

ANALIZA ZNAČAJA PRIMJENE DIREKTIVE 2003/59/EC NA PODRUČJU BOSNE I HERCEGOVINE SA OSVRTOM NA CPC TEST

THE ANALYSIS IMPORTANCE OF IMPLEMENTATION OF DIRECTIVE 2003/59/EC ON THE FIELD BOSNIA AND HERZEGOVINA WITH AN OVERVIEW TO CPC TEST

Prof. dr. Abidin Deljanin, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu
Mr. sc. Mirza Berković, dipl.ing.saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu
Emir Deljanin, B.Sc. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*
UDK656.13(4:497.6)

SAŽETAK: U radu se primjenom naučnih metoda istražuje značaj implementacije elemenata Direktive 2003/59/EC na području Bosne i Hercegovine. Rad detaljno analizira legislativni okvir, primjenjeni način na koji se stiče pravo na dobijanje dozvole kao i postupak licenciranja, odnosno dobijanje licence vozača za rad na prijevozu robe i putnika u cestovnom saobraćaju. Cilj istraživanja značajno je fokusiran na detaljnu analizu prednosti primjene CPC testa, odnosno njegovom doprinosu i ulozi u sigurnom prijevozu robe i putnika cestovnim saobraćajem. Hipoteza istraživanja polazi od činjenice da je kvalitet procesa osposobljavanja kandidata za vozače motornih vozila mjerljiv parametar od posebnog društvenog značaja. Veoma je važno da se radi o kvalitetnom i integriranom sistemu osposobljavanja, kako bi rezultat procesa bio vozač s novim znanjima i vještinama koji je izgradio ispravne stavove o elementima sigurnosti u saobraćaju. Prema Direktivi 2003/59/EC nakon završenog procesa osposobljavanja, kandidat pristupa polaganju ispita za vozača motornih vozila. Organizacija procesa osposobljavanja i način polaganja ispita za vozača motornih vozila treba da stvori uslove koji će omogućiti kvalitetnu, stručnu i profesionalnu provjeru znanja kandidata, pri čemu centri za osposobljavanje moraju pružiti visoke razine profesionalnosti procesa edukacije.

KLJUČNE RIJEČI: DIREKTIVA 2003/59/EC, CPC TEST, osposobljavanje.

ABSTRACT: This paper examines the importance of implementing elements of Directive 2003/59 / EC on the territory of Bosnia and Herzegovina. The paper in detail analyzes the legislative framework, applied method of obtaining a permit and procedures of licensing and drivers licensing for work on the transport of goods and passengers in road traffic. The aim of the research is special focused on a detailed analysis of the advantages of the CPC test, or its contribution and role in the safe transport goods and passengers by road traffic. The hypothesis of the research is based on the fact that the quality of the process of learning to drive motor vehicles measurable parameter of from special social significance. It is very important that this is a quality and integrated system of training, in order to process the result of a driver with new knowledge and skills that built the correct views on elements of traffic safety. According to Directive 2003/59/EC after completion of a process of training, candidates have taken the exam for drivers of motor vehicles. The organization of the process of training and administration of exams for drivers of motor vehicles to create the conditions that will enable high-quality, expert and professional assessment of candidates, with training centers must provide a high level of professionalism of the education proces

KEY WORDS: DIRECTIVE 2003/59 / EC, CPC TEST, training.

UVOD

Matematički formalizovani procesi prijevoza u cestovnom saobraćaju sastoje se od kombinovanog translacionog i rotacionog kretanja fizičkog entiteta u ograničenom području dopuštenih stanja, odnosno procesa svladavanja velikih prostornih trodimenzionalnih barijera. U pitanju je složen dinamični ne nužno vezan proces za neko striktno i usko područje istraživanja (složeni dinamični sistemi su sistemi gdje postoje velike promjene stanja i ponašanja u vremenu koja mogu biti poželjna i nepoželjna ovisno o prisustvu različitih unutrašnjih i vanjskih sila). U razmatranju procesa vezanih za cestovni saobraćaj saobraćajnu uslugu definišemo kao mjeru prostorne i vremenske transformacije $(x,y,z,t \rightarrow x_1,y_1,z_1,t_1)$ proizvoda i mobilnosti putnika pri čemu njena kvaliteta predstavlja vrlo kompleksan i višedimenzionalan pojam $(P_0-P_n, PV_0-PV_n, V_0-V_n, S_0-S_n, O_0-O_n, Z_0-Z_n)$ koji determiniše cjelokupan lanac vrijednosti. Istovremeno u vremenskom i prostornom okviru radi se o dualnom procesu proizvodnje i potrošnje u prijevozu, što zapravo znači da saobraćajna usluga egzistira jedino onda kada je prisutan i sam prijevozni proces. Regulacija različitih područja mogućih stanja opisanog dinamičkog prijevoznog procesa vrši se posredstvom različitih mehanizama. Jedan od regulativnih mehanizama koji koristi Evropska unija jeste putem Direktiva, a sve u

*Primljeno / Received: 10. 06. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 18. 06. 2015.





funkciji ograničavanja ili umanjenjamogućnosti improvizacije (**matematički formalizovano regulativna funkcija f je ograničena ako postoje brojevi m i M za koje vrijedi $m \leq f(x) \leq M$, za svaki $x \in D$**) i neželjenih stanja u cestovnom saobraćaju. Zato i varijable prostor i vrijeme moramo staviti u granice mogućnosti i razložiti ih u konačni niz mjerljivih diskretnih jedinica. U vremenu ova diskretizacija znači izbor vremenskih intervala primjene regulative. U prostoru diskretizacija znači ograničenje prostora za koji se regulativa priprema, što čini predušlov za izgradnju efikasnog i održivog sistema. Razvoj uspješnog modela regulacije u funkciji smanjenja pojave improvizacije zahtjeva adekvatan model stručnog usavršavanja, odnosno primjenu različitih mogućih rješenja i modela uvođenja kompetencije aktera u prometnom sistemu, a sve u svrhu **povećanja frekvencije prediktivnog blokiranja neželjenih stanja transportnih tokova.**

Identificirani problem povećanja sigurnosti prometa, kvalificiranosti vozača i održive mobinosti u cestovnom saobraćaju zahtjeva integraciju najboljih postignuća i iskustava (n_{pi}) iz skupa mogućih Ω kako bi se stvorila podloga i materijal za kvalitetniju obuku vozača profesionalaca uvođenjem procesa obavezne početne ($E_{poč}$) i periodične edukacije (E_{per}) za sve profesionalne vozače a u skladu sa zahtjevima EU Direktive 2003/59/EC. Brojni autori se slažu u jednom neophodno je razviti model uvođenja inovativnih i interaktivnih pedagoških pristupa u cjeloživotnom obrazovanju, a istovremeno istražiti nove strategije treninga i edukacije u području profesionalnih kvalifikacija vozača cestovnog prijevoza. Elementi tog pristupa uključuju organizovanje pilot treninga, radionica i stručnih skupova. S druge strane veličina izazova koji se postavljaju pred industriju prijevoza zahtjeva značajne resurse, znanja i trud kako bi se razvio prilagodljiv i moderan sistem edukacije vozača koji je u skladu sa svim međunarodnim i EU kvalitativnim standardima.

1. ANALIZA SADRŽAJA I CILJEVA DIREKTIVE 2003/59/EC

Prema [4] direktive kao **osnovni izvori za usklađivanje nacionalnog prava su obvezujuće u pogledu ciljeva** koji se trebaju postići. Njima se ne stavljaju van snage nacionalni propisi, nego se nacionalni propisi usklađuju sa propisima EU pri čemu države članice imaju pravo da odrede izbor oblika i sredstava za njihovo sprovođenja. Prema [5] Direktiva je **zakonodavni akt** kojim se utvrđuje cilj koji sve države članice EU-a moraju ostvariti, pri čemu svaka država samostalno odlučuje o načinu. Direktiva 2003/59/EC Evropske unije jedan je od modela uvođenja kompetencije u prometni sistem. Prema [3] radi se o sistemu **inicijalnih kvalifikacija i periodičnoj obuci vozača za određena drumska vozila za prijevoz robe ili putnika** a kojim se vrše izmjene Regulative Vijeća (EEC) broj 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEC i kojim se ukida Direktiva Vijeća broj 76/914/EEC. Direktiva je usvojena 15.07. 2003. od strane evropskog parlamenta i vijeća Evrope i ona propisuje obaveze država članica i **država budućih članica EU oko početnih kvalifikacija i periodičnoj edukaciji vozača za cestovna motorna vozila za prijevoz robe ili putnika.** Prema [3] u okviru Direktive 2003/59/EC usvojeni su Aneks 1 i Aneks 2 kojima se u nekim segmentima detaljnije obrazlaže Direktiva (minimumi kvalifikacija, uvjeti za obuku i kartice o kvalifikaciji vozača). U Članu 10. utvrđena je i obaveza svake članice ili **buduće članice EU**⁶² da odredi KOD zajednice (COD 95) kojim se posebno obilježava svaki vozač koji posjeduje **CPC Driver certifikat** (*eng. Certificate of Professional Competence - CPC*) čime se dokazuje njegova početna kvalifikacija i periodička obuka. Da bi vozači motornih vozila obavljali prijevoz putnika ili robe u cestovnom saobraćaju neophodno je da posjeduju certifikate o stručnoj osposobljenosti⁶³ u skladu sa direktivama koje su to definisale u zavisnosti od kategorije vozila kojim vozač upravlja i pređenoj udaljenosti, odnosno broju kilometara koje je napravio pri prevozu putnika ili robe od tačke A (izvora) do tačke B (cilja). Na osnovu klasifikacije osposobljavanja vozaču je osiguran pristup prevoznj djelatnosti kao i njeno obavljanje. Početne kvalifikacije kao i obnavljanje periodičnog osposobljavanja ima za primarni cilj poboljšanje sigurnosti odvijanja cestovnog saobraćaja kao i povećanja sigurnosti vozača. Prema [4] Direktiva 2003/59 se primjenjuje na prijevozne djelatnosti koje obavljaju kako državljeni država članica tako i državljeni iz trećih zemalja koji su zaposleni u preduzećima čija sjedišta su države članice. Da bi sistem funkcionisao države članice trebaju da izdaju vozačima **svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti** kojim se dokazuje njihova početna klasifikacija ili periodično osposobljavanje(„SSO“). Vozači bi trebali obavljati periodično ponovno osposobljavanje ključno za njihovo zanimanje kako bi zadržali svoju vozačku klasifikaciju. Za početnu klasifikaciju i periodično osposobljavanje, minimalni zahtjevi se trebaju ispuniti a odnose se na sigurnosna pravila koja je potrebno poštivati u periodu vožnje kao i mirovanja vozila. Neki od elemenata koji će doprinijeti pozitivnom utjecaju na društvo ali i sam sektor cestovnog saobraćaja jesu razvoj defanzivne vožnje koja obuhvata, predviđanje opasnosti, poštivanje drugih učesnika procesa vožnje, gdje postoji uzajamna povezanost sa racionalnom potrošnjom goriva. Na osnovu pravila propisanih za osposobljavanje dobija se SSO, pri čemu se kursevi obično organizuju od strane centara za osposobljavanje koji su ovlašteni od nadležnih tijela država članica. Nadležna tijela bi trebala utvrditi usklađene kriterije za

⁶²Tokom pristupnih pregovora obično se u okviru poglavlja 23. države buduće članice obavezuju u cijelosti primijeniti navedenu Direktivu sa pripadajućim Aneksima I i definisanim rokovima.

⁶³Kroz razvoj tržišta cestovnog prometa pravila certificiranja unificiraju pravila vožnje za sve vozače, od samozaposlenih vozača ili plaćenih radnika te da li je riječ o obavljanju prevoza za vlastite potrebe ili javne usluge.

njihovo odobravanje uključujući uspostavljanje visoke razine profesionalnosti ovlaštenog centra. Prema [4] države članice trebale bi propisati obvezu obavljanja prvog periodičnog osposobljavanja i izdati odgovarajući SSO u roku od pet godina od datuma izdavanja SSO-a kojim se dokazuje početna kvalifikacija ili u roku od pet godina od isteka roka u kojem određeni vozači mogu ostvariti svoja stečena prava. Isto tako mora postojati mogućnost skraćivanja ili produženja navedenih rokova. Nakon prvog periodičnog osposobljavanja, vozač mora svakih pet godina obaviti periodično osposobljavanje. Prema [4] države članice trebaju unijeti u tu svrhu utvrđenu, usklađenu oznaku Zajednice, kao i rok njezine valjanosti, u vozačku dozvolu ili u novu vozačku karticu o kvalifikacijama koju države članice međusobno priznaju, a čiji je usklađeni obrazac utvrđen ovom Direktivom. Obzirom na važnost prava koja se tom karticom dodjeljuju za sigurnost prometa na cestama i jednakost uvjeta natjecanja, ta kartica treba ispunjavati iste zahtjeve u vezi sa zaštitom od krivotvorenja kao i vozačka dozvola. Kao dokaz da vozač koji je državljanin države članice ima jedan od SSO-a predviđenih ovom Direktivom te kako bi se olakšalo međusobno priznavanje različitih SSO-a, države članice trebaju unijeti u tu svrhu utvrđenu, usklađenu oznaku Zajednice, kao i rok njezine valjanosti, u vozačku dozvolu ili u novu vozačku karticu o kvalifikacijama koju države članice međusobno priznaju, a čiji je usklađeni obrazac utvrđen ovom Direktivom. Obzirom na znatan broj vozača na koje se Direktiva odnosi, odredbe o početnoj kvalifikaciji se primjenjuju u dva stadija, ovisno o tome je li riječ o prijevozu putnika ili o prijevozu robe. Postupna primjena ove Direktive u pogledu početne kvalifikacije za vozače vozila kojima se obavlja prijevoz putnika i robe također bi trebala omogućiti postupno uvođenje periodičnog osposobljavanja. Međutim, u svrhu poštivanja načela prava Zajednice⁶⁴, poželjno je da se iz primjene ove Direktive izuzmu vozači vozila koja se koriste za obavljanje prijevoza kada se procijeni da će to imati mali utjecaj na sigurnost saobraćaja na cestama ili ako bi zahtjevi iz ove Direktive predstavljali nesrazmjern ekonomski ili socijalni teret. Sadržaj direktive uključuje 16 članova i dva priloga (Tabela 1.)

Tabela 1. Sadržaj Direktive 2003/59/EC

Član	Opis
Član 1.	Područje primjene
Član 2.	Izuzeća
Član 3.	Kvalifikacija i osposobljavanje
Član 4.	Stečena prava
Član 5.	Početna kvalifikacija
Član 6.	SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija
Član 7.	Periodično osposobljavanje
Član 8.	SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje
Član 9.	Mjesto osposobljavanja
Član 10.	Oznaka Zajednice
Član 11.	Prilagodba naučnom i tehničkom napretku
Član 12.	Postupak Odbora
Član 13.	Izvještaj
Član 14.	Prijenos i provedba
Član 15.	Stavljanje izvan snage
Član 16.	Stupanje na snagu
PRILOG I.	Minimalni zahtjevi u pogledu kvalifikacije i osposobljavanja
PRILOG II.	Odredbe o obrascu Evropskih zajednica za vozačku karticu o kvalifikacijama

Izvor: Direktiva 2003.

1.1. Analiza područja primjene i izuzeća od Direktive 2003/59/EC

Prema [4] ova se Direktiva primjenjuje na vožnju koju obavljaju: Vozači državljanin država članica i Vozači državljanin trećih zemalja koji su zaposleni u preduzeću sa sjedištem u državi članici. Direktiva se ne primjenjuje na vozače:

- vozila čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h,
- vozila koja koriste ili nadziru oružane snage, civilna zaštita, vatrogasne službe i snage odgovorne za održavanje javnog reda i mira,
- vozila kojima se obavljaju ispitivanja cesta u svrhu tehničkog razvoja, popravaka ili održavanja, te novih ili prerađenih vozila koja još nisu stavljena u promet,
- vozila koja se koriste u izvanrednim situacijama ili vozila za spasilačke akcije,
- vozila koja na vozačkim kursovima koriste osobe koje žele dobiti vozačku dozvolu,
- vozila koja se koriste za nekomercijalni prijevoz putnika ili robe u privatne svrhe,

⁶⁴ Opća načela prava u pravilu su nepisana pravila koja je kroz svoju praksu razvio Evropski sud pravde, a obvezuju institucije, države i građane. Radi se o nekim temeljnim vrijednostima i standardima koja su opće prihvaćena te su kao takva postala opće načelo prava. U evropskom pravu može se izdvojiti nekoliko takvih načela: načelo supsidijarnosti, proporcionalnosti, jednakosti, pravne sigurnosti i procesnih prava, te zaštite temeljnih prava.



- vozila kojima se prevozi materijal ili oprema koju vozač koristi tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.

1.2. Kvalifikacija i osposobljavanje

Za sticanje početke kvalifikacije ili periodičnog osposobljavanje države članice **ili buduće članice** dužne su osigurati sljedeće elemente sistema:

a) Sistem početne kvalifikacije : Prema [4] za ispunjavanje ovoga uslova države članice **ili buduće članice** odabiru jednu od sljedećih opcija: **pohađanje stručne edukacije i provjera znanja, provjera znanja te provjera vještina i ponašanja.** Pohađanje stručne edukacije i provjera znanja predstavlja vrstu početne kvalifikacije uključujući obvezno pohađanje edukacije u određenog vremenskom periodu. Tečaj završava provjerom znanja. Nakon uspješno obavljene provjere znanja, kvalifikacija se potvrđuje izdavanjem SSO-a predviđenog Direktivom 2003/59 EZ. Provjera znanja te provjera vještina i ponašanja je vrsta početne kvalifikacije koja ne uključuje obvezno pohađanje tečaja, nego samo provjeru znanja i provjeru vještina i ponašanja. Nakon uspješno obavljene provjere znanja i provjere vještina i ponašanja, kvalifikacija se potvrđuje izdavanjem SSO-a definisanog Direktivom 2003/59 EZ. Pored pomenutih opcija korisnicima je pruženo da država članica može ovlastiti vozača da upravlja vozilom na njezinom državnom području i prije nego što dobije SSO ako vozač polazi nacionalni program stručnog osposobljavanja u trajanju od najmanje šest mjeseci tokom razdoblja od najviše tri godine. U okviru stručnog osposobljavanja, provjere znanja iz predhodno pomenutih opcija mogu se obavljati postupno. Za obaveze sticanja početne kvalifikacije izuzeti su vozači:

- vozači koji imaju vozačku dozvolu kategorije D1, D1+E, D ili D+E ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu najkasnije dvije godine nakon konačnog roka za prijenos ove Direktive,
- vozači koji imaju vozačku dozvolu kategorija C1, C1+E, C ili C+E ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu najkasnije tri godine nakon konačnog roka za prijenos ove Direktive.

Za obavljanje početne kvalifikacije nije potrebno prethodno dobiti odgovarajuću vozačku dozvolu. Vozači vozila namijenjenih prijevozu robe smiju upravljati vozilom:

- Od navršenih 18 godina i to za vozila kategorija C i C+E i vozila kategorije C1 i C1+E ukoliko posjeduju SSO izdan na temelju pohađanja tečaja i provjere znanja,
- Od navršene 21 godine vozilom kategorija C i C+E ako imaju SSO izdan na temelju provjere znanja i provjere vještina i ponašanja.

Pored vozača kvalifikovanih za obavljanje prijevoza robe i uslova koje trebaju da ispunjavaju, druga grupa su vozači vozila za prijevoz putnika a njima smiju da upravljaju vozači od navršene 21 godine i to za vozila kategorije D i D+E za linijski prijevoz putnika do 50 kilometara udaljenosti i vozilom kategorija D1 i D1+E ako ima SSO izdan na temelju provjere znanja i provjere vještina i ponašanja te D i D+E ukoliko posjeduju SSO izdan na temelju pohađanja tečaja i provjere znanja.

b) Sistem periodičnog osposobljavanja: Periodično osposobljavanje uključuje obavezno pohađanje stručne edukacije. Ono se potvrđuje izdavanjem SSO-a. Ne dovodeći u pitanje dobne granice, vozači koji obavljaju prijevoz robe i imaju SSO izdan na temelju provjere znanja i provjere vještina i ponašanja ili na temelju pohađanja i provjere znanja za jednu od kategorija, nisu obavezni imati SSO za neku kategoriju vozila. Vozači koji obavljaju prijevoz robe i koji svoju djelatnost proširuju ili mijenjaju kako bi prevozili putnike, ili obrnuto, te koji imaju SSO na temelju pohađanja edukacije i provjere znanja ili SSO izdan na temelju provjere znanja i provjere vještina i ponašanja ne trebaju ponavljati zajedničke dijelove početne kvalifikacije, nego samo dijelove koji su specifični za novu kvalifikaciju.

1.3. SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija

Početnu kvalifikaciju vozač stiče na osnovu dva načina, pohađanje edukacije i provjera znanja i provjera znanja te provjera vještina i ponašanja kako je već na početku pomenuto te ubrzano stjecanje početne kvalifikacije. Države članice zahtijevat će od kandidata za vozača pohađanje tečajeva u centrima za osposobljavanje koje su nadležna tijela odobrila. To osposobljavanje završit će uspješno obavljenom provjerom znanja. Navedenu provjeru znanja organizirat će nadležna tijela država članica ili bilo koji subjekt koji ta tijela ovlaste, kako bi se ustvrdilo ima li kandidat za vozača u pogledu prethodno navedenih predmeta razinu znanja koja se zahtijeva. Navedena tijela ili subjekti nadzirat će provjeru znanja te će vozaču, ako je uspješno obavi, izdati SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija. U svakom slučaju princip dobivanja SSO je isti kao što je i opisano.



1.4. Periodično osposobljavanje

Periodično osposobljavanje sastoji se od osposobljavanja koje omogućava vozačima koji već posjeduju SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i vozačima koji posjeduju Stečena prava omogućuje obnovu znanja neophodnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost saobraćaja na cestama i racionalizaciju potrošnje goriva. Navedeno osposobljavanje organiziraju odobreni **Centri za osposobljavanje** koji sudjeluju u dodjeli početne kvalifikacije i periodičnom osposobljavanju moraju imati odobrenje nadležnih tijela država članica. Odobrenje se izdaje samo na temelju pisanog zahtjeva. Ako se vozač zaposli u drugom poduzeću, u obzir se uzima već obavljeno periodično osposobljavanje. Cilj periodičnog osposobljavanja jest produbiti i obnoviti znanja iz određenih predmeta. Obaveze vozača u okviru trajanja od 35 nastavnih sati svakih 5 godina, pokrivaju: usavršavanje racionalne vožnje temeljeno na saobraćajnim propisima i sigurnosnim pravilima, primjena propisa, zdravlje, sigurnost na cesti i zaštita okoliša, usluga, logistika, usavršavanje racionalne vožnje temeljeno na ispravnom prijevozu tereta/putnika, primjene propisa u prijevozu tereta / putnika, zdravlje, sigurnost na cesti i zaštita okoliša, usluga, logistika u prijevozu tereta/putnika.

1.5. SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje

Kada vozač obavi periodično osposobljavanje, nadležna tijela država članica ili odobreni centar za osposobljavanje izdat će mu SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje. Prvi tečaj periodičnog osposobljavanja moraju obaviti sljedeći vozači:

- Posjednici SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija u roku od 5 godina od izdavanja navedenog SSO-a.
- Vozači sa stečenim pravima u roku od 5 godina od relevantnog datuma, u pogledu početne kvalifikacije potrebne za upravljanje vozilima kategorija D1, D1+E, D i D+E, ili u pogledu početne kvalifikacije potrebne za upravljanje vozilima kategorija C1, C1+E, C i C+E a u skladu sa rokovima koje odrede države članice.

Države članice mogu skratiti ili produžiti rokove kako bi se oni, integrirali, podudarali s datumom isteka razdoblja valjanosti vozačke dozvole ili kako bi se osiguralo postupno uvođenje periodičnog osposobljavanja. Međutim, navedeno razdoblje ne smije biti kraće od tri godine ili duže od sedam godina. Vozač koji je obavio prvo stručno periodično osposobljavanje, obavlja periodično osposobljavanje svakih pet godina prije isteka razdoblja valjanosti SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje. Posjednici SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija te vozača posjednika Stečenih prava koji više ne obavljaju zanimanje i ne ispunjavaju zahtjeve, Vozači vozila namijenjenih prijevozu robe, vozači koji prethodno nisu dobili odgovarajuću vozačku dozvolu te Vozači vozila namijenjenih za prijevoz putnika dužni su, prije nego što ponovno započnu obavljati zanimanje, obaviti periodično osposobljavanje. Vozači koji obavljaju cestovni prijevoz robe ili putnika i koji su obavili tečajeve periodičnog osposobljavanja za jednu od kategorija vozačkih dozvola za prevoz robe ili putnika nisu obvezni nastaviti periodično osposobljavanje za neku kategoriju vozila iz tih stavki.

1.6. Mjesto osposobljavanja i postupak Odbora

Na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje a u skladu s odredbama Početna kvalifikacija za prevoz robe i putnika kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje nadležna tijela država članica navode oznaku Zajednice pored odgovarajućih kategorija dozvola: **na vozačku dozvolu i na vozačku karticu o kvalifikacijama**. Države članice međusobno priznaju vozačke kartice o kvalifikacijama koje izdaju. Prilikom izdavanja kartice, nadležna tijela provjerit će valjanost vozačke dozvole čiji je broj naveden u kartici. Kvalifikaciju i obavljeno osposobljavanje, propisane ovom Direktivom, vozač državljanin trećih zemalja koji su zaposleni u poduzeću sa sjedištem u državi članici ili koji za njega rade, koji upravlja vozilom koje se koristi za cestovni prijevoz putnika dokazuje na temelju:

- oznake Zajednice navedene na vozačkoj dozvoli sačinjenoj prema obrascu Zajednice, ako ima takvu dozvolu,
- vozačke kartice o kvalifikacijama označene odgovarajućom oznakom Zajednice. Fizičke značajke kartice moraju biti u skladu s normama ISO 7810 i 7816-1. Kartica je dvostrana, a prva strana sadrži:
 - a) naslov „vozačka kartica o kvalifikacijama”, otisnut velikim slovima na službenom jeziku ili službenim jezicima države članice koja izdaje karticu,
 - b) naziv države članice koja izdaje karticu (neobvezno),
 - c) razlikovnu oznaku države članice koja izdaje karticu, tiskanu u negativu na plavom pravokutniku i okruženu s dvanaest žutih zvjezdica.
- nacionalnom svjedodžbom čiju valjanost države članice međusobno priznaju na svojim državnim područjima.



2. ANALIZA CILJEVA DIREKTIVE 2003/59/EC

a) Poboljšanje sigurnosti na cestama

Jedan od glavnih ciljeva Direktive 2003/59/EC je poboljšanje sigurnosti na cestama uvođenjem obavezne početne i periodične obuke za EU profesionalne vozače. Sigurnost u prometu doista uključuje visoku cijenu u smislu života, kao i ekonomske i finansijske troškove povezane s oštećenjem imovine, gubitak proizvodnje za žrtve i preduzeća. Trening vozača je jedan od načina postizanja cilja smanjenja cestovnih nesreća.

b) Profesionalizacija vozača

Poboljšanje sigurnosti na cestama nije jedini cilj Direktive ona također nastoji izgraditi sistem profesionalizacije⁶⁵ vozača i poboljšati imidž struke te pomoći osiguraju održive mobilnosti. Trening vodi do kvalificiranosti vozača kojima se priznaje njihovo zanimanje te važnost za funkcioniranje društva i razvoj privrednih i društvenih aktivnosti, pri čemu također podržava slobodno kretanje osoba i mobilnost radnika u Evropi zahvaljujući sistemu uzajamnog priznavanja kvalifikacija.

c) Poboljšanje prema održivoj mobilnosti

Profesionalizacija vozača će poboljšati sigurnost na cestama, kao i kvalitetu usluge u cestovnom prometu. Za putnički cestovni prijevoz, poboljšana kvaliteta usluga će potaknuti modalni pomak od privatnih motornih vozila ka kolektivnim oblicima prijevoza (autobus) i time pridonijeti održivoj mobilnosti, kao što su korišteni načini prijevoza koji troše manje energije i ekološki su odgovorniji. Direktiva 2003/59 / EZ također predviđa programe osposobljavanja uključujući tečajeve za poboljšanje ponašanja vozača u cilju unapređenja racionalne i ekološki prihvatljive vožnje. To će rezultirati u oba slučaja manju potrošnju energije i smanjenje emisije CO₂ iz cestovnog prometa.

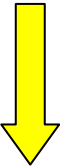
3. CPC OBUKA I TEST

U okviru CPC programa obuke na jedinstven način su sistematizovani standardi, postupci i procedure koji se koriste u modernom transportu i njihovom implementacijom u praksi vozači dobijaju široke mogućnosti za uspješno obavljanje povjerenih im poslova. Ovdje kandidati obično slušaju teoretsku nastavu i praktične vježbe. Tokom obuke kandidati dobivaju znanja koja se odnose na: Sigurnost u cestovnom saobraćaju, Pravila koja upravljaju saobraćajem, transportom roba, uključujući odredbe o radu, vožnji i odmoru, Upoznavanje sa osnovnim načelima međunarodnih konvencija u drumskom transportu (CMR, CVR, TIR), Ekološka pitanja koja utiču na cestovni saobraćaj, zdravlje i sigurnost, Standardi kvaliteta, Osnovna načela utovara i osiguravanje tereta, Prevoz opasnih materija itd. Polaznici koji sa uspjehom polože test, stiču pravo na CPC CERTIFIKAT koji predstavlja inicijalnu – osnovnu kvalifikaciju vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju.

4. ZNAČAJ TRANSPOZICIJE DIREKTIVE 2003/59/EC U ZAKONODAVSTVO BOSNE I HERCEGOVINE

Na osnovu „Programa prioriteta usklađivanja u zakonodavnim aktivnostima za provedbu evropskog partnerstva i privremenog sporazuma“ od 2006. godine, Bosna i Hercegovina se obvezala da će osigurati postepeno usklađivanje svojih postojećih zakona i budućeg zakonodavstva s pravnom tekovinom (acquis-em) Evropske Zajednice. **U pristupnim pregovorima Bosna i Hercegovina će se u okviru poglavlja 23. morati u potpunosti obvezati na primjenu Direktive 2003/59/EC sa pripadajućim Aneksim.**

Tabela 1. Implementacija Direktive u nacionalno zakonodavstvo

1.	DIREKTIVA 2003/59/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika	
2.	Implementacija Direktive 2003/59/EC o početnim kvalifikacijama	
3.	Usklađivanje BiH propisa sa Direktivom 2003/59/EC	
4.	Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu ("Službeni glasnik BiH", br. 1/02 i 14/03), Pravilnik o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju	
5.	Primjena u praksi	


Izvor: Autori rada

Ovu edukaciju prati odgovarajuća zakonska regulativa i saglasni režimi treninga s odgovarajućim nadležnostima za garantiranje trajnog integriteta obuke prema standardima EU. Na taj se način izjednačavaju nacionalne profesionalne kvalifikacije za operatere cestovnog transporta u BiH sa standardima EU, jer je izvršena standardizacija programa obuke za profesionalno osposobljavanje (CPC) i prijevoz

⁶⁵ Profesionalizacija je društveni proces u kojem osoba usvaja posebno zanimanje ili dobiva sve više i više stručnih osobina neke profesije.

opasnih materija - ADR, kao i testiranje prema postojećim zahtjevima i praksi u EU. Ovaj program također može producirati i ekonomske koristi, koje su višestruke, kako sa gledišta društva u cjelini, tako i sa gledišta prijevoznika, koji će, zahvaljujući primjeni modernih metoda upravljanja ljudskim resursima imati na raspolaganju obučene i osposobljene vozače, sposobne da preferiraju stvarne potrebe korisnika za određenim vrstama i kvalitetima transportne usluge. Potrebno je navesti neophodnost **totalne orijentacije na EU standarde i njihove implementacije** u svakodnevnim poslovnim aktivnostima, a što u osnovi treba osigurati uspješan nastup na međunarodnom transportnom tržištu. Bilo da je riječ o EU direktivama i njihovim dopunama u BiH je potrebno stvoriti okruženje u kome ozbiljne kompanije imaju mogućnost napretka i opstanka. Ali realno stanje u našem okruženju, je takvo da se često na pogrešan način tumače pojedina poglavlja i odredbe međunarodnih preporuka. Zapravo, ona su plod kompromisa, nauke, interesa i težnje ka uređenju tržišta. Ako je lakše za shvatiti, vječita dilema i otpor se javlja na relaciji „moram“, „trebam“ i „hoću“ Odlukom Ministarstva prometa i komunikacija BiH ovlašteno je tijelo za provedbu stručnog osposobljavanja upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu. Obaveze vozača su izvršiti prijavu za stručno osposobljavanje i provedbu ispita za stjecanje stručne osposobljenosti za: upravitelja prijevoza u međunarodnom cestovnom prijevozu i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu. Također je definisan Pravilnik o uvjetima i postupku izdavanja licenci i kvalifikacijskih kartica vozača za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza („Službeni glasnik BiH“, br. 81/11, 105/12,32/13, 76/13, 18/14) te Pravilnik o uslovima i postupku izdavanja licenci za obavljanje međunarodnog drumskog prevoza putnika i tereta i opasnih materija („Sl. glasnik BiH“, broj 44/2005).

Tabela 2. Pravni i proceduralni okvir izbora ovlaštenog tijela za provedbu stručnog osposobljavanja na području BiH

1.	Zakona o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu (“Službeni glasnik BiH”, br. 1/02 i 14/03), Član 5. -Zakona o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu Domaći prijevoznik može obavljati međunarodni prijevoz ako posjeduje licencu za obavljanje te vrste prijevoza.Licencu za obavljanje prijevoza iz stava 1 izdaje Ministarstvo komunikacija i prometa BiH, ako domaći prijevoznik, između ostalog, ispunjava i uvjete evropskih propisa u pogledu: 1. tehničke opremljenosti, 2. stručne osposobljenosti, 3. finansijske sposobnosti u koju ne ulaze vrijednosti sredstava, 4. nepostojanja pravomoćno izrečene zabrane obavljanja djelatnosti, 5. drugih uvjeta utvrđenih zakonom i međunarodnim ugovorima.	↓
2.	Na temelju članka 5. Zakona o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu (“Službeni glasnik BiH”, br. 1/02 i 14/03), donesen je „Pravilnik o uvjetima i postupku izdavanja licenci i kvalifikacijskih kartica vozača za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza (“Službeni glasnik BiH”, 81/11)	
3.	Na osnovu člana 61. Zakona o upravi (“Službeni glasnik BiH”, broj 32/02 i 102/09) i člana 17. Pravilnika o uvjetima i postupku izdavanja licenci i kvalifikacijskih kartica vozača za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza (“Službeni glasnik BiH”, broj 81/11), Ministarstvo komunikacija i prometa BiH,obljavljuje Javni poziv za izbor tijela koja će provoditi stručno osposobljavanje upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu Sadržaj Javnog poziva: Opis poslova i uvjeti za dobijanje odobrenja za stručno osposobljavanje upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu Ministarstvo prometa i komunikacija BiH: izbor tijela koja će provoditi stručno osposobljavanje upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu	↓
	U skladu sa članom 16. i 17. Pravilnika i Javnog poziva za izbor tijela koja će provoditi stručno osposobljavanje upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu, Ministarstvo okončava postupak izbora tijela za stručno osposobljavanje i provedbu ispita za stjecanje stručne osposobljenosti upravitelja prijevoza i stručne osposobljenosti vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu.	↓
4.	Centara za osposobljavanje: Obavljanje poslova stručnog osposobljavanja upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu	
5.	Prijava za stručno osposobljavanje i provedbu ispita za stjecanje stručne osposobljenosti za: upravitelja prijevoza u međunarodnom cestovnom prijevozu i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu.	
↑	Dostavljanje izvještaja Ministarstvu o radu Centara za osposobljavanje, provedenim obukama i ispitima, najmanje jednom mjesečno.	
6.	 Kartica i licence za prijevoznika i vozila u cestovnom saobraćaju	

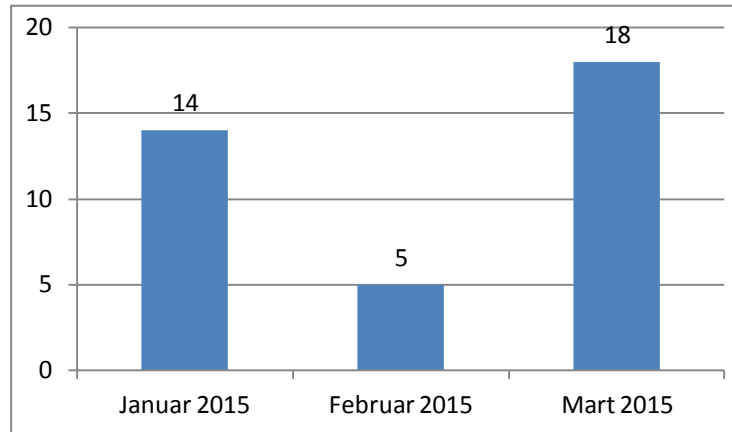
Izvor: Autori rada





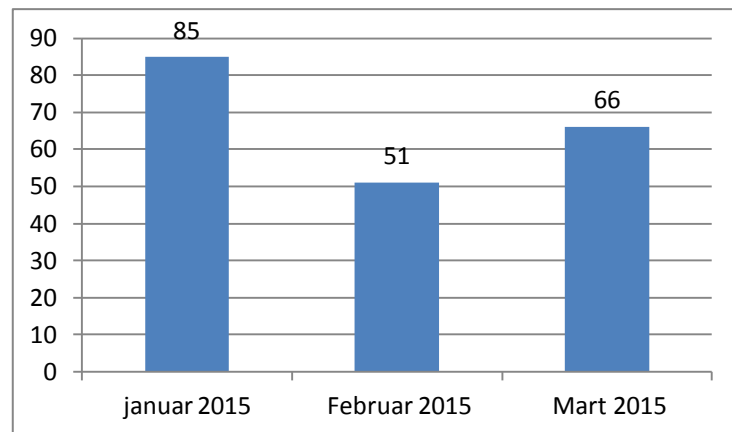
Primjenom važeće procedure trenutno je u Bosni i Hercegovini ovlašteno jedno pravno lice za obavljanje poslova stručnog osposobljavanja upravitelja prijevoza i vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu. Komparacijom radi u Hrvatskoj, je na dan, 29.12.2014. godine bilo 36 ovlaštenih pravnih i fizičkih osoba za sprovođenje programa za sticanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe za vozača za prijevoz tereta i putnika. Statistički pokazatelji broja osposobljenih kandidata su prikazani ispod.

Grafik 1. Broj osposobljenih upravitelja prijevoza za period januar-mart 2015. godine



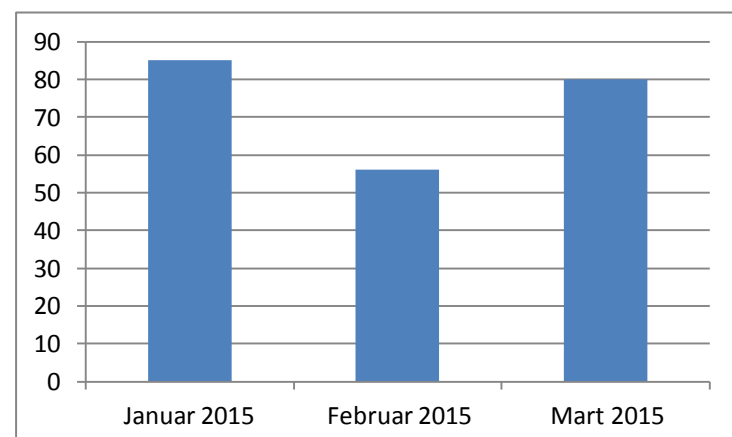
Izvor: Ministarstvo prometa i komunikacija Bosne i Hercegovine

Grafik 2. Broj osposobljenih vozača za period januar-mart 2015. godine



Izvor: Ministarstvo prometa i komunikacija Bosne i Hercegovine

Grafik 3. Ukupno osposobljenih za period januar-mart 2015. godine



Izvor: Ministarstvo prometa i komunikacija Bosne i Hercegovine

ZAKLJUČAK

Direktiva 2003/59/EC i njeni ciljevi su značajni za uspostavu održivog sistema cestovnog saobraćaja na području Bosne i Hercegovine obzirom da su propisi o vozačkim dozvolama bitan dio zajedničke prometne politike EU. Neobavezujuća transpozicija Direktive 2003/59/EC je posebno bitna za zemlje buduće članice EU. Istraživanje pokazuje da postoje različita rješenja implementacije Direktive koja su značajno uslovljene načinom obuke i osposobljavanja vozača. Kod periodičnog treninga u većini zemalja EU je primjenjen novi sistem koji nije barijera za uzajamno priznavanje početne kvalifikacije i periodičke obuke. Istraživanje je također pokazalo prisustvo nejednakog intenziteta napora država članica i budućih članica za ispunjavanje potreba za edukacijom kao i nedostatan razvoj programa obuke pokrivenih adekvatnim zakonima i propisima. S druge strane to rezultira različitim kvalitetima treninga pri čemu su modeli finansiranja osposobljavanja općenito u skladu s modelima financiranja za stručno osposobljavanje vozača. Važno je napomenuti da je neophodno procijeniti utjecaj i očekivane vidljive početne efekte pune provedbe Direktive 2003/59/EC na području Bosne i Hercegovine. Elementi Direktive su značajni za Bosnu i Hercegovinu jer oni doprinose poboljšanju sigurnosti na cestama i omogućavaju slobodno kretanje osoba s namjerom prebivališta u državi članici EU koja nije država koja je dozvolu izdala. Uzevši u obzir važnost osobnih prijevoznih sredstava, posjedovanje vozačke dozvole koju je priznala država članica domaćin promiče slobodu kretanja osoba i pravo poslovnog nastana. Usprkos postignutom napretku u usklađivanju propisa o vozačkim dozvolama još uvijek postoje značajne razlike među propisima država članica i budućih članica o periodičnosti obnavljanja dozvola i o podkategorijama vozila koje treba potpuniije uskladiti kako bi se doprinijelo provedbi zajedničkih politika. Uzimajući u obzir važnost ove direktive za sigurnost saobraćaja na cestama i jednakost uslova natjecanja, Bosna i Hercegovina kao buduća članica EU bi trebala značajno nadzirati procese provjere. Puna primjena ove direktive u Bosni i Hercegovini ne bi trebala uticati na stečena prava vozača koji je dobio vozačku dozvolu prije datuma utvrđenog za dobijanje SSO-a kojim se dokazuje odgovarajuća početna kvalifikacija ili periodično osposobljavanje.

CONCLUSION

The elements of the Directive are important for Bosnia and Herzegovina as they contribute to the improvement of road safety and allow the free movement of persons with the intention of permanent residence in an EU Member State other than the State of license issue. Given the importance of personal means of transport, possession of a driving license that is recognized by the host Member State promotes free movement of persons and right of establishment. Despite the progress made in the harmonization of regulations on licenses of driving are still significant differences between the laws of the member states and future member states about the periodicity renewal of licenses and about subcategories of vehicles which need to be fully harmonized in order to contribute to the implementation of common policies. Taking into account the importance of this directive for the safety of traffic on the roads and the equality of conditions of competition, Bosnia and Herzegovina as a future member of the EU should use significantly control the processes checks. Full implementation of this directive in Bosnia and Herzegovina should not affect the acquired rights of the driver who got a driver's license before the date set for obtaining SSO which proving adequate initial qualification or periodic training. Directive 2003/59 / EC and its objectives are important for the establishment of sustainable road transport system in Bosnia and Herzegovina since are the legislation on licenses of driving an essential part of the common transport policy EU. The non-binding transposition of Directive 2003/59 / EC is particularly important for the country's future EU members. Research shows that there are different solutions to the implementation of the Directive, which are significantly conditioned by way of training and qualification drivers. At periodic training in most EU countries is applied a new system that is not a barrier to mutual recognition of the initial qualification and periodic training. The study also showed the presence of uneven effort among members EU and future members to meet the need for education as well as insufficient development of training programs covered by adequate laws and regulations. On the other hand it results in different qualities of training where the models of financing training in general in accordance with the model of funding for vocational training of drivers. It should be noted that it is necessary to evaluate the impact and the expected initial visible effects of full implementations of Directive 2003/59 / EC on the territory of Bosnia and Herzegovina.

LITERATURA

1. Berković, M.: „Značaj logističkih centara u funkciji povećanja kvalitete usluga“, Prometni sustavi 2014, Hrvatska, Zagreb, 2014. godine
2. Deljanin, A.: „Logistika u transportu i komunikacijama“, Skripta predavanja, Univerzitet u Sarajevu, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, 2013. godine
3. DIREKTIVA 2003/59/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ, Službeni list Europske unije 2003. godine



4. www.timbertransportforum.org.uk/upload/documents/41_driver_cpc_explanatory_note.pdf
5. Program prioriteta usklađivanja u zakonodavnim aktivnostima za provedbu Evropskog partnerstva i privremenog sporazuma, Bosna i Hercegovina, Vijeće ministara BiH, 2009. godina
6. EU - EUROPA zakonodavstvo EU-a

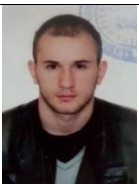
BIOGRAFIJA



Prof.dr. Abidin Deljanin, a_deljanin@hotmail.com;
Magistarski rad odbranio na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Sarajevu i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka iz oblasti Tehnologije i organizacije drumskog transporta. Doktorirao je 2004. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Izabrani je nastavnik u zvanju vanrednog profesora na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu.



Mr. sc. Mirza Berković, mirza.berkovic@gmail.com;
Magistarski rad odbranio na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka. Izabrani je asistent na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu. Dobitnik je više nagrada lokalnog i međunarodnog karaktera.



Deljanin Emir, BA-inž.saob. i kom.
Rođen 06.07.1990 godine u Sarajevu. Diplomom srednješkolskog obrazovanja, dobija na osnovu JU Srednje škole za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu te obrazovne institucije »Lycée Rene des Cartes» u Parizu. U periodu od 2010-2013 godine pohađa i uspješno završava Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu kao redovan student. Od 2013-2015 godine postaje student postdiplomskog/master studija na istoimenom fakultetu. Sada sprema master tezu, na temu „Optimiranje logističkih procesa integriranjem informacijskih tokova - platformaSAP HANA“

