



ANALIZA UTJECAJA DIREKTIVE 2014/47 EC NA SIGURNOST U CESTOVNOM SAOBRAĆAJU  
ANALYSIS OF THE DIRECTIVE 2014/47 EC ON ROAD SAFETY

MA. SANDIN BALIĆ, dipl. inž. saob. i kom., Općina Novi Grad Sarajevo

**Kategorizacija rada:** Pregledni naučni rad (Review article)\*

**UDK** 656.1(4-675 EU)

**SAŽETAK:** Ciljevi koje je Generalna skupština Ujedinjenih nacija postavila rezolucijom 64/255 za period od 2011. do 2020., odnose se na davanje prioriteta prevenciji i sigurnosti u saobraćaju kako bi se spasili milioni života. Isti ciljevi, za narednu deceniju, postavljeni su i Direktivama, Normama i Preporukama EU. U isto vrijeme, SEETO članice, rezolucijom Vijeća sigurnosti Ujedinjenih nacija UNSCR 1244/1999, moraju izmijeniti trend razvoja broja nastradalih u prometnim nezgodama na cestama od porasta ka smanjenju i pokušati dostići prosječni broj nastradalih kakav je u EU. Glavni cilj Regionalne strategije za sigurnost cestovnog prometa (RRSS) je da se smanji broj poginulih osoba u prometnim nezgodama do 50% do 2019. godine u poređenju sa statističkim podacima iz 2007. Za realizaciju postavljenog cilja u saobraćajnom sistemu koji se odnosi na smanjenje smrtno stradalih u saobraćaju treba koristiti integrirani pristup zasnovan na četiri elementa: Obrazovanje, Inženjering, Izvanredno stanje i Provedba/izvršenje. U ovom radu dat je pregled novih strateških i operativnih mjera za poboljšanje sigurnosti u saobraćaju, koje su vezane za inženjering vozila sa posebnim osvrtom na tehničku cestovnu inspekciju odnosno tehničke preglede vozila na cesti, inspeksijske procedure i metoda za otklanjanje nedostataka na vozilu koja su sadržane u direktivi 2014/47 EC. Također u ovom radu je izvršena analiza i procjena rizika od strane komercijalnih vozila na sigurnost u cestovnom saobraćaju prema direktivi 2014/47 EC.

**KLJUČNE RIJEČI:** Sigurnost, cestovne inspeksijske procedure, procjena rizika.

**ABSTRACT:** The objectives of the United Nations General Assembly resolution 64/255 set for the period from 2011 to 2020, relating to giving priority to the prevention and traffic safety in order to save millions of lives. The same objectives for the next decade, and set the Directives, Norms and Recommendations of the EU. At the same time, SEETO States, a resolution of the Security Council of the United Nations UNSCR 1244/1999, must change the trend of the number of casualties in traffic accidents on the roads of the increase to reduce and try to reach the average number of casualties as is the EU. The main goal of the Regional Strategy for Road Safety (RRSS) is to reduce the number of deaths in road accidents by 50% (compared to the statistics in 2007) in the next 4 years. For the realization of the set goal in the traffic system should be used an integrated approach based on the next four elements: Education, Engineering, State of emergency, and Implementation/Execution. This paper provides an overview of new strategic and operational measures in order to improve traffic safety. This meaning is related to engineering vehicles with special emphasis on technical road inspection and technical inspection of vehicles on the road, inspection procedures and methods for the elimination of defects in the vehicle, which are contained in Directive 2014/47 EC. Also in this paper is an analysis and risk assessment by the safety of vehicles in road traffic according to Directive 2014/47.

**KEY WORDS:** Safety, road inspection procedures, risk assessment

## UVOD

Propisi o bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH imali su svoju evoluciju u entitetima FBiH i RS, tako što je iz zakonodavstva bivše Jugoslavije preuzet Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima i nastavljena promjena Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima iz socijalističke Republike BiH, dok je u

\* Prilmljeno / Received: 12. 11. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 30. 11. 2015.



Brčko distriktu donijet Zakon o bezbjednosti saobraćaja Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine sa svojim podzakonskim aktima.

U Federaciji BiH za regulativu iz oblasti bezbjednosti saobraćaja nadležni su bili kantoni. U formiranju zakonodavstva iz oblasti bezbjednosti saobraćaja karakteristična su dva pristupa. Prvi po tome što je grupa kantona Sarajevo, Tuzlanski K, Zeničko-dobojski K, Bosansko-podrinjski K, i Goražde, preuzela pomenuta dva zakona kao svoje i u njima uglavnom izmjenili visine novčanih kazni za prekršaje. Drugi je karakterističan po tome što je grupa kantona Unsko-sanski, Hercegovačko-neretvanski, hercegbosanska županija donijeli svoje zakone koji regulišu bezbjednost saobraćaja sa pratećim propisima. U ovoj bez zakonskoj usaglašenosti jedan jedini propis koji je važio za cijelu BiH jeste Memorandum o razumjevanju i pravilniku o uputstvima za registraciju i registarske tablice sa aneksima 1, 1b i II iz 1998. godine. Obzirom da su problemi saobraćaja postajali sve izraženiji bilo je potrebno usaglasiti zakonsku regulative u oblasti saobraćaja na području cijele BiH. Tako je Parlamentarna skupština na 71. sjednici Predstavničkog doma 21. decembra 2005. godine i 52. sjednici Doma naroda 22. decembra 2005. godine usvojila je Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH.

Jedna od ključnih odrednica cestovnog saobraćaja svake države je i sigurnost u saobraćaju. U svakoj mirnodopskoj ljudskoj aktivnosti prisutan je rizik, no daleko najveći je upravo u cestovnom saobraćaju, u kojem sudjeluje praktično svaki čovjek.

Problemi sigurnosti cestovnog prometa porasli su velikom brzinom u cijelom svijetu. Istraživanja i izvještaji Svjetske zdravstvene organizacije o porastu broja prometnih nezgoda ukazuju na to da će se prometne nezgode kao "vodeći uzrok smrti" sa 19. mjesta u 1990. godini pomaći na treće mjesto u 2020. godini.

Pored toga, mogu se vidjeti značajne razlike između razvijenih i zemalja u razvoju na području sigurnosti cestovnog prometa<sup>44</sup>. Ovo je takođe očigledno između starih i novih članica EU, između SEETO članica i prosjeka EU. Značajna razlika u nivou sigurnosti cestovnog saobraćaja uočena je i među SEETO članicama.

Generalna skupština Ujedinjenih nacija je rezolucijom 64/255 period od 2011. do 2020. godine proglasila decenijom djelovanja na povećanje sigurnosti cestovnog saobraćaja, kako bi se spasili milioni života, te spriječila milionska ozljeđivanja i invaliditeti. Cilj EU je smanjenje broja poginulih osoba u saobraćajnim nezgodama u cestovnom saobraćaju do 2020. godine za 50%, odnosno za 100% do 2050. godine<sup>45</sup>.

Smjernice novog programa EU za period 2011. - 2020. sadrže paket inicijativa na europskom i nacionalnom nivou koje su usmjerene na poboljšanje sigurnosti vozila, ceste i promjenu ponašanja vozača. U programu su definisani i strateški ciljevi i akcije koje treba realizovati EC koje se odnose i na sigurnija vozila. Nakon plasiranja na tržište vozila moraju nastaviti udovoljavati sigurnosnim standardima kroz čitav njihov vijek trajanja. Ovi sigurnosni standardi mogu se postići posebno na području ujednačavanja i progresivnog jačanja propisa EU o tehničkom pregledu vozila i tehničkim pregledima vozila na cesti.

Jedan od tih propisa je i Direktiva 2014/47/EC o tehničkoj cestovnoj inspekciji i ispravnosti komercijalnih vozila koja se kreću na cestama u Uniji. Direktiva se primjenjuje na komercijalna vozila čija je brzina veća od 25 km / h, a za kategorija koje su definisane u Direktivi 2003/37/EC i Direktivi 2007/46/EC. Ona istovremeno ne utječe na pravo države članice za obavljanje tehničkih cestovnih inspekcije na vozilima koji nisu obuhvaćeni ovom Direktivom, kao što su laka komercijalna vozila kategorija N1 kojima najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tona, niti sprečava države članice da provjere druge aspekte drumskog prevoza i sigurnosti, ili da izvrši inspekciju na drugim mjestima osim javnih cesta.

U ovom radu je dat pregled sadržaja Direktiva 2014/47/EC, inspeksijske procedure i metode za otklanjanje nedostataka na vozilu, kao i njihov značaj na poboljšanje sigurnosti u saobraćaju.

## 1. SADRŽAJ DIREKTIVE 2014/47 EC

Direktiva 2014/47 EC uspostavlja minimum zahtjeve za režim tehničke cestovne inspekcije i ispravnosti komercijalnih vozila koja se kreću na području država članica. Sadrži šest poglavlja koji se odnose na:

1. Predmet, definicije i područje djelatnosti ;

<sup>44</sup>World Disasters Report, WHO, 2002

<sup>45</sup>Directive 2014/47/EU of the European parliament and of the council of 3 april 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the union and repealing directive 2000/30/ec



2. Sistem tehničke cestovne inspekcije i opće obaveze,
3. Inspeksijske procedure,
4. Saradnju i razmjenu informacija,
5. Delegiranje i sprovođenje zakona,
6. Završne odredbe .

Prema direktivi, u svrhu povećanja bezbjednosti u saobraćaju i smanjenju zagađenja zraka., pregled vozila na tehničkim pregledima je dosta rigorozniji, a Direktivom 2014/47 EC se osigurava i učestaliji tehnički pregled vozila i inspekcija cestovne sigurnosti sa ciljem smanjenja nesipravnosti na vozilima.

Prvobitno je zamišljeno da se direktiva primjenjuje samo na privredna vozila. Međutim, brzom intervencijom koja se odnosila na razmatranje pozitivnih učinaka standarda, dolazi se do zaključka da će koristi biti mnogo veće ukoliko se državama EU ostavi na raspolaganje da se direktiva primjenjuje na sve kategorije vozila koje su navedene u direktivi 2007/46 EC.

Primjenom direktivi 2000/30 EC ostvaren je značajan doprinos poboljšanju sigurnosti u saobraćaju kroz pregled vozila na tehničkim pregledima. Prema izvještajima na 350.000 inspeksijskih pregleda vozila primjetna je neravnomjernost broja neispravnih vozila po državama članicama EU. Procenat neispravnih vozila kreće se od 2,1% do 50% u nekim državama.

Novom direktivom 2014/47 EC, sa pojačanom inspekcijom sigurnosti cestovnog saobraćaja bi se trebala minimizirati razlika u procentu neispravnih vozila po pojedinim državama članicama, te na taj način povećati sigurnost u saobraćaju.

Također ono što je jako motivirajuće za privrednike jeste činjenica da će se oni koji budu imali novije vozne parkove, biti pošteđeni učestalih inspeksijskih pregleda, što će podstaći privrednike i fizička lica da nabavljaju novija vozila.

Sam postupak obavljanja inspekcije sigurnosti cestovnog saobraćaja bi provodili ovlašteni inspektori. Inspektori bi trebali dijelovati neovisno, te njihov rad ne bi trebao biti u sukobu interesa. Prema direktivi 2014/47 EC, zamišljeno je da inspeksijski pregled vozila na cesti može biti:

- Djelomični inspeksijski pregled;
- Potpuni inspeksijski pregled.

Neovisno o kojoj vrsti inspeksijskog pregleda se radi, neophodno je da se pregledaju i ispituju elementi i sistemi na vozilu od izuzetne važnosti na sigurnost saobraćaja.

Osiguranje tereta na vozilu na kojem se prevozi je od izuzetne važnosti za sigurnost u saobraćaju, te je s toga obuhvaćen i taj segment. Osobe zadužene za provjeru pravilnog osiguranja tereta na vozilu trebaju biti adekvatno obučene za takvu vrstu poslova. Sve strane uključene u proces pakovanja, utovara, prevoza i istovara, moraju voditi računa o načinu osiguranja tereta na samom tovarnom prostoru.

Direktivom je predviđeno formiranje kontaktnih tačaka u državama članicama, kako bi se osigurala efikasna razmjena informacija o broju izvršenih inspeksijskih pregleda, te bi se na taj način omogućilo izrada jedinstvene baze podataka o broju inspekcijeki pregleda i tehničkih neispravnosti na vozilima za cijelo područje EU.

Države članice trebaju definisati kazne za ne poštivanje odredbi iz Direktive. Direktivom 2014/47 EC je definisano, da kaznena politika bude stroga, razmjerna, učinkovita, obeshrabrujuća i nediskriminirajuća.

Također direktivom 2014/47 EC je predviđeno da nakon provjere tehničke ispravnosti komercijalnog vozila slijedi procjena rizika koju vozilo nosi sa sobom ukoliko učestvuje u saobraćaju.

## 2. CESTOVNE INSPEKCIJSKE PROCEDURE ZA KOMERCIJALNA VOZILA

U aneksu II direktive 2014/47 EC su definirane inspeksijske procedure. Inspekcijeke procedure predstavljaju sve aktivnosti koje provode nadležna inspeksijska tijela na cesti. Sadržaj inspekcijeke procedure sastoji se od 8 koraka koji se provode prilikom inspeksijskog nadzora, te se može prikazati šematski na sljedeći način.

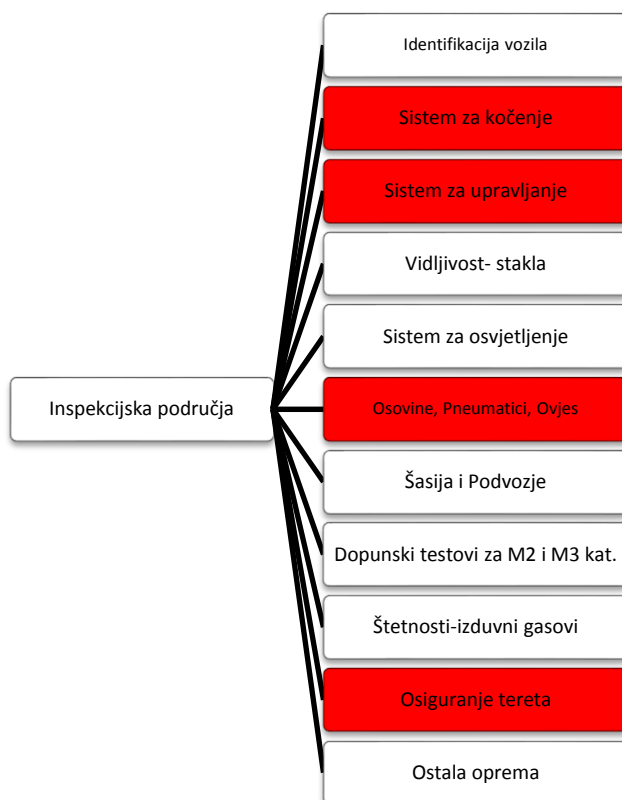




*Slika 1. Inspekcijske procedure.*

### 2.1. Područja inspekcijskih cestovnih provjera

Kada je riječ o područjima inspekcijskih procedura, odnosno o elementima koji se podvrgavaju inspekcijskim pregledima, treba naglasiti da se mogu ispitivati svi elementi na vozilu koji imaju uticaj na sigurnost u saobraćaju. Elementi koji se podvrgavaju inspekcijskim pregledima su prikazani na slici br.2.



*Slika 2. Inspekcijska područja*

Provjere sistema, odnosno elemenata se može vršiti na različite načine i to :

- Vizueleno;
- Uz pomoć opreme;





## 2.2. Sadržaj i metode inspekcijskih provjera na vozilu

Ispitivanje vozila obuhvata sve elemente koji imaju uticaja na bezbjednost saobraćaja, a posebno, sistem za kočenje, sistem za upravljanje i ovjes, a preporučene metode ispitivanja će biti navedene u nastavku. Inspekcijska provjera se provodi za svaki sistem u vozilu i njegove elemente, a procjena nedostataka se vrši prema kriterijumima iz tog područja, zavisno od slučaja do slučaja.

Nedostatci koji nisu definisani u ovom dijelu bit će procjenjeni u odnosu na rizik koji predstavljaju na sigurnost u saobraćaju.

Sadržaj insepkijske provjere se satoji od 13 koraka. Izgled obrasca za inspekcijsku provjeru vozila naveden je u nastavku:

1. Mjesto inspekcijeke kontrole (provjere).....
2. Datum.....
3. Vrijeme.....
4. Država u kojoj je vozilo registrovano.....
5. Identifikacija vozila-VIN broj.....
6. Kategorija vozila:

**Tabela 1. Kategorije vozila koje se ispituju**

1	N2 - 3.5t – 12t	
2	N3 – preko 12t	
3	O3 – 3.5t – 10t	
4	O4 – preko 10t	
5	M2 – do 9 sjedišta	
6	M3 – preko 9 sjedišta	
7	T5	
8	Ostale kategorije	

7. Stanje pređenih kilometara u vrijeme inspekcije.....
8. Subjekat koji obavlja prevoz
  - a) Naziv subjekta i adresa.....
  - b) Broj licence za prevoz.....
9. Ima vozača.....
10. Kontrolna lista

**Tabela 2. Kontrolna lista**

Provjereno      Nije ispravno

a	Identifikacija		
b	Sistem za kočenje		
c	Sistem za upravljanje		
d	Vidljivost		
e	Osovine, pneumatici, ovjes		
f	Šasija, podvozje		
g	Ostala oprema za mjerenje brzine-tahograf		
h	Štetnosti – izduvni gaosvi		
i	Dopunski testovi za M2 i M3 kategoriju vozila		
j	Osiguranje tereta		

11. Rezultati pregleda
  - Zadovoljio\_\_\_\_
  - Nije zadovoljio\_\_\_\_
  - Zabrane ili ograničenja za vozilo koje ima nedostatke\_\_\_\_\_
12. Razno – primjedbe.....

### 13. Nadležno tijelo – inspektor kojiji je obavio inspekciju

Inspektor – potpis

Vozač - potpis

Prethodno navedeni postupak inspeksijske provjere se obavlja elektronski uz pomoć mobilnog uređaja. Primjer obrasca za provjeru jedne komponente na vozulu dat je u tabeli 3.

**Tabela 3. Provjera komponenti na vozilu**

Stavka	Način	Razlog neispravnosti	Kvalifikacija nedostatka		
			manje	više	opasno
0. Identifikacija vozila					
0.1 Registarske oznake na vozilu	Vizuelna inspekcija	Reg oznake fale, ili nisu pričvršćene		x	
		Nedostaje natpis ili je nečitljiv		x	
		Nije u skladu s dokumentima vozila		x	
0.2 Identifikacija vozila, VIN	Vizuelna inspekcija	Nedostaje VIN		x	
		Nepotpuna, falsifikovana		x	
		Nečitko ispisana na dokumentu	x		
1. Sistem za kočenje					
1.1 Mehaničko stanje i rad					
1.1.1 Papučica kočnice, ručica ručne kočnice	Vizuelni pregled, vozila sa servom pregledati uz ugašen motor	Pedala previše tvrda		x	
		Pretjerano trošenje		x	
1.1.2 Vakum pumpa, kompresor ili rezervoar	Vizelni pregled, testiranje vremena za dostizanje radnog pritiska	Nedovoljan pritisak u sistemu		x	
		Mjerač pritiska pokazuje grešku		x	
		Vrjeme punjenja zraka predugo		x	
		Zaštitni ventil		x	
		Curenje zraka iz instalacije			x

### 2.3. Analiza elemenata sistema za ocjenu rizika prema direktivi 2014/47 EC

Sistem za ocjenu rizika mora osigurati temelj na osnovu koga će se vršiti odabir privrednika i vozila koja će ući u sistem za ocjenu rizika. Sistem za ocjenu rizika će uzeti u obzir rezultate prethodnih provjera tehničke ispravnosti vozila, kao i tehničkih pregleda na cesti.

Sistem za ocjenu rizika komercijalnih vozila prema direktivi 2014/417 EC se sastoji od četiri ključna elementa.



**Slika 3. Sistem za ocjenu rizika**



Broj nedostataka se utvrđuje nakon provedene cjelokupne cestovne inspeksijske procedure. Broj nedostataka se utvrđuje na način da se sumiraju svi nedostaci bez obzira na ozbiljnost samih nedostataka.

Nedostaci se ponderiraju prema njihovoj ozbiljnosti koristeći slijedeće ozbiljnosti faktora:

Opasni nedostaci = 40

Veći nedostaci = 10

Manji nedostaci = 1

Za vremenski period praćenja evolucije komercijalnih vozila uzet ćemo period od 3 godine. Manje ponderiranje će se primjenjivati starije inspeksijske preglede, a za posljednje inspeksijske preglede uzeti su slijedeći faktori:

Prva godina – posljednjih 12 mjeseci = factor 3

Druga godina – 13-24 mjeseci = factor 2

Treća godina – 25 – 36 mjeseci = factor 1

Postavljene pretpostavke se odnose samo na izračun ukupne ocjene rizika od strane komercijalnih vozila.

Izračunavanje ukupnog rizika za komercijalna vozila se vrši prema slijedećem obrascu:

$$P_r = \frac{(K_{y1} * 3) + (K_{y2} * 2) + (K_{y3} * 1)}{\sum_{i=1}^3 K_{xi}}$$

Gdje je:

$K_{y1}$  – broj nedostataka u 1. godini;

$K_{y2}$  – broj nedostataka u 2. godini;

$K_{y3}$  – broj nedostataka u 3. godini,

$K_{xi}$  – ukupan broj cestovnih inspekcija u 1, 2 i 3. godini, kao i dobrovoljne provjere tehničke ispravnosti na cestama ( $i = 1-3$ ).

Izračunavanje ukupnog broja nedostataka pogodinama može se izračunati na osnovu obrasca:

$$K_{y1} = (DD * 40) + (MaD * 10) + (MiD * 1) \text{ u prvoj godini.}$$

Na isti način se izračunava ukupan broj nedostataka za drugu i treću godinu za komercijalna vozila.

Gdje su:

DD – opasni nedostaci na komercijalnim vozilima;

MaD – veći nedostaci na komercijalnim vozilima;

MiD – manje opasni nedostaci na komercijalnim vozilima.

Godišnji rizik će se koristiti za procjenu evolucije vozila privrednika. Nakon formiranog registra rizika za komercijalna vozila po privrednicima izradit će se tablica koja će biti mjerodavan faktor na osnovu koga će se vršiti cestovne inspekcije u budućem period.

Za ukupno procjenjeni rizik,

<30% smatra se da je nizak rizik

30-80% smatra se srednjim rizikom

>80% smatra se da je visok.

## ZAKLJUČAK

*Da bi se preduzele različite upravljačke mjere i aktivnosti bitno je poznavati: uzroke saobraćajnih nezgoda, njihov utjecaj na učesnike u saobraćaju i načine za unapređenja sigurnosti saobraćaja. U ovom radu, koji se odnose na, konkretne strateške i operativne mjere za poboljšanje sigurnosti saobraćajnog sistema sa posebnim osvrtom na cestovne inspeksijske procedure, metode ispitivanja vozilai sistema procjene rizika. Ove mjere su definisane u novom konceptu zahtjeva Evropskog parlamenta i Vijeća sigurnosti u okviru direktive 2014/47 EC.*

*Implementacija odredbi direktive 2014/47 EC pridonijeti će postizanju osnovnog cilja koji je postavljen u akcionom programu sigurnosti EU za period 2011. - 2020. da se do 2020. prepolovi ukupan broj poginulih na svim cestama za 50%. Primjenom odredbi direktive 2014/47 EC kao što su, provođenje detaljnih cestovnih inspeksijskih kontrola na području cijele EU, uspostavu kontaktnih tačaka u svim državama članicama, čak i u državama koje nisu članice EU značajno bi se poboljšala sigurnost u saobraćaju. Primjenom direktive 2014/47 EC osigurao bi se jedinstveni sistem cestovnih inspeksijskih kontrola na području EU, kao i jedinstvena baza podataka, čime bi se smanjio administrativni teret za privrednike u cestovnom saobraćaju koji ispunjavaju sve*



zahtjeve u pogledu tehničke ispravnosti vozila, ali i za fizička lica. Također primjenom sistema za ocjenu rizika koji je prisutan učešćem komercijalnih vozila u saobraćaju moguće je formiranje jedinstvenog registra privrednika koji manje ili više doprinose stepenu sigurnosti u cestovnom saobraćaju na osnovu koga bi se mijenjao fokus izbora vozila koja će biti predmet cestovnih inspekcijских provjera.

U koliko bi se ispoštovao sadržaj direktive 2014/47 EC u obimu i kapacitetu kako je to zamišljeno, zasigurno bi se doprinjelo smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, naročito sa smrtnim ishodom, odnosno doprinjelo bi se poboljšanju sigurnosti u saobraćaju.

## CONCLUSION

*To undertake various control measures and activities it is important to know the causes of accidents, their impact on road users and ways to improve traffic safety. In this paper, referring to, specific strategic and operational measures to improve the safety of the transport system with special emphasis on road inspection procedures, test methods vehicles and systems of risk assessment. These measures are defined in the new concept of the request of the European Parliament and of the Security Council in the framework of Directive 2014/47EC*

*Implementation of the provisions of Directive 2014/47 EC will contribute to achieving the primary objective of which is set out in the action program of EU security for the period 2011th-2020th to halve by 2020 the total number of people killed on all the roads by 50%. By applying the provisions of Directive 2014/47 EC as well as, conducting detailed road inspections throughout the EU, the establishment of contact points in all Member States (even in countries that are not members of the EU) would significantly enhance traffic safety. Applying Directive 2014/47 EC would ensure a uniform system of road inspections in the EU, as well as a unique database, which would reduce the administrative burden for businesses in road transport that meet all the requirements regarding the technical condition of vehicles, but also for individuals. Also using the system for the assessment of risk that is present share of commercial vehicles in traffic it is possible the formation of a single register of entrepreneurs who less or more contribute to the level of safety in road traffic on the basis of which was changing the focus of choice of vehicles that will be subject to road inspection check.*

*In order to meet as far as the content of Directive 2014/47 EC in scope and capacity as envisaged, would certainly contribute to reducing the number of traffic accidents, especially with maternal mortality, and contribute to improving traffic safety.*

## LITERATURA:

1. Direktiva 2014/47 EC
2. Globalna strategija sigurnosti saobraćaja 2011-2020.
3. Pravilnik o tehničkim pregledima FBiH, 2007.
4. Regionalna strategija sigurnosti saobraćaja 2010-2020.
5. Strategija sigurnosti saobraćaja u BiH, 2008-2013.
6. Sigurnost u saobraćaju i sistem tehničkih pregleda, Znanstveno stručna konferencija, zbornik radova, Sarajevo, 2009.
7. Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja BiH
8. Zbornik radova, IPI, Zenica, maj 2011.godina

## BIOGRAFIJA



MA. Dipl. inž. saob. SANDIN BALIĆ, sandin\_b@hotmail.com, rođen u Sarajevu 14. 08. 1989. godine. Uspješno završio i odbranio završni rad prvog ciklusa 19. 09. 2012. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, na odsjeku za saobraćaj, usmjerenje cestovni saobraćaj. Magistrirao na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu u 2013. godini. Učestvovao sam u vještačenju saobraćajnih nesreća na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u okviru katedre za nadvještačenja kod Prof. dr. Osmana Lindov. Trenutno obavljam poslove stručnog saradnika za saobraćaj u Općini Novi Grad Sarajevo.



