

IVAN SMOLJAN, prof.
HAK, Zagreb

Obrazovanje u prometu
Prethodno priopćenje
UDK: 656.13.052.8:656.13(497.5)
Primljeno: 21.03.1994.
Prihvaćeno: 06.04.1994.

OSVRT NA DJELATNOST OSPOSOBLJAVANJA OSOBA ZA VOZAČE VOZILA NA MOTORNI POGON S PRIJEDLOGOM MJERA ZA UNAPREĐENJE DJELATNOSTI

SAŽETAK

U protekle su se četiri godine u Republici Hrvatskoj, uza znatne društvene, političke i ekonomske promjene, kao i uza stalno prisutna ratna zbivanja, događale i promjene u djelatnosti osposobljavanja osoba za vozače vozila na motorni pogon.

Promijenili su se propisi u toj djelatnosti koja je postavljena na tržišnu osnovicu, odvojio se proces osposobljavanja od polaganja vozačkih ispita, a broj autoškola povećan je tri puta, te je u djelatnosti ostvarena neophodna konkurencija.

Programski i organizacijski, djelatnost je vrlo blizu rješenjima u pojedinim europskim državama.

Potrebno je što prije donijeti propise u toj oblasti, usklađene s novim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, te djelatnost urediti sukladno tim propisima.

1. KONCEPCIJSKE PROMJENE I PROMJENE U ZAKONODAVNO- PRAVNOJ REGULATIVI

U protekle četiri godine, uza znatne društvene, političke i ekonomske promjene, kao i uza stalna ratna zbivanja, u Republici Hrvatskoj događale su se i promjene u djelatnosti osposobljavanja osoba za vozače vozila na motorni pogon.

Tako je 8. ožujka 1991. stupio na snagu Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, 9/91.), koji je u skladu sa Smjernicama Sabora trebao uskladiti odredbe prethodnog Zakona iz svibnja 1990. godine s amandmanima na Ustav Republike Hrvatske.

U tom Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama utvrđene su nove odredbe u djelatnosti osposobljavanja osoba za vozače i provođenja vozačkih ispita, i to:

- odvaja se proces osposobljavanja od polaganja vozačkog ispita;
- osposobljavanje kandidata za upravljanje vozilom na motorni pogon definira se kao jedinstveni sustav u koji se mogu uključiti pravne i fizičke osobe koje zadovolja-

vaju uvjete što će ih propisati Ministarstvo kulture i prosvjete Republike Hrvatske;

- vozačke ispite obavljat će komisije sastavljene od ovlaštenih (licenciranih) ispitivača koje imenuje Ministarstvo kulture i prosvjete Republike Hrvatske;
- Zakon obvezuje ministra kulture i prosvjete da, u suglasnosti s ministrom pomorstva, prometa i veza, donese propise kojima se osigurava jedinstveno organiziranje i provođenje vozačkih ispita, imenovanje komisija, te izdavanje i poništavanje ovlaštenja;
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama također utvrđuje da Ministarstvo kulture i prosvjete Republike Hrvatske može poslove provođenja vozačkih ispita, imenovanje ispitnih komisija, kao i ostale poslove vezane uz proces osposobljavanja prenijeti na stručnu organizaciju koju odredi Vlada Republike Hrvatske;
- isto tako, ministar kulture i prosvjete trebao je prema tom Zakonu donijeti i provedbene propise.

Rješenjem ministra kulture i prosvjete imenovana je 15. ožujka 1991. Komisija za izradbu prijedloga novih provedbenih propisa, a odlukom od 25. svibnja 1991. i Komisija za primjenu provedbenih propisa iz djelatnosti osposobljavanja i polaganja vozačkog ispita. Komisije su činili uglavnom stručni djelatnici koji su kasnije prešli raditi u Hrvatski auto-klub.

U međuvremenu, od kraja 1990. godine te u 1991. godini, dogodile su se dvije pojave koje su odstupile od planirane i usvojene politike u ovoj djelatnosti.

Znatnom broju novoosnovanih (privatnih) autoškola davana su tzv. "privremena rješenja" bez provjere stvarnih, materijalnih, prostornih i kadrovskih uvjeta, što je uzrokovalo nered, neregularnost, loše odnose i anarhično ponašanje u ovoj djelatnosti, a isto tako donijet je 29. siječnja 1991. Pravilnik o osposobljavanju osoba za vozače vozila na motorni pogon i polaganju vozačkog ispita (Narodne novine, 3/91.), koji je, istina, imao zakonsku osnovu u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama iz svibnja 1990. godine (Narodne novine, 20/90.), ali je u dijelu koji se tiče vozačkih ispita značio odstupanje od usvojene politike u ovoj oblasti.

Nedugo nakon stupanja na snagu tog Pravilnika donijet je već spomenuti Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama - pročišćeni tekst 30.

travnja 1991. (Narodne novine, 20/91.). Pravilnik je posve stavljen izvan snage, a osnažen Pravilnik o osposobljavanju osoba za vozače vozila na motorni pogon (Narodne novine, 4/85.).

Te česte promjene zakonskih i podzakonskih akata, a dijelom i njihova neusklađenost, te znatne promjene nastavnog plana, obilježile su ovu djelatnost u tom vremenu.

Ministarstvo kulture i prosvjete moralo je intervenirati, te su počele raditi komisije za neposredno utvrđivanje uvjeta koje trebaju zadovoljavati autoškole, a u Ministarstvu pomorstva, prometa i veza, odnosno u Ministarstvu unutarnjih poslova Republike Hrvatske pripreman je nacrt Zakona o sigurnosti prometa na cestama, dok je Sabor Republike Hrvatske svojim Zakonom od 26. lipnja 1991. preuzeo i savezni Zakon o osnovama sigurnosti na cestama (Narodne novine, 53 od 8. listopada 1991.).

Komisije Ministarstva kulture i prosvjete pripremile su nove podzakonske akte na taj način što su konzultirale velik broj stručnih ljudi u ovoj oblasti raznih profila, proveli anketiranje dijela autoškola, a u vremenu od 20. lipnja do 2. srpnja 1991. provele i svojevrstu javnu raspravu na savjetovanjima u Osijeku, Zagrebu, Varaždinu, Novom Vinodolskom i Splitu.

Unatoč ratnim vremenima, posao je raden temeljito, iako s nedostatnim poznavanjem svih implikacija koje donosi tržišna koncepcija te djelatnosti, a rezultat tog rada su sadašnji:

- Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon;
- Pravilnik o polaganju ispita za vozače vozila na motorni pogon;
- Pravilnik o imenovanju komisija za provođenje vozačkih ispita.

Pravilnici su objavljeni u Narodnim novinama, 50, od 27. rujna 1991.

Broj novoosnovanih privatnih autoškola postupno se utrostručio u odnosu na onih 120 koliko ih je bilo prije naznačenih promjena.

Pitanje tko će organizirati i provoditi vozačke ispite riješeno je Odlukom Vlade Republike Hrvatske o određivanju organizacije kojoj se povjerava provođenje vozačkih ispita od 24. prosinca 1991. (Narodne novine, 72/91.), a 3. ožujka 1992. donijelo je Ministarstvo kulture i prosvjete Pravilnik o ovlaštenjima Hrvatskog auto-kluba i načinu osiguravanja sredstava za obavljanje poslova koji su mu povjereni (Narodne novine, 11/92.), prema kojemu su i ostala ovlaštenja (stručni nadzor, provjera stručne osposobljenosti, stručno usavršavanje i provjera "incidentnih" vozača) povjerena Hrvatskom auto-klubu.

Hrvatski auto-klub se organizirao, kadrovski ekipirao, i od 1. lipnja 1992. počeo organizirati i provoditi vozačke ispite, a od 16. rujna davanjem suglasnosti Ministarstva kulture i prosvjete na Pravilnik Hrvatskog auto-kluba o obavljanju stručnog nadzora - počeo i utvrđivati uvjete za početak rada autoškola i nad njima provoditi stručni nadzor.

Dugo je pripreman i naposljetku je 4. prosinca 1992. u Narodnim novinama broj 83/92. objavljen i prvi hrvatski Zakon o sigurnosti prometa na cestama, koji je stupio na snagu 30 dana nakon objave.

Zakon je obvezivao ministra kulture i prosvjete (članci 316. i 324.) da u roku od 30 dana nakon stupanja na snagu Zakona učini sljedeće:

1. da u suglasnosti s ministrom pomorstva, prometa i veza donese propise o prostoru, nastavnim sredstvima, pomagalicama i opremi koja omogućuje nesmetano osposobljavanje

kandidata za vozače vozila pojedine vrste ili kategorije vozila; o razlozima, uvjetima i postupku utvrđivanja privremene ili trajne zabrane obavljanja djelatnosti autoškola; uvjetima i načinu osposobljavanja kandidata za vozače; o evidenciji i dokumentaciji koju vode autoškole; donese nastavni plan i program osposobljavanja kandidata za vozače, popis nastavnih sredstava i pomagala za realizaciju sadržaja programa osposobljavanja te uvjete koje mora ispunjavati stručna organizacija iz članka 205. ovoga Zakona; propis o sadržaju, obliku, veličini i boji obrazaca u svezi s propisima koje donosi; o programu, sadržaju i načinu posebne provjere osoba iz članka 211. ovoga Zakona i uvjetima koje mora ispunjavati organizacija za provođenje te provjere; o stupnju i profilu stručne spreme ispitivača odnosno ispitne komisije i drugim uvjetima za članove ispitne komisije; o uvjetima i načinu polaganja vozačkog ispita te evidencijama u svezi s propisima koje donosi;

2. da u suglasnosti s ministrom pomorstva, prometa i veza i ministrom zdravstva utvrdi program vozačkog ispita.

To je, drugim riječima, značilo da treba donijeti:

- Pravilnik o osposobljavanju osoba za vozače vozila na motorni pogon s nastavnim planom i programom;
- Pravilnik o polaganju ispita za vozače vozila na motorni pogon s programom vozačkog ispita;
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati stručna organizacija iz članka 205. Zakona o sigurnosti prometa na cestama;
- Pravilnik o sadržaju, obliku i načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja (ovlasnice-licencije) ovlaštenim ispitivačima;
- Pravilnik o provjeri stručne osposobljenosti instruktora vožnje, nastavnika PSP i ovlaštenih ispitivača, te
- Pravilnik o dozvolama instruktora vožnje (sukladno članku 200. Zakona).

Neophodnost pravodobnog donošenja novih podzakonskih akata vezana je ne samo uz nespornu potrebu usklađivanja odredaba podzakonskih akata s novim Zakonom, već je i u potrebi unošenja u podzakonske akte onih odredaba (na koje je ukazalo iskustvo proteklog razdoblja) koje se tiču usklađivanja propisa s tržišnom koncepcijom djelatnosti.

Navedeni podzakonski akti trebali su biti donijeti do 2. veljače 1993., međutim (izuzev Pravilnika o dozvolama instruktora vožnje koji je donijet 3. rujna 1993.) nije donijet nijedan podzakonski akt.

Sada je svojevrstni status quo; naime člankom 325. Zakona o sigurnosti prometa na cestama osnaženi su stari propisi, te se djelatnost organizira u skladu s tim propisima što nije dobro iz brojnih razloga, a napose zbog toga što je Hrvatski auto-klub u nemogućnosti- budući da još nije organizacija iz članka 205. Zakona - da u skladu sa stavkom 3. istog članka "općim aktima uređuje jedinstveno organiziranje procesa osposobljavanja, stručnog usavršavanja i stručnog nadzora, imenovanja i organiziranja rada komisija, usavršavanja i stručnog nadzora, imenovanja i organiziranja rada komisija za provođenje vozačkih ispita, provjeru stručne osposobljenosti instruktora vožnje i osoba koje izvode nastavu iz predmeta Prometna i sigurnosna pravila i ovlaštenih ispitivača, provjeru znanja vozača kojima je izrečena zaštitna mjera sukladno ovom Zakonu, uređuje i obavlja druge poslove u svezi s organiziranjem stručnog usavršavanja te vodi dokumentaciju i evidenciju u svezi s poslovima koje obavlja".

Treba riješiti i pitanje programa, utvrđivanja uvjeta, izvođenja i nadzora nad realizacijom nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj

Tablica 1. Osnovni podaci o autoškolama u Republici Hrvatskoj (kraj 1993. godine)

VOZAČKI ISPITNI CENTAR	Broj autoškola s rješenjima	Broj autoškola koje rade	Broj autoškola koje ne rade	Broj autoškola koje realiziraju i nastavu predmeta PPP	Broj autoškola na okupiranom području
1	2	3	4	5	6
ZAGREB	185	158	24	66	12
RIJEKA	74	62	12	10	4
OSIJEK	80	62	18	11	11
SPLIT	83	61	19	8	8
Ukupno	422	343	73	95	35

Napomena: Autoškole s okupiranih područja uključene su i u stupac 4.- broj autoškola koje ne rade.

nezgodi. Člankom 198. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, st. 2., nastava iz tog predmeta povjerena je Hrvatskom crvenom križu i drugim organizacijama, a uz novouspostavljenu nadležnost Ministarstva zdravstva.

Time je, suprotno odredbi članka 197. Zakona, postala upitna jedinstvenost nastavnog procesa osposobljavanja vozača koji obuhvaća tri nastavna predmeta.

Bez obzira na to kako se to postavi, postoji čitav niz elemenata o kojima je, radi unapređenja djelatnosti, potrebno ozbiljno povesti računa, kako pri donošenju novih podzakonskih akata u mjerodavnim ministarstvima, tako i pri donošenju općih akata kojima bi se uređivala ova djelatnost u organizaciji iz članka 205. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

2. BROJ AUTOŠKOLA, NJIHOVA MREŽA, UVJETI ZA RAD I USPJEŠNOST RADA

2.1. Broj autoškola i njihova regionalna raširenost

Podaci iz tablice 1. govore sami za sebe.

Jasno je da je broj autoškola u Republici Hrvatskoj porastao u odnosu na standardan broj autoškola iz vremena prije tržišnog pristupa toj djelatnosti.

Standardni broj autoškola bio je oko 120 (uz stotinjak organizacija Crvenoga križa), što znači da se on povećao gotovo tri puta u protekle tri godine, a usporedno s tim raste i usitnjenost autoškola, tako da danas postoji jedan relativno zanemariv broj autoškola sa samo jednim zaposlenim djelatnikom.

Od autoškola koje rade, njih 25% je u četiri velika grada: Split, Osijek, Rijeka, Zagreb.

Polazeći od broja kandidata koji se osposobljavaju u tim gradovima, odnosno od veličine autoškola, možemo ustvrditi da se u regionalnim središtima osposobljava više od 60% svih kandidata za vozače u Republici Hrvatskoj.

U Republici Hrvatskoj, prema prikupljenim podacima, ima 1208 instruktora vožnje i 496 predavača nastavnog predmeta Prometna i sigurnosna pravila, a od predavača, njih 386 se bavi i poslovima instruktora vožnje.

Opća je ocjena da je broj kandidata u opadanju (rat, pad standarda i dr.). Međutim, ako se uzme u obzir da je u Republici Hrvatskoj u završnoj generaciji prošle školske godine bilo oko 38 959 srednjoškolaca, a da je u vremenu od 1. lipnja 1992. do 1. lipnja 1993. osposobljeno oko 43 000 novih vozača po podacima Službe za organiziranje i provođenje vozačkih ispita Hrvatskog autokluba, tada je jasno da se nastavlja tendencija iz proteklih godina glede

broja novih vozača i njihova odnosa prema ukupnom broju generacije osamnaestogodišnjaka.

Očevidno je, dakle, iz prethodnih podataka (još se ne možemo služiti vrlo preciznim podacima jer kompjutorsko praćenje nije potpuno profunkcioniralo), da to nije pad broja kandidata već je mreža autoškola, po broju pravnih osoba koje se bave tom djelatnošću, po njihovoj usitnjenosti, te po broju instruktora vožnje (radni odnos, ugovorni odnos) predimenzionirana.

Navedeni podaci i tendencije traže da se obavi analiza postojećeg stanja i utvrde prijedlozi za njegovo poboljšanje.

2.2. Uvjeti za rad autoškola

Uvjeti za rad utvrđeni u člancima od 3. do 17. postojećeg Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon (Narodne novine, 50/91.) vrlo su liberalni i omogućuju relativno lagano osiguranje uvjeta, pa prema tome i osnivanje autoškola.

Te bi uvjete trebalo pooštriti na sljedeći način:

a) Prostorni uvjeti

- poslovni prostor autoškole morao bi biti jedinstveno organiziran (učionica, prijamni ured, ostali radni prostor i sanitarni čvor) i činiti jednu građevinsku i organizacijsko-radnu cjelinu, da prostori ne budu dislocirani, kako je to sada u dijelu autoškola,
- učionica bi trebala imati mogućnost smještaja za najmanje 12 kandidata (primjer Njemačke) (postojeći Pravilnik to pitanje uopće ne regulira),
- vrlo je važno i to da se ubuduće promijeni odredba članka 42. Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon, koja omogućuje autoškolama da učine promjene što se odnose na prostor i kadrove, odnosno na prometno vježbalište, te da o tomu naknadno obavješćuju Ministarstvo kulture i prosvjete u roku 30 dana od nastanka promjene. To treba promijeniti tako da Ministarstvo daje prethodnu suglasnost na promjenu prostora i prometnog vježbališta, te da promjena može uslijediti tek nakon pribavljene suglasnosti.

b) Kadrovski uvjeti

- osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnih predmeta Prometna i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom na motorni pogon po članku 200. Zakona o sigurnosti prometa na cestama realizira instruktor vožnje, a instruktor vožnje je osoba sa završenom stručnom spremom za zanimanje instruktor vožnje (razina srednje škole - bivši V. stupanj stručne spreme); sporno je (i toga više nema u našoj obrazovnoj praksi) da se

osobi sa srednjom školom daje pravo da izvodi nastavni proces, jer se u ostalim obrazovnim oblastima i oblastima osposobljavanja time bave ljudi uglavnom s visokom stručnom spremom, koji su i u posebnom pedagoško-psihološkom programu osposobljeni za nastavnika; trebalo bi ili mijenjati Zakon ili mijenjati Nastavni plan i program obrazovanja instruktora vožnje, ili posao predavača odvojiti od posla instruktora vožnje,

- sukladno članku 199. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, autoškole bi za ostvarivanje nastavnih planova i programa osposobljavanja - prema planu i godišnjem programu rada - trebale osigurati potreban broj stručnih djelatnika u radnom odnosu, a ne kao da, kao dosada, određeni broj autoškola radi angažiranjem pretežitog broja djelatnika prema ugovoru o obavljanju privremenih i povremenih poslova. Angažiranjem djelatnika na taj način trebalo bi biti iznimno i utvrđeno općim aktom, jer je rad s takvim djelatnicima nemoguće planirati. Uz to, budući da su doprinosi za njih manji nego za djelatnike u radnom odnosu, ne govoreći o tomu da se ugovorima uglavnom utvrđuje 20-30% sredstava kao naknada za rad, a 70-80% za materijalna sredstva, na taj se način ostvaruje nelojalna konkurencija i znatno manje prihoda državi (npr. jedna autoškola u Zagrebu od 16 zaposlenih ima 14 angažiranih prema ugovoru o obavljanju privremenih i povremenih poslova, te zbog toga utvrđuje najnižu cijenu osposobljavanja u Zagrebu),
- uz ostale propisane uvjete za rad autoškole, bilo bi dobro da osnivač (vlasnik) autoškole pribavlja i radnu preporuku ili od svoga bivšeg poslodavca ili udruge autoškola ovjerenu u mjerodavnom tijelu lokalnog poglavarstva, jer je stanoviti dio novoosnovanih autoškola rezultat loših međuljudskih odnosa i sukoba u njima, te želje zaposlenih da izlaz nađu u osnivanju svoje autoškole po svaku cijenu. Tako se događa da novi vlasnici autoškola postaju ljudi koji to stručno i moralno ne zaslužuju,
- novim propisima trebalo bi konačno, u skladu s člancima 196. i 198. Zakona, utvrditi razliku između autoškole pravne osobe i fizičke osobe koja bi realizirala samo dio programa osposobljavanja; naime, te prakse još nema te se svima koji traže uvjete oni utvrđuju na razini pravne osobe, a to onda rezultira time da manji broj autoškola ima samo jednoga zaposlenog. On ne može, ne samo kvalitetno, već ni fizički, obnašati sve poslove jedne autoškole, a to je na određeni način opet oblik nelojalne konkurencije,
- novim podzakonskim aktima trebalo bi utjecati na to da se otvaraju takve autoškole koje mogu obnašati sve relevantne funkcije, a da se registriranim fizičkim osobama omogući da rade na temelju ugovora o poslovnoj suradnji s takvim i sličnim autoškolama dio programa osposobljavanja (uglavnom UMV).

c) Nastavna tehnologija

- Članak 10. Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon utvrđuje obvezu korištenja minimuma nastavnih sredstava i pomagala što se trebaju koristiti u djelatnosti osposobljavanja. Članak nije sporan; sporna je praksa da se navedena sredstva mogu osigurati ugovorima o zakupu - što je neprihvatljivo - jer ponekad ti ugovori služe jednokratno (pri utvrđivanju uvjeta za rad autoškole), a pojavljuju se i apsurdne situacije da se isto sredstvo navedenim ugovorima zakupuje po nekoliko puta, te se osnovano može pretpostaviti da se na taj način ne mogu kvalitetno

koristiti u nastavnom procesu. Nastavna sredstva i pomagala moraju biti u vlasništvu autoškole,

- važno je pitanje i nabavka suvremenih specijaliziranih nastavnih sredstava i pomagala, jer ih trenutačno na tržištu Republike Hrvatske nema. Trebalo bi što prije osigurati da Hrvatski auto-klub može ponuditi tržištu sredstva velikih europskih proizvođača te opremu "Vogel" (Njemačka) ili iz Imole (Italija), sklopiti s navedenim proizvođačima potrebne ugovore, osigurati izložbeno-prodajni prostor. Isto tako, autoškolama treba ponuditi ono što možemo sami organizirati i proizvesti (autorske grupe i sl.). Pritom je inače važan ograničujući čimbenik - relativno malo tržište za te proizvode.

d) Vozila

Danas u osposobljavanju postoji znatno veći broj novih kvalitetnih suvremenih vozila nego prije, iako se, napose pri osposobljavanju vozača vozila C i E kategorije - ponegdje pojavljuju vozila koja samo "čudom" prolaze na tehničkim pregledima. Isto tako, trebalo bi ubuduće promijeniti propise koji će voditi računa i o gabaritima vozila, a ne samo o najvećoj dopuštenoj masi kako je utvrđeno sadašnjim propisima.

U osposobljavanju je mnogo veći broj vozila nego što ih je stvarno potrebno, jer se vozila koriste i za druge namjene, a navedena su ili u vlasništvu autoškole (rijetko) ili su osigurana ugovorom o zakupu od instruktora vožnje ili osobe izvan autoškole te ugovorima o korištenju privatnih vozila u službene svrhe (češće).

Predlažemo također da se ubuduće u autoškolama koriste samo vozila koja su u vlasništvu autoškole, ili su u zakupu osigurana od samih djelatnika autoškole, jer već u praksi srećemo da se pojedini vlasnici i vozila pojavljuju u većem broju autoškola, te je to eklatantan primjer "tezgarenja", koji s nekakvim optimalnim planiranjem rada nema nikakve veze. Korištenje privatnih vozila u službene svrhe, radi osposobljavanja kandidata, još uvijek nije posve razjašnjeno, a trebalo bi i razmotriti olakšice pri nabavi vozila za autoškolu, registraciji i dr.

e) Prometna vježbališta

Zapaženo je da stanoviti broj autoškola koristi prometno vježbalište ili odgovarajuću površinu (koje mora osigurati, sukladno članku 9. Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon) samo nominalno, jer im čak i udaljenost postojećih površina od sjedišta to otežava.

Prometno vježbalište ili odgovarajuća površina morali bi biti locirani blizu sjedišta autoškole, i to bi trebalo utvrditi i budućim podzakonskim aktom.

f) Realizacija programa izvan sjedišta

Člancima 7. i 18. Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon utvrđeno je da se osposobljavanje osoba za vozače pojedine kategorije može obavljati i izvan sjedišta, a utvrđeni su i uvjeti za obavljanje te djelatnosti izvan sjedišta.

Te uvjete treba poštiti, i to na taj način da se autoškolama može odobriti da do 15 kilometara izvan sjedišta mogu, pod uvjetima utvrđenim Pravilnikom, realizirati program nastavnog predmeta Prometna i sigurnosna pravila. Na većim udaljenostima moraju osigurati uvjete za rad cijele autoškole (prijamni ured, učionica, prometno vježbalište) dakle, realizacija PSP i UMV. Time bi se spriječilo "ubacivanje" na "tude" područje, a time i nelojalna konkurencija.

2.3. Uspješnost rada

Uspješnost rada autoškola očituje se osobito u rezultatima vozačkih ispita, jer su preuzimanjem organiziranja i provedbe ispita u Hrvatskom auto-klubu ujednačeni i objektivizirani kriteriji provedbe ispita u Republici Hrvatskoj - što je najveći pomak u unapređenju te djelatnosti, jer sada ispite provode posebno ovlaštene ispitivači koji su položili i poseban ispit za ovlaštenicu - licenciju.

U jednogodišnjem radu provedbe vozačkih ispita, od 1. lipnja 1992. do 1. lipnja 1993., praćena je uspješnost rada autoškola odnosno uspjeh kandidata na vozačkim ispitima. Prosjek prolaznosti kandidata u Republici Hrvatskoj za nastavni predmet Prometna i sigurnosna pravila je 48,91%, za predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nezgodi 91,9%, a iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom na motorni pogon 61,10%.

Prosjek prolaznosti kandidata u Republici Hrvatskoj za nastavni predmet Prometna i sigurnosna pravila (PSP) i Upravljanje vozilom na motorni pogon (UMV) po vozačkim ispitnim centrima prikazan je tablično.

Tablica 2. Prolaznost na ispitima iz PSP i UMV

VOZAČKI ISPITNI CENTAR	PSP	UMV
ZAGREB	50,9%	62,3%
OSIJEK	51,4%	59,8%
RIJEKA	48,1%	60,3%
SPLIT	42,5%	59,9%
UKUPNO	48,9%	61,1%

Rezultati se znatno razlikuju od škole do škole.

Radi ilustracije, predočeni su u tablici 3. podaci o rasponu najviše i najniže prolaznosti kandidata na ispitu iz nastavnog predmeta PSP u pojedinim autoškolama po vozačkim ispitnim centrima.

Tablica 3. Prolaznost PSP

Vozački ispitni centar	Najviša prolaznost	Najniža prolaznost
ZAGREB	81,39%	27,27%
OSIJEK	69,04%	21,56%
RIJEKA	65,90%	25,94%
SPLIT	63,49%	17,35%

U tablici 4. su rasponi najviše i najniže prolaznosti iz nastavnog predmeta UMV u pojedinim autoškolama po vozačkim ispitnim centrima.

Tablica 4. Prolaznost UMV

Vozački ispitni centar	Najviša prolaznost	Najniža prolaznost
ZAGREB	90,90%	33,33%
OSIJEK	87,50%	42,42%
RIJEKA	84,21%	33,33%
SPLIT	92,30%	36,17%

Uočava se, dakle, da neke autoškole rade bolje i da su uspješnije od drugih, iako je te rezultate vrlo teško objektivno valorizirati, jer još nema mogućnosti za kompjutorsku obradu podataka, te za usporedbu rezultata u pojedinim autoškolama u odnosu na veličinu, način organizira-

nja, strukturu zaposlenih, korištena nastavna sredstva i ostale parametre. Nedostaje i ekspertiza stručnjaka u svezi s analizom zadataka ispitnih testova.

Međutim, ukupno gledano, rezultati ne mogu zadovoljavati, jer su u prosjeku niski, a može ih se popraviti ukupnim radom na unapređenju djelatnosti - od boljih propisa, strožih uvjeta za otvaranje autoškola, stručnim usavršavanjem, kontrolom i dr.

3. NADZOR NAD DJELATNOŠĆU

Odredbama članka 197. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, stručni nadzor nad djelatnošću osposobljavanja kandidata za vozače ima stručna organizacija iz članka 205. Zakona (to je do donošenja novih podzakonskih akata Hrvatski auto-klub), a upravni nadzor nad autoškolama i stručnim organizacijama utvrđen je člankom 212. Zakona - to je Ministarstvo kulture i prosvjete.

Na djelatnike autoškola kao sudionike u prometu, a i na autoškole kao pravne osobe primjenjuju se kaznene odredbe poglavlja XII. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (članci 298.-315.), koje utvrđuju ovlaštene osobe Ministarstva unutarnjih poslova, odnosno organi koji provode prekršajne postupke (suci za prekršaje), a za zakonit rad autoškola u njihovu poslovanju mjerodavni su i ostali inspekcijski organi lokalnih poglavarstava i države (npr. financijska policija).

Djelatnost osposobljavanja vozača može biti pod kontrolom jedino pod uvjetom da sve te nadzorne službe u svom dijelu posla funkcioniraju, a isto tako da svekoliki nadzor nad djelatnošću osposobljavanja bude koordiniran, te da se povremeno održavaju zajednički radni sastanci predstavnik tih službi radi unapređenja nadzora.

Glede nadzora - postoji znatan ograničujući čimbenik za temeljitije i radikalnije zahvate i postupanje prema autoškolama; to je Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače vozila na motorni pogon (članci 33.-40., poglavlje II. Razlozi, uvjeti i postupak zabrane obavljanja djelatnosti autoškola i organizacija Crvenoga križa), jer su te odredbe nedostatan precizne i vrlo blage.

Odredbu u člancima tog poglavlja treba što prije uskladiti s odredbama novog Zakona, precizirati ih i prilagoditi tržišnoj koncepciji ove djelatnosti.

4. ZAKLJUČAK

U djelatnosti osposobljavanja u zadnje četiri godine dogodile su se znatne promjene:

- autoškole su privatizirane, tako da je danas više od 2/3 autoškola u privatnim rukama;
- proces osposobljavanja odvojio se od organiziranja i provođenja vozačkih ispita što je utjecalo na ujednačenost, viši stupanj i veću objektivnost kriterija pri provođenju ispita;
- broj autoškola se znatno povećao i usitnio, uvjeti osnivanja autoškola su liberalno postavljeni, te je osnovan veći broj autoškola koje treba podvrgnuti djelatnom nadzoru i kontroli;
- broj osoba koje se osposobljavaju odnosno broj novih vozača ostao je na standardnoj razini (iz prijašnjih godina), unatoč svojevrsnoj ratnoj situaciji;
- djelatnosti nedostaju (kasne već 12 mjeseci) novi propisi koji bi bili usklađeni sa Zakonom o sigurnosti prometa

na cestama, a koji bi uvažavali tržišnu koncepciju djelatnosti;

- svi subjekti nadzora nad autoškolama počeli su ostvarivati zajednički dogovoren pristup.

Da bi se unaprijedila djelatnost, trebalo bi što prije:

1. Donijeti sve potrebne podzakonske akte koji proistječu iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama,
2. Odrediti stručnu organizaciju iz članka 205. Zakona,
3. Objaviti studiju o nastavnim planovima i programima, organizaciji i načinu obrazovanja i osposobljavanja vozača u za nas interesantnim zemljama (Austrija, Italija, Njemačka, Slovenija, Mađarska) te temeljem novih spoznaja pokušati utjecati na unapređenje stanja u toj oblasti.

SUMMARY

REVIEW OF MOTORISTS TRAINING AND LICENSING WITH RECOMMENDED IMPROVEMENT MEASURES

Over the last four years in the Republic of Croatia changes have taken place also in the segment of motorists training and licensing in an atmosphere of significant social, political and economic changes and wartime conditions.

Regulations have undergone change in this segment in-somuch that it has been structured on a marketing basis, training has been separated form licensing examinations, while the number of Driving Schools has tipled, and the segment has been given the required competiive atmosphere.

From the aspect of training/licensing programs and management the segment has almost reached the level of same aspects in individual European countries.

It is necessary to pass as soon as possible respective regulations for this segment coordinated with the new Road Traffic Safety Act and to structure the segment of motorists training and licensing in conformance with these regulati- ons.

LITERATURA

- [1] Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Narodne novine, 9/91.
- [2] Zakon o sigurnosti prometa na cestama. Narodne novine, 84/92.
- [3] Zbirka propisa u cestovnom prometu. Hrvatska unija vozača i automehaničara, Zagreb, 1993.
- [4] Praksa i perspektive djelatnosti osposobljavanja vozača, br. 4. Hrvatski auto-klub, Zagreb, 1992.