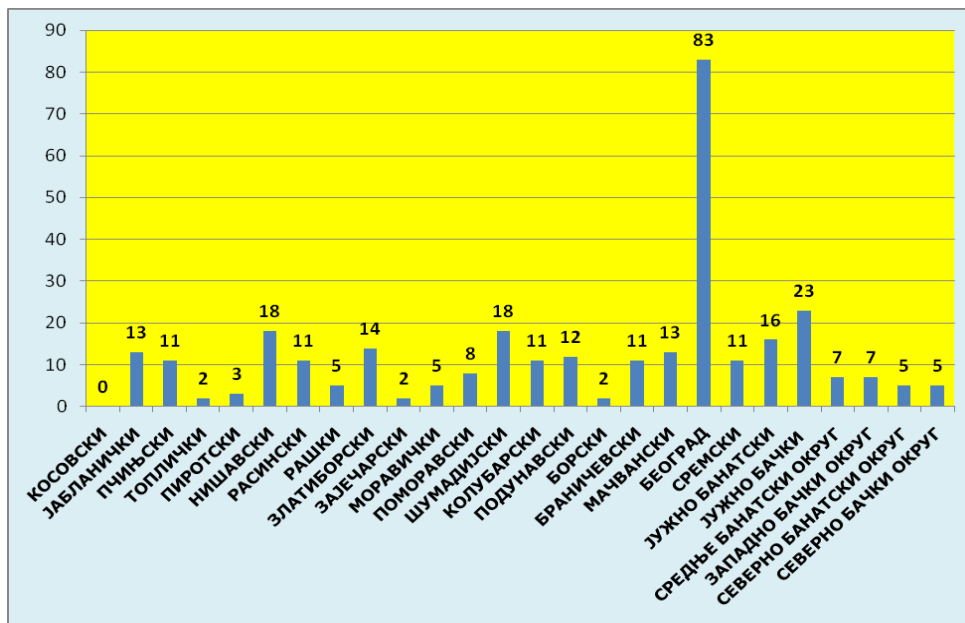
1. **БРОЈ АУТО ШКОЛА**



Како може да се објасни ситуација да у целој Србији нема нити једна ауто школа која је спремна да врши обуку за мотокултиваторе. Реално, признајем да ту можда неће бити ни заинтересованих, АЛИ ШТА АКО БУДЕ? Шта ако неко пожели тако нешто? Ко ће бити крив што не може да задовољи такву потребу која му је законом обавезујућа, а нема где да је реализује.

Исти је случај и са Д1Е категоријом.

Зар је по једна ауто школа за Б1, БЕ, Д1 или ДЕ категорију довољна за целу Србију



Број ауто школа по регионима за прва три месеца издавања дозвола

2. ПРОСТОРНА ДИСТРИБУЦИЈА

ред. бр.	НАЗИВ АУТО ШКОЛЕ (из АПРа)	СЕДИШТЕ АУТО ШКОЛЕ	ДАТУМ-ЗАХТЕВ ЗА ДОЗВОЛУ		дани чекања	пред. бр. дан.	инст. бр.	КАТЕГОРИЈЕ ЗА КОЈЕ ИМА ДОЗВОЛУ ЗА РАД																	
			Подношења	Решења				М	АМ	А1	А2	А	Б1	Б	БЕ	Ц1	Ц1Е	Ц	ЦЕ	Д1	Д1Е	Д	ДЕ	Ф	
1	СЕВЕРНО БАЧКИ ОКРУГ				266	0	0	0	4	5	1	4	0	5	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
2	СЕВЕРНО БАНАТСКИ ОКРУГ				425	0	0	0	1	3	1	1	0	5	0	0	0	3	2	0	0	1	0	1	
3	ЗАПАДНО БАЧКИ ОКРУГ				482	1	0	0	7	6	4	5	0	7	0	0	0	3	3	0	0	1	0	1	
4	СРЕДЊЕ БАНАТСКИ ОКРУГ				594	0	0	0	7	5	4	5	0	9	0	1	1	5	2	0	0	0	0	1	
5	ЈУЖНО БАЧКИ				1319	0	0	0	14	19	8	9	0	24	1	2	2	5	3	1	0	2	1	3	
6	ЈУЖНО БАНАТСКИ				901	0	0	0	5	11	6	6	0	15	0	1	0	6	2	0	0	2	0	3	
7	СРЕМСКИ				676	0	0	0	8	9	6	7	0	11	0	0	0	2	2	0	0	1	0	5	
8	БЕОГРАД				4778	3	0	0	9	31	28	27	0	86	0	4	1	16	5	0	0	4	0	0	
9	МАЧВАНСКИ				651	0	0	0	8	9	5	7	0	13	0	2	0	3	2	0	0	1	0	0	
10	БРАНИЧЕВСКИ				1078	0	0	0	5	10	2	7	0	13	0	3	0	3	0	0	0	1	0	0	
11	БОРСКИ				299	0	0	0	1	2	1	1	0	3	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	
12	ПОДУНАВСКИ				788	0	0	0	7	9	2	7	0	12	0	0	0	5	1	0	0	1	0	3	
13	КОЛУБАРСКИ				606	0	0	0	4	8	4	4	0	11	0	1	0	5	1	0	0	0	0	1	
14	ШУМАДИЈСКИ				801	0	0	0	2	5	2	4	1	18	0	1	1	5	2	0	0	1	0	2	
15	ПОМОРАВСКИ				898	0	0	0	5	9	4	3	0	11	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	
16	МОРАВИЧКИ				430	0	0	0	4	4	0	2	0	7	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	
17	ЗАЈЕЧАРСКИ				196	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18	ЗЛАТИБОРСКИ				863	0	0	0	2	4	1	3	0	15	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
19	РАШКИ				638	0	0	0	1	3	3	3	0	8	0	0	0	2	2	0	0	1	0	0	
20	РАСИНСКИ				790	0	0	0	8	11	2	4	0	12	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	
21	НИШАВСКИ				1277	0	0	0	8	14	3	10	0	20	0	6	0	3	0	0	0	1	0	0	
22	ПИРОТСКИ				151	0	0	0	2	2	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
23	ТОПЛИЧКИ				145	0	0	0	1	1	1	1	0	2	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	
24	ПЧИЊСКИ				610	5	0	0	2	7	1	3	0	11	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	
25	ЈАБЛАНИЧКИ				959	0	0	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	0	0	
	УКУПНО				20621	9	0	0	119	198	95	132	1	337	1	26	5	83	35	1	0	21	1	24	

БЕ категорија је посебно интересантна.

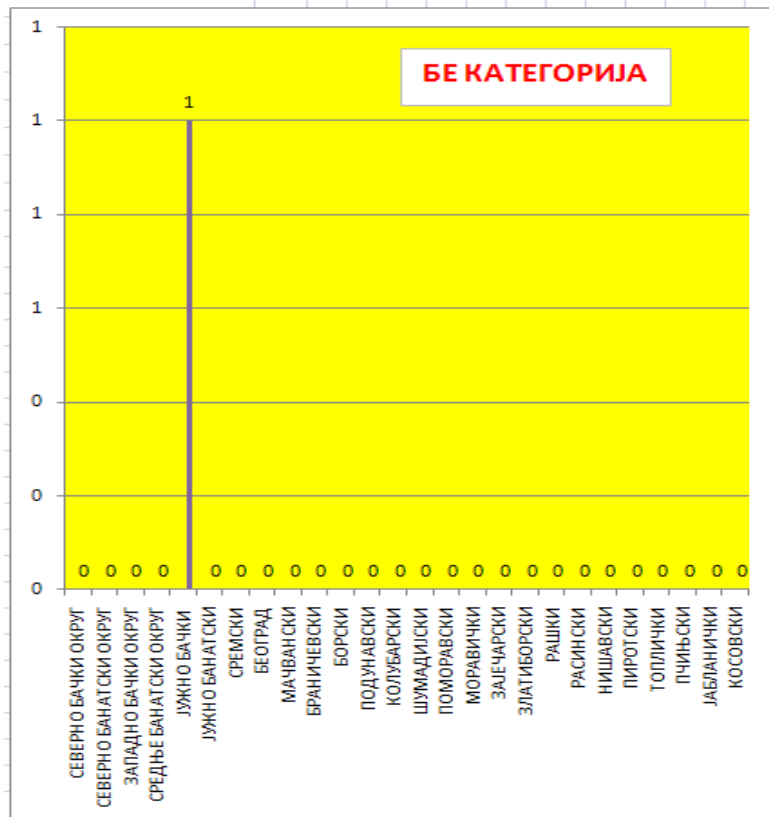
Има само једна ауто школа у целој Србији.

То је дозвола која омогућава да лице путничким аутомобилом вуче приколицу, на пример за превоз коња на трке.

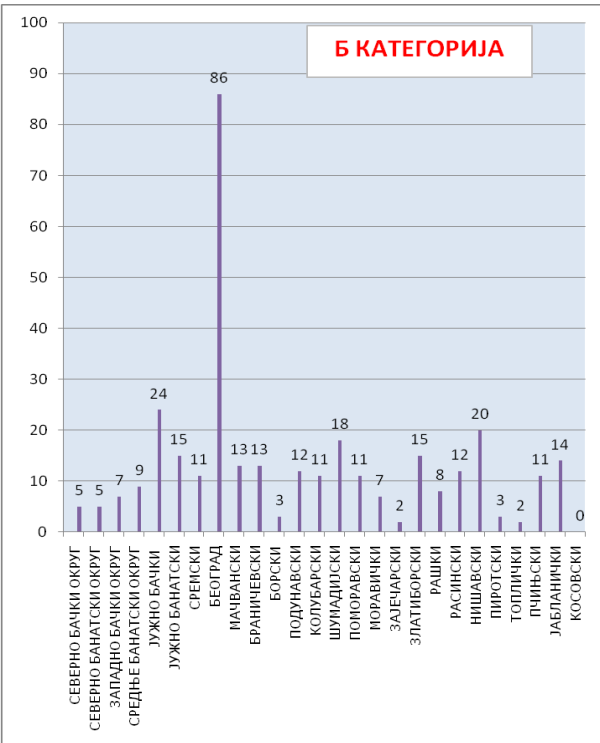
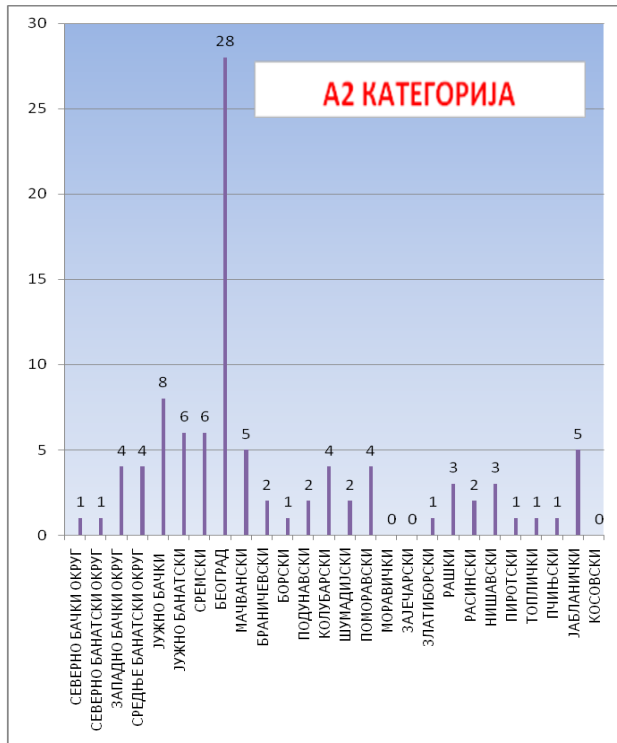
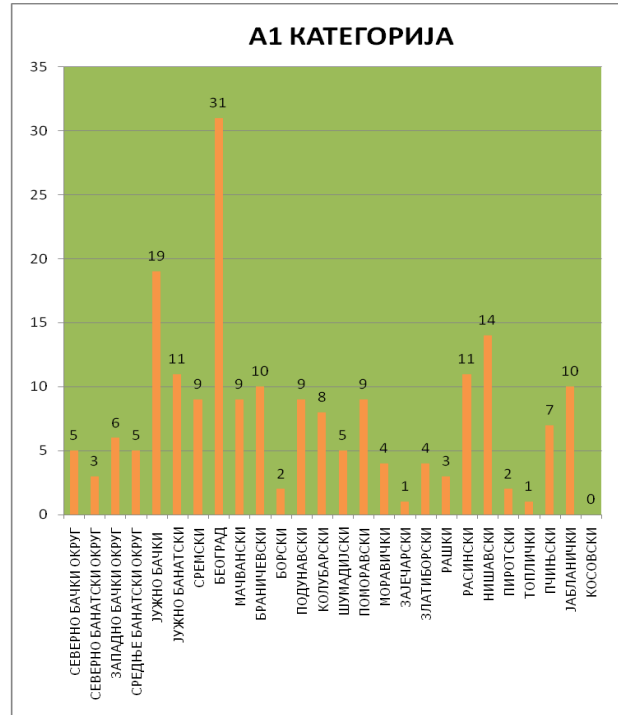
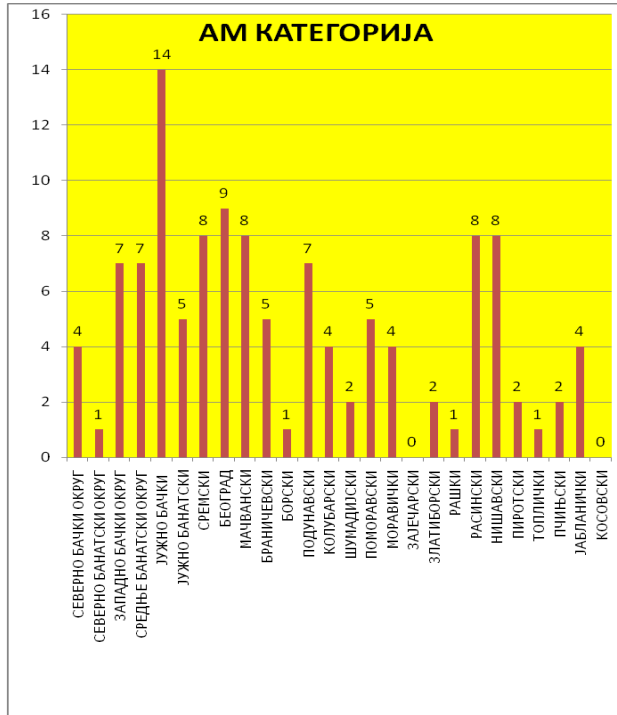
Шта да раде љубитељи коња?

Да ту же државу?

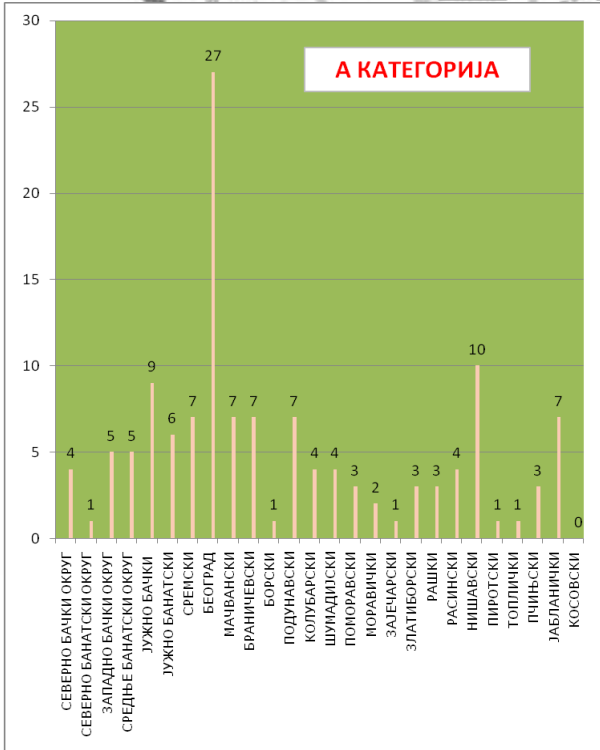
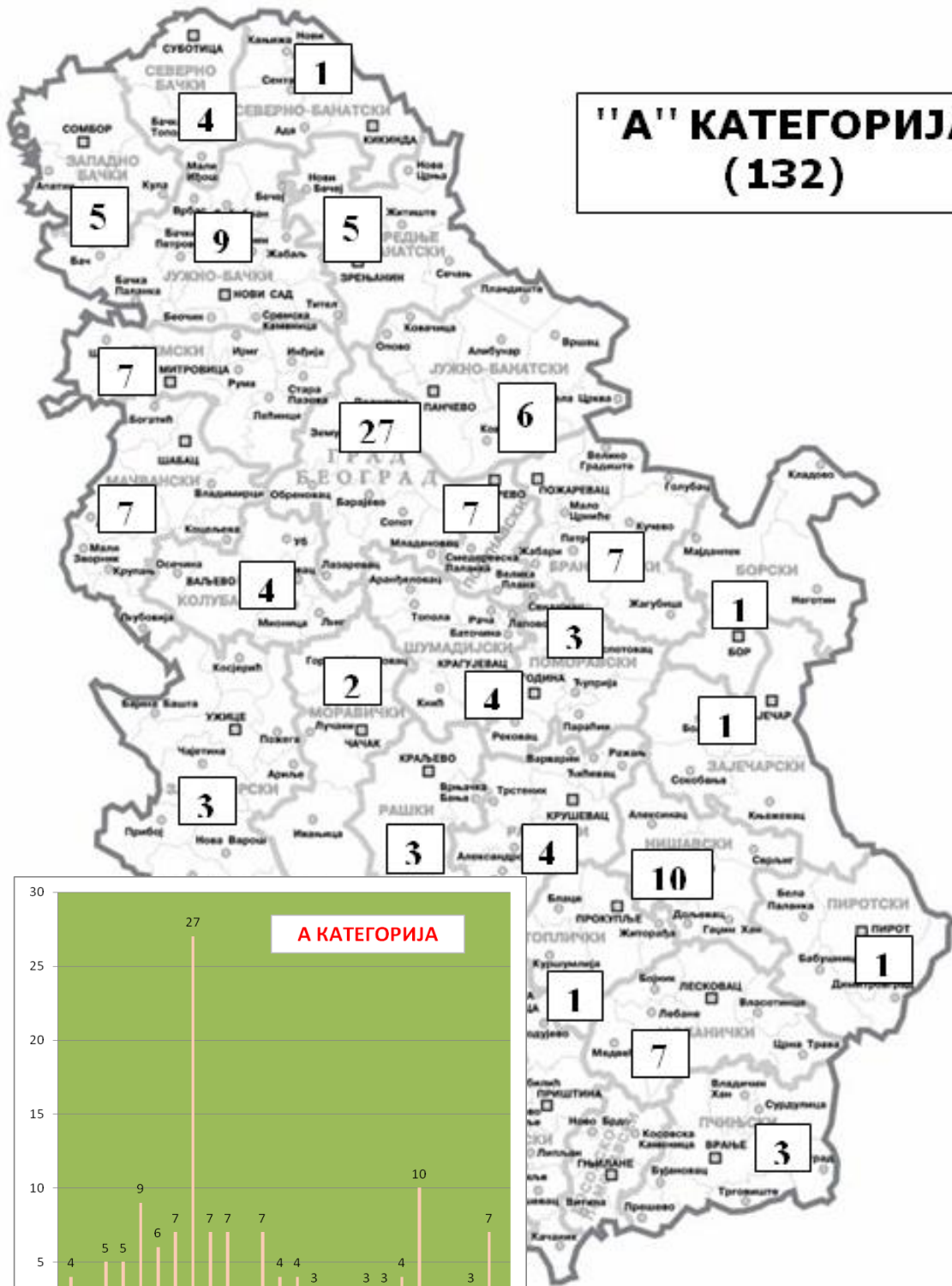
Или је оправдано да заљубљеник у трке коња из Суботице оде у Крагујевац, одседне у хотелу, упише се у ауто школу и сваки дан вози по један час, укупно седам дана и чека да положи возачки испит.



ЕВО ЈОШ НЕКОЛИКО ИНТЕРЕСАНТНИХ ПРИЛОГА



"A" КАТЕГОРИЈА (132)



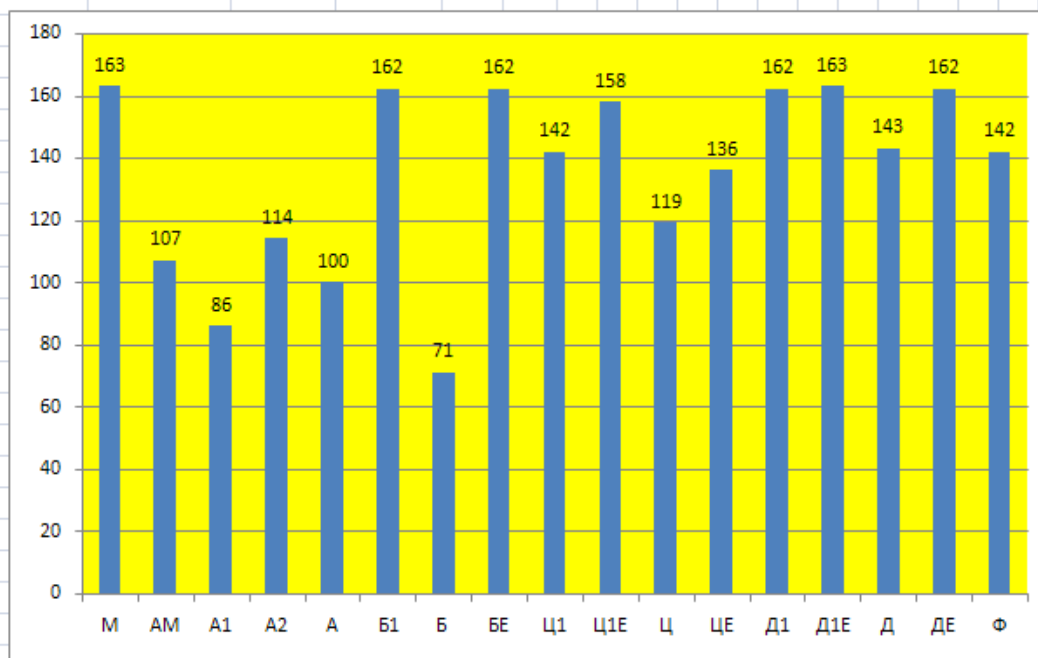
ЗАБРИЊАВАЈУЋИ ПОДАТАК

Мислим да све челнике локалних самоуправа, тј локалних заједница треба да забрињава податак да у њиховој средини грађани, тј порески обвезници немају могућност да задовоље неке од својих потреба.

У анализи је обухваћено 163 општине, рачунајући и Београдске, али не и осталих градских целина.

Само обука за возаче Б категорије је заступљена у нешто мало више од половине свих општина. (92 општине од 163) (56%). Све остале категорије су заступљене у далеко мањем проценту од 50% општина.

БРОЈ ОПШТИНА КОЈЕ НЕМАЈУ КАТЕГОРИЈУ



ДА ЛИ СЕ НЕКО ЗАБРИНУО КОЛИКО ЋЕ ГРАЂАНЕ КОШТАТИ ПУТОВАЊА ДО МЕСТА ГДЕ МОГУ ДА ЗАДОВОЉЕ СВОЈЕ ПОТРЕБЕ У ОВОЈ ОБЛАСТИ?

ДА ЛИ ЈЕ ТО БИО ЦИЉ РЕОРГАНИЗАЦИЈЕ ОСПОСОБЉАВАЊА КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ?

3. ОПРЕМЉЕНОСТ АУТО ШКОЛА

Начин и методе утврђивања услова за добијање дозволе за рад од стране ОСЛ УСП МУПа РС су довеле до тога да је ово једна од ретких области која је "ДОТЕРАНА У РЕД" по питању опремљености ауто школа.

Све ауто школе које су добиле дозволу за рад требало би да имају:

1. Учионицу опремљену таблом и видео платном, потребним средствима и училима од најмање 25 м², са најмање десет клупа (са наслоном) и десет радних столова који су тако постављени да им се може лако прићи
2. Административни простор од минимум 8м² и
3. Један санитарни чвор

Све ауто школе које су добиле дозволу за рад такође би требало да имају и:

1. Најмање три ТЕХНИЧКИ ИСПРАВНА и прописно ОБЕЛЕЖЕНА возила Б категорије и по једно других категорија
2. Полигон прецизно обележен за обављање обуке оних категорија возила за које је добијена дозвола за рад

4. КАДРОВИ У АУТО ШКОЛАМА

Све ауто школе које су добиле дозволу за рад такође би требало да имају и:

1. Све лиценциране инструкторе вожње
2. Најмање једног лиценцираног предавача
3. И за сада не морају имати лиценциране испитиваче

5. ПРОГРАМИ РАДА И НАЧИН РЕАЛИЗАЦИЈЕ

Оквири ПРОГРАМА ТЕОРИЈСКЕ И ПРАКТИЧНЕ ОБУКЕ су дефинисани у Закону (чланови 214 и 215).

Правилником о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче је детаљно дефинисан Програм обуке и теоријске и практичне обуке.

Правилником је дефинисана обавеза ауто школа да сачине детаљан ПЛАН ТЕОРИЈСКЕ И ПРАКТИЧНЕ ОБУКЕ као и детаљан ПЛАН РЕАЛИЗАЦИЈЕ сваког појединачног наставног часа.

Морам да истакнем да је захтев за планом реализације сваког појединачног часа теориске обуке дефинисан у најновијем Правилнику и то са посебним захтевом: **ПЛАН РЕАЛИЗАЦИЈЕ ЧАСА мора бити сачињен тако да предавач за време трајања сваког појединачног часа може реализовати најмање садржај предвиђен планом теоријске обуке.**

Само се могло наслућивати шта је била идеја предлагача са овим условом?

Пракса је показала да је то: ЈЕДИНО МОГУЋА КОНТРОЛА РАДА ПРЕДАВАЧА И ОЦЕНА КОНТРОЛНОГ ОРГАНА О ТОМЕ ДА ЛИ ПРЕДАВАЧ ЗНА ДА ОДРЖИ ЧАС ИЛИ НЕ. НЕВЕРОВАТНО, АЛИ ИСТИНИТО.

Функција предавача и његова самосталност и аутономност изгубиле су сваки смисао. Реализација овако дефинисаних Програма са овако издетаљисаним Плановима и реализацијама часа је осуђен на неуспех. Заборавља се субјективни фактор у разним облицима који се веома често јавља као препрека реализацији неког плана. Овде је у одредбама Правилника употребљена реч МОРА, која је увек била опасна када се користила у случајевима где се уплићу разни фактори у реализацији задатка.

Очигледно НОВИ ЦЕНТАР "ЗНАЊА" показује своје право лице и користи празнину коју му даје **ИНЕРТАН ОДНОС СТРУКЕ И НАУКЕ У ЗАШТИТИ ЗНАЊА И ПРАКСЕ.**

Члан 16. Став 2.

Министарства и посебне организације не могу прописом одређивати своје или туђе надлежности, нити физичким и правним лицима установљавати права и обавезе које нису већ установљене законом.

Морам сам поново цитирати овај члан Закона о државној управи, јер је очигледно да је орган државне управе себи одредио надлежност која није дефинисана Законом, па се зато дешава да:

- Оцену о знању дају незналице
- Оцену о вештини дају невешта-нестручна лица

Из овог разлог се оцена о квалитету рада ауто школа базира само на оцени о квалитету и тачности вођења евиденција и административних формулара.

Зато се и може десити, а већ се у пракси и десило да је ОСЛ било у контроли на часу теоријске обуке и утврдило да предавач није успео да испредаје:.... па је по тачкама набројан део тематских јединица које он није споменуо, а имао их је предвиђене Планом реализације часа или планом за тај час.

ТО ОСЛ НЕМА ЛИЦЕНЦУ ЗА ПРЕДАВАЧА.

Зато ће се вероватно десити да ОСЛ дође на час практичне обуке и напише примедбу да инструктор није одрадио комплетну тему и да је час завршио два минута раније на пример. То ће се десити јер

ОВЛАШЋЕНО СЛУЖБЕНО ЛИЦЕ НИЈЕ ЛИЦЕНЦИРАНИ ИНСТРУКТОР И НИКАДА НИЈЕ ОБУЧИЛО НИТИ ЈЕДНОГ КАНДИДАТА.

Предавач теоријске обуке мора да изврши предавање једне тематске јединице, али тако да расположиво време од 45 минута по једном наставном часу подели са компликованим и дуготрајним вођењем обавезне евиденције пре, али и на крају часа. Пракса је показала да у случају веће групе полазника то далеко премашује време од 5 минута пре и 5 минута на крају часа.

Закон и Правилници су дефинисали да кандидат у току дана може да има само три наставна часа теорије.

Да подсетим да прваци у основној школи имају сваког дана више од 3 часа теоријске наставе.

Шта је био разлог, а шта циљ оваквог ограничења?

Да подсетим и на то да кандидат може имати највише два наставна часа практичне обуке.

Закон и Правилници, а посебно тумачења ОСЛ УСП МУПа РС су ограничили обуку кандидата на територију локалне заједнице у којој је школа регистрована. На овај начин, а посебно ускраћивањем права на, по мени, најефикаснији наставни метод "показивање на примеру" (учешће више кандидата истовремено у обуци) ограничен је "маневарски простор" инструктору да кандидату укаже на могуће саобраћајне услове и у другим срединама.

Шта је био разлог, а шта циљ оваквог ограничења?

6. ИСПИТИ

Теоријски и практични испит су посебне целине.

Теоријски испит обухвата питања само из области које су дефинисане Законом и правилницима.

Анализом садржаја питања и структуре тестове може се приметити да су кандидати оптерећени питањима са много бројчаних података. Посебно су проблематична питања везана за казнене одредбе, јер су ови подаци веома често подложни променама, те се не види сврха њиховог постављања.

Поставља се ЛОГИЧНО питање ОПРАВДАНОСТИ ДРЖАЊА ТЕОРИЈСКЕ НАСТАВЕ СА ОБИМНИМ ПРОГРАМОМ када се већи део тог програма не проверава на испиту.

По Правилнику који је важио само годину дана (од 25 октобра 2012 до 25 октобра 2013 године) на теоријском делу испита је кандидат пролазио са 20 негативних поена. Заиста не можемо да проникнемо који је могао бити разлог да се новим Правилником поштри критеријум за "пролаз" на 10 негативних поена. Једини, у овом тренутку, логичан разлог који ми пада на памет је да је била велика пролазност кандидата.

Зар је могуће?

Пролазност на практичном испиту се изгледа такође није свиђала "свемогућим и свезналим лицима" у УСП, па су и у овом делу вршили неаргументовано поштравање критеријума.

Наравно, ником од ових лица не пада на памет да предложи промене одредби у Закону о комисији од два члана, јер је пракса показала и моје раније изнесене ставове доказала да је комисија маска за скривање невештих и нестручних испитивача из МУПа.

7. ТЕОРИЈА ЗАВЕРЕ ИЛИ СВЕОПШТЕГ НЕПОВЕРЕЊА ПРЕМА ДРУГИМА

Систем обуке возача је добио своје оквире у Законским одредбама. Правилницима који су везани за обуку возача је комплетиран систем обуке возача.

Резултате у досадашњој примени сам изнео.

Са моје тачке гледања тешко се може разумети зашто предлагач није желео да "послуша" добронамерне савете струке и науке и у процесу предлагања Закона, а посебно у предлагању Правилника.

У многобројним контактима са предлагачима Законодавно правних одредби из ове области стекао сам утисак да су они у сваком нашем покушају видели нашу "тежњу и жељу" да одредбе правних аката прилагодимо нашим, по њима ситно сопственичким и материјалним циљевима, а да су они једини који у закон желе да унесу стручне и за безбедност значајне одредбе. Они су на себе преузели право да одређују и оцењују наше предлоге и да узимају само оне који су по њима стручни и конструктивни.

Та теорија завере која је код њих преовладала прерасла је у свеопште неповерење према другима и стварање "мита" о свом предодређеном положају да о свему одлучују, јер у све друго сумњају.

Свеопште неповерење према другима су испољили и кроз законске и правне одредбе којима се уводи контрола у све поре функционисања саобраћајног система као што је:

- Увођење снимања часова теоријске обуке
- Увођење снимања теоријског испита
- Било је покушаја да се уведе и снимање практичног испита

Ова сумња и неповерење није карактеристика само ове делатности, него и техничких прегледа. Обе ове делатности су у директној вези са УСП МУПа РС.

На овај начин се омаловажава значај лиценци које су уведене овим Законом, значај Агенције за безбедност саобраћаја као тела које је задужено за контролу знања субјекта у овим делатностима, али и значај високо образовних установа из којих су потекли стручни кадрови из ове области.

ЗАКЉУЧАК

ДА ЛИ СМО ЖЕЛЕЛИ ОВАКВУ РЕОРГАНИЗАЦИЈУ СИСТЕМА ОБУКЕ ВОЗАЧА?

Петар Рашета, дипл.инг.саобр.
Генерални секретар
ПРИВРЕДНЕ КОМОРЕ
АУТО ШКОЛА СРБИЈЕ