

**CERTIFICIRANJE I OSPOSOBLJAVANJE KANDIDATA ZA VOZAČA U SAOBRAĆAJU I TRANSPORTU U
MAKEDONIJI U ODNOSU NA STANDARDE I DIREKTIVE EU**
CERTIFICATION OF WORKS AND TASKS OF TRAINING OF CANDIDATES FOR DRIVERS IN TRAFFIC AND
TRANSPORT IN MACEDONIA COMPARED TO EU STANDARDS AND DIRECTIVES

Mr. sc. Elmir Mustafai dipl. ing. saob. i kom., Fakultet za primjenetu nauku,
Univerzitet u Tetovu, Makedonija

Mr. sc. Merita Mustafai dipl. ing. saob. i kom., Fakultet za primjenetu nauku,
Univerzitet u Tetovu, Makedonija

Kategorizacija rada: Stručni rad (Professional paper)*
UDK 656.1/0.5(497.7)

SAŽETAK: *Prijevoz osobe ili tereta može se vršiti samo ako su ispunjeni posebni eksploatacioni uvjeti za pojedine vrste prijevoza i ako vozilo ili skup vozila kojim se vrši prijevoz, pored uvjeta utvrđenih propisima o sigurnosti prijevoza na cestama i drugim propisima, ispunjava tehničko-eksploatacione uvjete. Sa motornim vozilom kojim se vrši prijevoz može upravljati osoba koja ispunjava uvjete utvrđene propisima o sigurnosti prometa na cestama. Pravila o vozačkim dozvolama su ključni elementi zajedničke politike transporta, doprinijeti poboljšanju sigurnosti na cestama, i olakšati slobodno kretanje osoba kojima je prebivalište u državi članici EU osim one koja izdaje dozvolu. Obzirom na važnost pojedinih transportnih sredstava, posjedovanje vozačke dozvole od strane domaćina država članica promovira slobodu kretanja osobe. Unatoč napretku koji je postignut sa usklađivanjem pravila o vozačkim dozvolama, značajne razlike i dalje postoje između država članica koje se odnose na periodičnost obnavljanja dozvola i na podkategorije vozila, koje je potrebno uskladiti, kako bi doprinijelo političkoj implementaciji Zajednice. Umor i prebrze vožnje su najčešći uzroci nesreća kod vozača kamiona, autobusa i automobila. Saobraćajne nesreće na putevima su vodeći uzrok smrti u vezi sa radom u razvijenim zemljama. Direktiva EU propisuje zahtjeve za početne kvalifikacije i održavanje periodične obuke profesionalnih vozača. Svrha ovog rada je da se predstave nacionalni propisi Republike Makedonije, u vezi sa obukom vozača početnika i profesionalnih vozača, u usporedbi sa direktivama Evropske unije.*

KLJUČNE RIJEČI: *Certificiranje, saobraćaj, transport, vozačka dozvola, bezbjednost.*

ABSTRACT: *Transportation of people or goods can be carried out only if they meet specific exploitation conditions for certain types of carriage and if the vehicle or combination of vehicles that transport is carried out, in addition to the conditions laid down regulations on transport safety on roads and other regulations, meet the technical and exploitation conditions. With motor vehicle which performs transportation can manage a person who meets the requirements set by the road traffic safety. The rules on driving licences are essential elements of the common transport policy, contribute to improving road safety, and facilitate the free movement of persons taking up residence in a Member State of the EU, other than the one issuing the licence. Given the importance of individual means of transport, possession of a driving licence duly recognised by a host Member State promotes free movement and freedom of establishment of persons. Despite the progress achieved with harmonising the rules on driving licences, significant differences have persisted between Member States in the rules on periodicity of licences renewal and on subcategories of vehicles, which needed to be harmonised more fully, in order to contribute to the implementation of Community policies. Tiredness and speeding are common causes of accidents among drivers of lorries, coaches and company cars. Road accidents are the leading cause of work-related death in industrialised countries. EU directives lays down requirements for the initial qualification and periodic training of professional drivers holding. The purpose of this paper is to present the national regulations in the R.of Macedonia, in relation with the training of novice drivers and professional drivers, compared with the directives of the European Union.*

KEYWORDS: *Certification, traffic, transportation, driver's license, safety.*

* Primitljeno / Received: 04. 11. 2016.
Prihvaćeno/Recenzirano / Accepted/ Reviewed: 29. 11. 2016.



UVOD

Drumski saobraćaj, sa svojim prednostima i manama, postavio je visoke standarde i zahtjeve da se i on sam mijenja i prilagođava ovom saobraćajnom sistemu. Problemi vezani za sigurnost saobraćaja na putevima u našoj zemlji su mobilisali sve mjerodavne subjekte sa ciljem iznalaženja načina da se bezbjednost ljudi koji imaju dodir sa saobraćajnim sistemom poveća.

Početak ovog vijeka je, pod pritiskom javnosti, započeo rad (po ko zna koji put) na reformisanju pravnog okvira u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima. Javnost je uz organizovan pritisak doprinjela, i da se po kratkom postupku usvoji NOVI Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima koji stupa na snagu 30. septembra 2015 godine, ali je počeo da se primjenjuje 8. oktobra iste godine.

U samom procesu pripreme nacrtu i konačnog teksta ovog pravnog akta, u sredstvima javnog informisanja, a i šire, je provejavalo mišljenje da je jedan od osnovnih razloga loše bezbjednosti učesnika u saobraćaju: loša i nekvalitetna obuka budućih vozača. Predstavnici autoškola su tvrdili da su autoškole uvek obavljale svoju djelatnost samo u skladu sa normativnim okvirima koji su važili u vrijeme njihovog obavljanja i da je osnovni uslov za kvalitetan rad autoškola donošenje kvalitetnih zakonskih i podzakonskih akata. Očigledno je da smo svi očekivali mnogo od donošenja novih propisa u ovoj oblasti. A da li smo postigli željene i očekivane rezultate u proteklom periodu primjene ovih akata? To je veliko pitanje, a posebno, ako nismo, zbog čega je to tako? Autori su pokušali da analizom samog procesa donošenja pravnih akata u ovoj oblasti, suštinom pojedinih njihovih odredbi, a posebno analizom postignutih rezultata u ovom periodu u oblasti osposobljavanja kandidata za vozače, da dođu do određenih zaključaka koji će ukazati na probleme koji su nastali. Također, biti ćemo hrabri da pokušamo da predložimo i moguća rješenja za prevazilaženje brojnih problema u ovoj oblasti. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima je osnovni pravni akt u oblasti drumskog saobraćaja i njegov zadatak je da na jasan i jednoznačan način definiše osnovne pojmove kojim će se definisati i pojašnjavati obaveze, prava i način ponašanja svih subjekata koji su vezani za ovu oblast.

1. PROCES DONOŠENJA ZAKONSKIH AKATA

Sigurnost cestovnog saobraćaja je jedan od osnovnih nadležnosti Ministarstva unutrašnjih poslova, uzimajući u obzir ukupne ciljeve i vrijednosti modernih demokratskih društava. Naime, u skladu sa strateškim odlukama Vlade Republike Makedonije za punopravno članstvo zemlje u Evropskoj uniji, nametnuta je potreba za usklađivanjem nacionalnog zakonodavstva sa evropskim standardima i principima u svim sferama društvenog života. Kao dio osnovnih strateških dokumenata Vlade u oblasti transportne politike, donošenje novog Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, uspostaviti će formalno-pravne pretpostavke za primjenu evropskih standarda i načela koja važe u oblasti cestovnog saobraćaja

Prema navedenom, a imajući u vidu da je MUP državni organ za sprovođenje propisa, kao i mjere koje se odnose na sigurnost cestovnog saobraćaja. Jasno osnovani i navedeni cilj integracije Makedonije u EU i njene strukture i stvaranje uslova za primjenu evropskih standarda u nacionalno zakonodavstvo, pokrenulo je pitanje usklađivanja određenih pitanja koja se odnose na cestovni saobraćaj.

Predloženi zakon predviđa konceptualno nova rješenja u području obuke kandidata za vozače, vozače, autoškole i ispitni centri i vozačke dozvole ili provjeru stručnosti vozača-instruktoru. Predložena odluka premašuje dosadašnji način vođenja testova vožnje i povećava nivo kvalitete obuke kandidata za vozača ili vozača-instruktoru.

Zakon o prekršajima koji određuje opće uslove za propisivanje prekršaja i prekršajnih sankcija, opća pravila za utvrđivanje prekršajne odgovornosti za izricanje i izvršenje prekršajnih sankcija, i unutar koje se propisuje prekršajni postupak koji se vodi od strane sudova, odnosno na temelju tog zakona i drugim zakonima državnih organa, organa državne uprave i drugih organa, vrši javna nadležna služba koja nameće prekršajne kazne (organa za prekršaje) i nameće obavezu da u skladu sa odredbama propisa sa pravnim okvirom djela vodi prekršajni postupak po ovom zakonu.

U procesu izrade zakona o sigurnosti saobraćaja na cestama, korišteni su komparativna iskustva relevantnih zakona Savezne Republike Njemačke, Francuske, Slovenije i Hrvatske, kao najbliži uvjetima u kojima su obučeni i ostvaruju funkcije u oblasti sigurnosti saobraćaja na putevima, u cilju rješavanja navedenih pitanja u skladu sa evropskim standardima koji važe u ovoj oblasti, a većina odredbi sadržanih u predloženom zakonu, predstavljaju pokušaj da određena pitanja i probleme koje treba riješiti na temelju stečenog iskustva na način da bi bilo prikladno na odgovarajućim okolnostima i potrebama Republike



Makedonije. Što se tiče korištenja evropskim standardima i principima, posebno uzimajući u obzir podatke prikazane u Nacionalnom programu za usvajanje na pravo Europske unije - poglavlje 14. Saobraćajna politika, očekivana zakononska rješenja u velikoj mjeri su u skladu s propisima ili direktivama u oblasti sigurnosti saobraćaja na putevima, uključujući:

1. Direktiva Vijeća od 16. decembra 1991. godine o usklađivanju zakona država članica za obaveznu upotrebu sigurnosnih pojaseva u vozilima mase manje od 3,5 tona (91/671 / EEC) i Direktiva Evropskog parlamenta i Vijeća br. 2003/20 / EZ od 8. aprila 2003. godine o izmjeni Direktive Vijeća. 91/671 / EEC o usklađivanju zakona država članica koji se odnose na obaveznu upotrebu sigurnosnih pojaseva u vozilima mase manje od 3, 5 tona i 2. Direktiva. 2006/126 / EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 20. decembra 2006. godine o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EEO).

2. REZULTATI DONOŠENJA ZAKONA

Implementacija osposobljavanja vozača kandidata obavlja pravno lice nakon što dobije licencu za autoškole iz Ministarstvo unutrašnjih poslova, kada ispuni kriterijume propisane zakonom; Rad organizovanja i sprovođenja testova vožnje kandidata za vozača obavlja pravno lice nakon dobijanja licence za Ispitni centar od strane MUP-a, za period od pet godina; Nastavni plan i program iz prve pomoći osobama povrijeđeno u nezgodi, autoškola provodi organizirano sa stručnim predavačima (doktor medicine) kroz predavanja, prezentacija i slično, koja provodi Crveni križ Makedonije ili zdravstvene ustanove licencirane od strane Ministarstva zdravlja. Zakon je stupio na snagu i ako je bilo prisutno puno odredbi koje su bile nejasne, ali mnoge i stručno netačne. Po stupanju na snagu Zakona, i do dana početka njegove primjene ni jedan podzakonski akt nije bio donijet, a kamoli da je počeo da se primjenjuje. Ovdje posebno ističemo podzakonska akta vezana za osposobljavanje kandidata za vozače.

3. UVJETI ZA OBUKU KANDIDATA ZA VOZAČE U AUTOŠKOLAMA

Za vršenje djelatnosti za obuku kandidata za vozače, autoškola treba da ispuni nekoliko uslova.

3.1.1. Stručno osoblje

Stručno osoblje zaposleno u autoškolama, sastoji se od:

- Stručni voditelj, koji treba da ima valjanu vozačku dozvolu za "A", "B", "C" i "D" kategorije, da posjeduje dozvolu za vozača-instruktora najmanje "B" kategorije, da posjeduje Licencu za predavača za nastavni plan i program saobraćajnih pravila i propisa (teoretski dio) i da posjeduje Licencu za vozača-instruktora;
- Predavač, koji ispunjuje uslove: da ima dozvolu za vozača-instruktora najmanje "B" kategorije i da posjeduje licencu za predavača po nastavnom planu i programu saobraćajnih pravila i propisa (teoretski dio), da ima najmanje visoku stručnu spremu;
- Vozač instruktor, koj treba da ispunjava i sljedeće uslove: da ima dozvolu za vozača-instruktora od kategorija za koje sprovodi obuka i da bude Licencirani vozač-instruktor.

3.1.2. Prostorni uslovi

Autoškola treba da posjeduje, prostorije za vršenje djelatnosti, i to:

- Opremljena prostorija (učionica) od najmanje 20 m² sa video i audio nadzorom, opremljena na način koji osigurava uslove za obavljanje teorijske nastave za najmanje 12 kandidata;
- Uređen prostor za prijem kandidata za vozače i prostor za rad profesionalnog voditelja autoškole sa kandidatima;
- Saobraćajni Autodrom (poligon) sa video i audio nadzorom u vlasništvu autoškole ili pod zakupom i da ispunjava uslove i odgovarajuće saobraćajno-tehničke elemente, za obavljanje početnog osposobljavanja kandidata za praktičnu nastavu;
- Da posjeduje nastavne materijale, sredstva i opremu za realizaciju nastavnog plana i programa, prvu pomoć osobama povrijeđenim u saobraćajnoj nesreći i web softver aplikaciju.

3.1.3. Vozila

Autoškola treba imati najmanje dva vlastita vozila kategorije "B", dok za ostale kategorije - po jedno vlastito vozilo ili vozilo pod zakup. Vozila obavezno trebaju biti:

- Opremljeni sa duplim komandama, osim vozila kategorije "A", "A1", "D", "D1", "F" i "G" i vozila za osobe s invaliditetom;

- Opremljeni sa odgovarajućim uređajem (kamera sa dvostranim snimanjem sa sopstvenim izvorom napajanja) koji omogućuje video i audio zapise uz mogućnost arhiviranja i dokumentiranja snimljenih podataka, koji se čuvaju u autoškoli 90 dana od dana izdavanja uvjerenja o stručnosti kandidata za vozača;

- Opremljeni sa dva ogledala (retrovizora) raspoređeni na obje spoljne strane ispred vozila.

Posebni uvjeti koje moraju ispunjavati vozila ne spominju se u ovom pravilniku, ali oni se spominju u pravilniku za sprovođenje vozačkog ispita. Praktični dio vozačkog ispita se polaže u vozilu koje obezbeđuje autoškola ili ispitni centar kako slijedi:

- "A" kategorija, motocikl čiji obujam motora je veći od 125 cm³;

- "A1" podkategorija, motocikl čiji obujam motora je manji od 125 cm³;

- "C" kategorija, tovarno motorno vozilo čija najveća dozvoljena masa je veća od 7.500 kg;

- "C1" potkategorija, tovarno motorno vozilo čija najveća dozvoljena masa je veća od 3.500 kg no manja od 7.500 kg;

- "C+E" podkategorija, grupa vozila, čija ukupna masa prikolice je veća od 750 kg;

- "C1+E" podkategorija, grupa vozila, čija ukupna masa prikolice je veća od 750 kg, ukupna masa grupe vozila ne prelazi 12.000 kg;

- "D" kategorija, autobus sa ugrađenim 30 sjedišta;

- "D1" podkategorija, motorno vozilo za prijevoz osoba koje osim vozačkog sjedala ima više od osam sjedala, do 16 sjedala i prikolicu sa ukupnom masom koja ne prelazi 150 kilograma;

- "D+E" podkategorija, grupa vozila, čija ukupna masa prikolice je veća od 750 kg;

- "D1+E" podkategorija, grupa vozila, čija ukupna masa prikolice je veća od 750 kg, ukupna masa grupe vozila ne prelazi 12.000 kg;

- za vozače traktora, sa traktorom i prikolicom (sa kabinom, koja nije sa gusjenicama i uz opterećenja od najmanje 1.500 kg).

3.2. Starosna dob kandidata za vozače

Kandidati koji imaju pravo za vršenje obuke za upravljanje sa motornim vozilima, trebaju da imaju minimalnu starost od:

- 16 godina za motorna vozila kategorije "AM" i "A1" i nacionalne grupe "F" i "D";

- 17 godina za motorna vozila kategorije "B";

- 18 godina za vozila kategorije "A2", "BE", "C1" i "C1E";

- 21 godinu za vozila kategorije "A", "C", "CE", "D1" i "D1E" i

- 24 godine za vozila "D", "DE" i nacionalna kategorija "T".

Za upravljanje sa motornim vozilom kategorije "C1" i "C" dozvolu može da dobije vozač koji posjeduje najmanje jednu godinu vozačku dozvolu kategorije "B", za kategoriju "D" odnosno "D1" mogu dobiti vozači koji imaju najmanje dvije godine vozačku dozvolu kategorije "C" odnosno "C1", za grupu vozila "B", "C" i "D" odnosno "C1E" i "D1E" kategorije, vozač koji posjeduje najmanje jednu godinu vozačku dozvolu kategorije "B", "C" i "D" odnosno "C1" i "D1" kategorija. Za upravljanje motornim vozilima "A" kategorije može steći vozač u dobi od 21 godine, koji ima dvije godine vozačku dozvolu kategorije "A2" ili osoba koja je navršila 24 godine starosti. Sa mobilnom mašinom, tricikl, četiricikl, moto kultivatori, bicikl s pomoćnim motorom i mopedom, može upravljati osoba sa najmanje 16 godina starosti.

3.3. Nastavni plan i program osposobljavanja

Obuka kandidata za vozača je nastavni proces koji se obavezno sprovodi prema programu obuke kandidata za vozače. Nastavni plan i program za obuku kandidata za vozače motornih vozila, vozače motocikla i vozača traktora sastoji se od teorijskog i praktičnog dijela. Nastavni plan i program za obuku kandidata za osposobljavanje kandidata za upravljanje sa radnom mašinom, moto kultivatorima, bicikl s pomoćnim motorom i mopeda sastoji se samo od teorijskog dijela. Teorijski dio programa za obuku kandidata za vozača motornih vozila sastoji se od proučavanja saobraćajnih znakova, pravila i propisa, kako i etika i ljudsko ponašanje u saobraćaju. Praktični dio programa za obuku kandidata za vozača motornih vozila, motocikla i traktora obuka se odnosi na praktični dio sa motornim vozilima, motociklom ili traktorom, i taj dio je važan za uspješno i sigurno upravljanje motornim vozilom u skladu sa pravilima u saobraćaja i uslovima na putu, kao i da savladaju tehniku i vještinu vožnje.



Nastavni sat za teoretsku obuku i za praktičnu obuku je po 45 minuta. U toku jednog dana kandidat može da ima do četiri nastavnih sati iz teoretske oblasti i do dva nastavna sata za praktičnu obuku. Ukupan broj nastavnih sati za teoretsku i praktičnu obuku kandidata za vozače je prikazan u Tabeli 1.

Tabela 1. Ukupan broj nastavnih sati za obuku kandidata za vozače

Kategorija Podkategorija	Nastavni sati Teoretski dio	Nastavni sati Praktični dio	Kategorija Podkategorija	Nastavni sati Teoretski dio	Nastavni sati Praktični dio
A	16	16	A ili A1 (sa B)	4	
A1	16	36	B (sa A ili A1)	4	
B	20	36 (47)	B+E	4	8
C (sa C1)	10 (4)	20 (4)	C+E (sa C1+E)	4	8 (4)
C1	10	20	C1+E	4	8
D (sa D1)	10 (4)	16 (4)	D+E (sa C1+E)	4	8 (4)
D1	10	16	D1+E	4	8
F (M, G)	12 (12)	12	B (sa FMG)	8	24

4. DISKUSIJA, SMJERNICE I STANDARDI EU

Prema Direktivi 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 20. decembra 2006. godine o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EEO), postavljeni su minimalni zahtjevi za polaganje vozačkog ispita, za države članice, koji trebaju da preuzmu potrebne mjere kako bi se osiguralo da kandidati za vozačke dozvole posjeduju znanja i vještine i iznalaze rješenja potrebna za upravljanje motornim vozilom. Postavljeni testovi u tom smislu moraju se sastojati od: teoretskog ispita i ispita vještinama i ponašanja za vrijeme upravljanje motornim vozilima.

4.1. Nastavni plan i program teoretskog i praktičnog dijela ispita

Sadržaj teorijskog dijela testa koji se odnosi na sve kategorije vozila odnosi se na: saobraćajne propise, vozač, put, drugi korisnici cesta, opća pravila i propisi i druga pitanja, mjere opreza neophodne kod izljetanja iz vozila, mehanički aspekti koji se odnose na sigurnost, sigurnosna oprema vozila i, posebno, korištenje sigurnosnih pojaseva, opreme za glavu i sigurnost djece, pravila u vezi upotrebe vozila u odnosu na okolinu.

Posebne odredbe koje se odnose na kategorije A1, A2 i A: obavezna provjera općeg znanja o: upotrebi zaštitne opreme, kao što su rukavice, čizme, odjeća i zaštitna kaciga, vidljivost vozača motocikla za druge učesnike u saobraćaju, faktori rizika koji se odnose na različite uslove na putu. Posebne odredbe koje se odnose na kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E, odnose se na obaveznu provjeru općeg znanja o: Pravilniku o satima vožnje i odmora, usklađivanje određenih socijalnih propisa koji se odnose na cestovni transport, upotreba opreme za snimanje u cestovnom saobraćaju, pravila koja se odnose na vrstu transporta: robe ili putnika, vozila i transportni dokumenti potrebni za nacionalni i međunarodni prijevoz robe i putnika, ponašanje u slučaju nesreće, mjere opreza prilikom uklanjanja i zamjene točkova, pravilnik o težini i dimenziji vozila, pravila o limiterima brzine, opstrukcija vidnog polja uzrokovanim karakteristikama vozila, čitanje i planiranje mape puta, ruta, sigurnosni faktori koji se odnose na utovar vozila (samo C, CE, C1, C1E), odgovornost vozača u odnosu na prijevoz, udobnost i sigurnost putnika, transporta djece, potrebne provjere prije vožnje, sve vrste autobusa treba da budu dio teorijskog testa (samo D, DE, D1, D1E).

Obavezna provjera općeg znanja na odredbe koje se odnose na kategorije C, CE, D i DE: principi izgradnje i funkcioniranja motora s unutarnjim izgaranjem, tekućine, sistem goriva, električni sistem, sistem za paljenje, prijenosni sistem, podmazivanje i zaštita od smrzavanja, izgradnja, armatura, pravilna upotreba i njega guma, vrste, operacije, glavni dijelovi, priključak, korištenje i održavanje okova kočnica, i upotreba sustava protiv blokiranja kočnice, vrste, operacije, glavni dijelovi, priključak, korištenje i održavanje spojnice sistema (CE, DE samo), lociranje uzroka kvarova, preventivno održavanje vozila i potrebne popravke, odgovornost vozača za prijem, prijevoz i isporuku robe u skladu s dogovorenim uslovima (C, CE samo).

4.2. Vozila i njihova oprema

Vožnja vozilama s ručnim mjenjačem će biti predmet polaganja vještina i ponašanja na vozilu s ručnim mjenjačem. Vozila koja se koriste trebaju biti u skladu s minimalnim kriterijima datim u nastavku. Države članice mogu činiti odredbe za strože kriterije ili dodati druge.

-Kategorija A1: motocikl bez bočne prikolice, zapremine od najmanje 120 cm³, sa brzinom od najmanje 90 km/h;

-Kategorija A2: Motocikl bez bočne prikolice, zapremine od najmanje 400 cm³, a snaga motora od najmanje 25 kW;

-Kategorija A: Motocikl bez bočne prikolice, zapremine od najmanje 600 cm³, a snaga motora od najmanje 40 kW;

-Kategorija B: vozilo sa četiri točka, sa brzinom od najmanje 100 km/h;

-Kategorija BE: Kombinacija, sastavljena od test vozila B kategorije i prikolica sa maksimalno dozvoljenom masom od najmanje od 1 000 kg, sa brzinom od najmanje 100 km/h, što ne spada u kategoriju B; prostor za teret prikolice će se sastojati od zatvorenog sanduka, koji je barem širok i visok kao motorno vozilo; zatvoreni sanduk može biti i nešto manje širine od motornih vozila, pod uslovom da pogled na zadnje strane je moguć samo sa upotrebom vanjskog ogledala retrovizora motornog vozila; prikolice će biti predstavljene sa minimalno 800 kg prave ukupne mase;

-Kategorija B1: četiricikl napajan motorom sa brzinom od najmanje 60 km/h;

-Kategorija C: vozila s najvećom dozvoljenom masom od najmanje 12.000 kg, dužine od najmanje 8 m, širine najmanje 2,40 m, sa brzinom od najmanje 80 km/h; opremljeni sa kočnicom protiv blokiranja, opremljen mjenjačem koji ima najmanje osam odnosa naprijed i opremu za snimanje kao što je definisano Uredbom (EEZ) br 3821/85; prostor za teret će se sastojati od zatvorenog sanduka koji je u najmanju ruku širok i visok kao kabina; vozilo će biti predstavljeno sa najmanje 10.000 kg ukupne mase;

-Kategorija CE: bilo da je zglobno vozilo ili kombinacija vozila kategorije C i prikolica od najmanje 7,5 m dužine; oba zglobna vozila treba da imaju maksimalno dozvoljenu masa od najmanje 20.000 kg, i dužinu od najmanje 14 m, a širinu najmanje od 2,40 m, mora biti sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h, opremljen kočnicom protiv blokiranja, opremljen mjenjačem koji ima najmanje osam odnosa naprijed i opremom za snimanja kao što je definisano Uredbom (EEZ) br 3821/85; prostor za teret će se sastojati od zatvorenog sanduka koji je širok i visok barem kao i kabina; zglobna vozila i kombinacija će biti predstavljena sa najmanje 15.000 kg prave ukupne mase;

-Kategorija C1: vozilo sa podkategorijom C1, sa najvećem dozvoljenom masom od najmanje 4.000 kg, u dužini od najmanje 5 m i sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h; opremljen kočnicom protiv blokiranja i opremljen opremom za snimanje, kako je definisano Uredbom (EEZ) br 3821/85; prostor za teret će se sastojati od zatvorenog sanduka koji je u najmanju ruku širok i visok kao i kabina;

-Kategorija C1E: Kombinacija sastavljena od vozila sa podkategorijom C1 i prikolicom sa maksimalno dozvoljenom masom od najmanje 1.250 kg; ova kombinacija mora biti najmanje 8 m dužine i sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h; prostor za teret prikolice će se sastojati od zatvorenog sanduka koji je u najmanju ruku širok i visok kao kabina; zatvoreni sanduk može biti i nešto manje širine od kabine, pod uslovom da je pogled na zadnje strane moguć samo upotrebom vanjskog ogledala retrovizora motornog vozila; prikolice će biti predstavljene sa najmanje 800 kg prave ukupne mase;

-Kategorija D: vozila u dužini od najmanje 10 m, širine najmanje 2,40 m i sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h; opremljen kočnicom protiv blokiranja i opremljen opremom za snimanje, kako je definisano Uredbom (EEZ) No 3821/85;

-Kategorija DE: Kombinacija sastavljena od vozila kategorije D i prikolica sa maksimalno dozvoljenom masom od najmanje 1.250 kg, širine od najmanje 2,40 m i sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h; prostor za teret prikolice će se sastojati od zatvorenog sanduka koji je u najmanju ruku 2 m širine i 2 m visok; prikolici moraju biti iskazane sa najmanje 800 kg prave ukupne mase;

-Kategorija D1: vozila sa maksimalno dozvoljenom masom od najmanje 4.000 kg, u dužini od najmanje 5 m i sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h; opremljen kočnicom protiv blokiranja i opremljen opremom za snimanje, kako je definisano Uredbom (EEZ) br 3821/85;

-Kategorija D1E: Kombinacija sastavljena od vozila podkategorije D1 i prikolice sa maksimalno dozvoljenom masom od najmanje 1.250 kg i sposoban za brzinu od najmanje 80 km/h; prostor za teret prikolice će se sastojati od zatvorenog sanduka koji je najmanje 2 m širok i visok 2 m; prikolica će biti predstavljena sa najmanje 800 kg prave ukupne mase;

Testiranje vozila za kategorije BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E koji nisu u skladu sa minimalnim gore navedenih kriterijima, ali koji su bili u upotrebi na dan ili prije trenutka stupanja na snagu ove Direktive, mogu se i dalje koristiti za period ne duži od deset godina nakon tog datuma. Zahtjevi koji se odnose na



teret ovih vozila, može biti implementiran od strane država članica do deset godina od trenutka stupanja na snagu Direktive Komisije 2000/56 / EZ (3).

4.3. Test vještina i ponašanja – praktični dio

Sprema direktivama EU, su definirane oblasti na ispitivanje na kandidata za vozačm koje uključuje: Priprema i tehnička provjera vozila sa značenjem za sigurnost cestovnog saobraćaja, Posebna manevra sa utjecaja na sigurnost na putevima, Ponašanje u saobraćaju, Obilježavanje test vještina i ponašanja. Vrz osnova na potrebama, svaka zemja članice EU, postavlja uvjeti za obemu časovi za osposobljavanje kandidata za vozača. Primer u Njemačkoj, kandidati za vozačku dozvolu moraju prisustvovati najmanje u 14 lekcije teoretske nastave za B kategoriju, i 16 lekcije teoretske nastave za kategorije A, A2 i A1. Kandidati moraju da završe najmanje 12 Praktična nastava "posebne obuke vožnje". Teoretskata lekcija za apliciranje za B kategorija, potrebno e da se pohađa 14 lekcije teorije koje se sastoje od 12 lekcija "Osnovna" i 2 sata sadržaj "klase-specifične" (svaki od 90 minuta, u takozvanom 'Paternoster' proces). U stvari, sadržaj osnovnog materijala 12-satni ne mora biti drugačiji, i.e. kandidat bi teoretski mogao da čuje 3 puta istu lekciju. Važno za certifikaciju je samo učešće. Međutim, kandidat mora da prisustvuju dve lekcije sa sadržajom "klase-specifične". Kada se radi proširenje dozvole za kategorije B iz kategoriju AT, kandidati moraju da učestvuju samo u 6 sati lekcija teorije. U odnosu praktične nastave, svaki kandidat za vozač mora da učestvuje u 12 "posebne trening vožnje ", uključujući 5 „cross-Country“ vožnje, 4 vožnje autocestom i 3 vožnje u zoru ili noću. Osim toga, studenti Obično je potrebno malo više prethodnih lekcija, zove osnovnu obuku. Te "posebne vožnje obuku" moraju se uzeti na kraju treninga, kada je obrazovanje gotovo potpuna. Prije, za vrijeme i nakon lekcije, instruktor tako daje povratne informacije i savjete uključujući procjenu trenutnog nivoa treninga. Pored toga, instruktor uči studenta kako vozila radi i kako da se izbjegnu ili ispravne tehničke greške. Osnovu Direktive 2003/59 / EC Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnu obuku vozača određenih ceste vozila za prevoz robe i putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br 3820/85 i Direktiva Vijeća 91/439 / EEC i ukida Direktiva Vijeća 76/914 / EEC, početno kvalifikacije mora sadržavati učenje svih predmeta u popisu iz odjeljka 1. Trajanje ove početne kvalifikacije mora biti 280 sati.

Svaki vozač pripravnik mora voziti za najmanje 20 sati Pojedinačno u vozilu kategorije zabrinutih koji ispunjava najmanje zahtjeve za testiranje vozila prema definiciji u Direktivi 91/439 / EEC.

Kada se vozi pojedinačno, vozač pripravnik mora biti u pratnji instruktora, zaposlen u odobrenim centru za obuku. Svaki vozač može voziti maksimalno osam sati od 20 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili na top-of-the-range simulator kako bi provjerio obuku u racionalnoj vožnji na osnovi sigurnosnih propisa, posebice s obzirom na upravljivost vozila u različitim uvjetima na cesti i način na koji oni mijenjaju s različitim atmosferskim uvjetima i doba dana ili noći. Za vozače koji preduzimanje prijevozu robe koji mijenja svoju aktivnost kako bi se nosio putnici, ili obrnuto, dužina početne kvalifikacije mora biti 70 sati, uključujući i pet sati individualne vožnje. Dužina ubrzanog početnog kvalifikacije mora biti 35 sati, uključujući i dva-i-pol sata individualne vožnje. Vozače za prijevoz robe mora voziti početne kvalifikacije koja mora biti 140 sati. Svaki polaznik mora voziti za najmanje 10 sati pojedinačno u vozilu kategorije u pitanju koja se sastaje najmanje zahtjeve za testiranje vozila prema definiciji u Direktivi 91/439 / EEC. Svaki vozač može voziti maksimalno osam sati od 10 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili na top-of-the-range simulator kako bi provjerio obuku u racionalnoj vožnji u različitim uvjetima. Direktiva 2003/59 / EZ propisuje zahtjeve za početne kvalifikacije i periodičnu obuku profesionalnih vozača drži C ili D licencom. To zahtijeva vozačima da dokaže svoje početne kvalifikacije uzimajući bilo obuku i test teorija ili teorija i praktični test, bez obaveznog treninga unaprijed. Vozači moraju uzeti 35 sati periodičnu obuku svakih 5 godina za održavanje i ažuriraju svoje vještine.

ZAKLUČAK

U Makedoniji je registrirano oko 140 autoškola i obavljaju obuku za vozače, od kojih polovina vrši obuku samo za B kategoriju, dok drugi, osim za B kategoriju, obavljaju obuku za ostale kategorije. Prosječna mjesečna neto plata u Makedoniji je oko 359 eura, 7 puta manja od zemlje Zapadne Evrope, koja je približna sa Albanijom, Kosovom, i Srbijom, potom slijedi Bosna i Hercegovina sa 425 eura, Crna Gora sa 488 eura, Hrvatska sa 742 eura i Slovenija sa 1092 eura, dok je prosječna neto plata u Zapadnoj Evropi veća od 2000 eura. Ako Vlada Makedonije u potpunosti insistira na poštivanju direktive Evropske unije koja se odnosi na vrstu motornih vozila za obuku vozača, koja iziskuje zamjenu postojećih voznih parkova autoškola, to će biti dodatni trošak za autoškole, iako je poznato da su cijene za obuku najniže u regionu. Naprimjer, za A kategoriju, umjesto motocikl sa najnižom zapreminom od 125 cm³ motor, autoškole treba



da kupe motocikle sa motorom zapremine od najmanje 600 cm³. Za kategoriju C umjesto sadašnjih vozila sa težinom od najmanje 7500 kg, morat će kupiti tovarna vozila sa težinom od najmanje 12000kg. Za CE kategoriju kombinacija vozila ukupne težine od najmanje 20000 kg, za kategoriju D umjesto autobusa s najmanje 30 sjedala će zahtijevati vozila u dužini od 10 m. Trebala bi se razlikovati početna obuka za vozače i obuka za profesionalne vozače, jer oni koji se profesionalno bave prijevozom robe i putnika treba da budu obučeni u drugim uvjetima i praćeni drugim nastavnim planovima i programima, u odnosu na vozače početnike za odgovorajuće kategorije. Uslovi za rad autoškola su u nekim elementima nerealni, neracionalni i teško ostvarivi, i u mnogome neprimjereni našim uslovima, a ne primjenjuju se ni u zemljama našeg okruženja, neke odredbe su nejasne, stručno netačne i prave problem u njihovom prenošenju budućim vozačima. Uslovi za rad su pooštreni u odnosu na Zakon, što je suprotno principa rada državne uprave, te će i ubuduće biti teško ostvarivi i praktično primjenjivi. Mnoge odredbe su nejasne, te ih MUP tumači internim uputstvima, Zakonom i Pravilnicima je definisana obavezna teorijska obuka kandidata, pri čemu kandidat ne smije da izostane ni sa jednog časa, iako je svima poznata činjenica da se i nastavni sadržaj visokoškolskih ustanova može samostalno obrađivati, a posebno ako se zna da je to omogućeno savremenom elektronskom komunikacijom. Pravilnikom o teorijskoj i praktičnoj obuci kandidata je definisana obavezna razrada nastavnih planova do takvih detalja da se postavlja pitanje autonomnosti i kreativnosti predavača teorijske nastave pri obavljanju svoje djelatnosti. Pravilnicima je istaknuta sumnja u poštenje licenciranih izvršioaca teorijske i praktične obuke kao i licenciranih ispitivača do te mjere da se predviđa uvođenje audiovizuelnog nadzora u vrijeme izvršenja ovih poslova i to kao obaveza pravnog lica, tj autoškole. Smatramo da se definisanim načinom kontrole, a i samim iskustvima koji su se do sada pokazali u praksi, pokazuje da se neargumentovano stvara "centar moći" u oblasti kontrole ove djelatnosti sa težnjom da se on pretvori u novi "centar znanja" što ukazuje na prazninu između institucija obrazovanja i novostvorenih centara kontrole ovog obrazovanja. Izvršiti izmjene i dopune Zakona i Pravilnika sa mnogo većim učestvom i utjecajem struke posebno saobraćajne (iskustvo i sposobnost da se brzo i efikasno procjeni životnost, racionalnost i ekonomičnost odredbi zakonskim aktima) i nauke (istraživanja, analize, predlaganja i uvođenje novih naučnih metoda u tehnološki proces koji zakon reguliše). Problematika bezbjednosti učesnika u saobraćaju toliko je značajna da joj treba posvetiti mnogo više kontinuirane pažnje, te stoga predlažemo da se ova oblast, kao obavezna, prenese u sistem redovnog i obaveznog obrazovanja djece i omladine, tj. u predškolsko, osnovno i srednje obrazovanje. Ako se cijela oblast obuke kandidata ne bi prebacila u redovan sistem obrazovanja i vaspitanja onda je potrebno liberalizovati način sticanja teorijskog znanja, jer je to omogućeno i u mnogo višim obrazovnim ustanovama.

CONCLUSION

In Macedonia are registered and carry out training for drivers of about 140 driving schools, half of them provide training for B category, while others, except for the B category, perform training for other categories. The average monthly net salary in Macedonia is around 359 euros, 7 times lower than Western European countries, which approximates with Albania, Kosovo, and Serbia, then followed by Bosnia and Herzegovina with 425 euros, Montenegro with 488 euros, Croatia with 742 euros and Slovenia with 1,092 euros, while the average net salary in Western Europe has more than 2,000 euros. If the Government of Macedonia insists on full respect for the European Union directives relating to the type of motor vehicle driver training, and replace the existing fleet of auto-schools, will be an additional cost for the car school, but it is known that the cost of training for drivers is the lowest in the region. For example, for category A, instead of a motorcycle with the lowest volume of 125 cm³ engine, driving schools should buy motorcycles with engine size of at least 600 cm³. For category C instead of the current conditions of a minimum weight of 7500 kg, will have to buy a factory vehicles with a weight of at least 12000kg, the CE category combinations of vehicles the total weight of 20,000 kg for category D instead of buses with at least 30 seats will require a vehicle with a length of 10 m. You should vary the initial training for drivers and training for professional drivers, as those who are professionally involved with the transport of goods and passengers should be trained in other conditions, and other curricula, in relation to learner drivers for appropriate public category. The working conditions of auto schools are in some elements unrealistic, irrational and difficult achievable, and in many ways inappropriate to our circumstances, and do not apply in the countries in our environment, some provisions are vague, inaccurate and professional real problem in transferring their future drivers. The working conditions were tightened in relation to the law which is contrary to Prince of state administration, and will in future be difficult achievable and practical enforceable; Many provisions are vague, and interprets them MUP internal instructions, the regulations defined provisions favoring record keeping, and not the quality of training of candidates for drivers. The Act and the Regulations defines required theoretical training of the candidate, where the candidate must



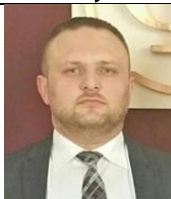
not be absent from any time, although it is known that the teaching content of higher education institutions can independently process, especially if we know that this is made possible by modern electronic communication. Ordinance on the theoretical and practical training of candidates is defined required development of curricula in such detail that the question of autonomy and kreativnosti lecturer lectures in the course of its activities. Regulations of the highlighted doubts in honesty of licensed executor theoretical and practical training as well as licensed examiners to the extent that it provides for the introduction of audiovisual control in time of these operations and to an obligation of the legal entity, ie driving school. We believe that the defined mode of control, and therefore experiences that have so far proved in practice shows that it creates unfounded " center of power " in the area of control of the activities aiming to transform it into a new 'knowledge center' 'indicating the gap between educational institutions and the newly created centers of control of education. To carry out amendments to the Rules and with much greater involvement and influence of the profession in particular transport (experience and the ability to quickly and efficiently assess the vitality, rationality and efficiency provisions of legislation) and science (research, analysis, proposing the introduction of new scientific methods in technology a process that is regulated by law). The issue of security of the participants so significant that it should be paid much more continuous attention, and therefore we propose that this area, as required, be transferred into the regular and compulsory education of children and youth, ie in pre-school, primary and secondary education. If the whole area of training of candidates would not transferred into the regular system of education it is necessary to liberalize the manner of acquisition of theoretical knowledge, because it is possible and in many higher education institutions.

LITERATURA :

1. Svetozar Kostić, Petar Rašeta, Predrag Atanasković,. " PROBLEMI OBUKE VOZAČA U SRBIJI PO STUPANJU NA SNAGU NOVIH PROPISA O OSPOSOBLJAVANJU KANDIDATA ZA VOZAČE" XII International Symposium "ROAD ACCIDENTS PREVENTION 2014" Hotel Jezero, Borsko Jezero, 09th and 10th October 2014. .
2. Министерството за внатрешни работи, ПРЕДЛОГ-ЗАКОН за безбедност на сообраќајот на патиштата Скопје, јули 2015 година
3. Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 54/07, 84/07, 86/08, 98/08, 64/09, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и 27/14)
4. Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 169/15 и 226/15)
5. Издавачки совет: Никола Ангеловски, Миле Димитровски... и др., Втора национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата: 2015-2020, РСБСП, Скопје, декември 2014.
6. Министерство за образование и наука, „Правилник за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за осposобување на кандидати за возачи, „Сл.Весник на РМ бр.164/2010“ Скопје, 20 декември 2010 год.
7. Министерство за образование и наука, „Правилник за критериумите, начинот на работа на автошколите, наставниот план и програма за обука, стручниот кадар, опремата со која треба да располагаат, како и евиденциите што треба да ги водат автошколите за осposобување на кандидати за возачи, „Сл.Весник на РМ бр.90/2013“ Скопје, 27 јуни 2013 год.
8. Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр.68/2004; 127/2006; 114/2009; 83/2010; 140/2010; 17/2011, 53/2011; 6/2012; 23/2013; 120/13; 163/13; 187/13; 42/2014; 112/14; 166/14 и 44/15).
9. Министерство за транспорт и врски „Правилник за начинот, постапката и програмата за полагање на испитот за добивање на сертификат за учество на возачите во меѓународниот патен сообраќај, формата и содржината на уверението за положен испит и на сертификатот“ („Службен весник на Република Македонија“ бр.39/2007), Скопје, 29.03.2007 год.
10. Министерство за внатрешни работи, „Правилник за начинот на спроведување на возачките испити и критериумите во однос на просторните услови и материјално-техничката и информатичката опрема на испитните центри, водењето на евиденциите во врска со спроведените возачки испити и за формата и содржината на лиценцата за испитен центар“, „Сл.Весник на РМ бр.103/2007“ Скопје, 24 август 2007 год.
11. Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Recast) (Text with EEA relevance);
12. Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council of 15 July 2003 on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers, amending Council Regulation (EEC).
13. <http://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2012/12/Driver-training-and-licence-acquisition-in-Germany-2013.pdf>



BIOGRAFIJA:



Mr. Sc. Elmir Mustafai, elmmus@yahoo.com;

Rođen 23.07.1979. godine u Tetovu, Makedoniju. Osnovnu školu i gimnaziju završio u Tetovu, Makedoniju. Nakon toga upisuje Tehničkog Fakulteta u Bitolju, Smjer Cestovni saobraćaj i transport, koji završava 2003 godine odbranom diplomskog rada. Magistarski rad odbranio na Tehničkom Fakulteta u Bitolju, Smjer Saobraćajno tehničko planiranje i inženjerstvo, i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka, na magistarske teze pod nazivom „Predlog indikatora za praćenje sigurnosti saobraćaja na gradskim sredinama“. Radio je kako vozač instruktora specijalist iz kategorije ABCDE u Auto Školi „UNO-1“ Tetovo, 2005-2007 godine radio je na Srednjo Stručno Općinsko Učilište „Moša Pijade“ Tetovo kao nastavnik iz saobraćajnih predmeta, 2004/2005 godine bio je asistent na Saobraćajnom Fakultetu „Tempulli“ iz Prištine. 2009 godine zaposluje se u Općinu Tetovo kako Savjetnik za planiranje i razvoj saobraćaja. Iz 2016 godine radi kako asistent u Fakultetu za primjenetu nauku, Univerziteta u Tetovu, Makedoniju, na smjeru Saobraćajno-transportno inženjerstvo. Ima dugogodišnje iskustvo i licence za projektiranje, nadzor, revizija saobraćajnih projekata, vještak i procjena iz oblasti saobraćaja, sa velikim brojem realiziranih projekata, vještačenja i procjena. Učestvovao u izradi stručnih radova i studija, kao i velikom broju stručnih edukacija, publikovao je značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova. Bio je saradnik na izradi više studija i elaborata.



Mr. Sc. Merita Mustafai meritamustafai@yahoo.com;

Rođena 28.07.1980. godine u Tetovu, Makedoniju. Osnovnu i srednju školu završila u Tetovu Makedoniju. Nakon toga upisuje Tehničkog Fakulteta u Bitolju, Smjer Cestovni saobraćaj i transport, koji završava 2004 godine odbranom diplomskog rada. Magistarski rad odbranio na Građevinski Fakultet u Skoplju, Smjer putevi i željeznice, i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka, na magistarske teze pod nazivom “Uporedba između turbo kružne raskrsnice i obične raskrsnice u odnosu na nivou sigurnosti i propusnu moć“. Radio je kako vozač instruktora specijalist iz kategorije ABCE u Auto Školi „UNO-1“ Tetovo. Iz 2004 godine radi na Srednjo Stručno Općinsko Učilište „Moša Pijade“ Tetovo kao nastavnik iz saobraćajnih predmeta. Od 2015 godine radi kako asistent u Fakultetu za primjenetu nauku, Univerziteta u Tetovu, Makedoniju, na smjeru Saobraćajno-transportno inženjerstvo. Ima dugogodišnje iskustvo i licence za projektiranje i revizija saobraćajnih projekata, sa velikim brojem realiziranih projekata. Učestvovala u izradi stručnih radova i studija, kao i velikom broju stručnih edukacija, publikovao je značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova. Bio je saradnik na izradi više studija i elaborata.

