

UTJECAJ ZAKONSKE REGULATIVE NA PONAŠANJE UČESNIKA (SUDIONIKA) U SAOBRAĆAJU

Azra Goran –Ramić,MA
Notarski ured – Notar Goran Halid,Travnik
Ul. Konatur b.b., 72 270 Travnik
Tel: 030 540512
E-mail:a.goran@live.com

Sažetak: U posljednjem desetljeću drumski saobraćaj se mijenjao vrlo brzo, tako da sve više zauzima značajno mjesto u privrednom i društvenom životu svih država. Danas je saobraćaj ta snaga koja nosi ubrzani razvoj, mijenja ljudske odnose, približava ljude i omogućava razmjenu znanja i dobara. Uređenost saobraćaja u državi upravo jeste rezultat ustrojstva jedne države. Saobraćaj ne predstavlja problem sam za sebe, već se taj problem javlja u pojavama, odnosima i aktivnostima ljudskog društva. Sa gledišta bezbjednosti saobraćaja, osim uslova i uređenosti saobraćaja, najznačajniju ulogu ima vozač, čijem se osposobljavanju mora posvetiti izuzetna pažnja. Obuka vozača je jedan od najznačajnijih načina na koji se može doprinjeti unaprjeđenju ponašanja vozača, a time i bezbjednosti saobraćaja. Praksa je pokazala da saobraćajne prekršaje u većini slučajeva čine isti počinioci. Novi zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH pored novčanih kazni i zaštitnih mjera zabrane upravljanjem vozila za prekršaj predviđa i kaznene bodove, kao i druge sankcije u skladu sa počinjenim saobraćajnim prekršajem.

Ključne riječi: Drumski saobraćaj, stanovništvo, bezbjednost saobraćaja, saobraćajni prekršaj, zakonska regulativa.

THE IMPACT OF THE LEGISLATION ON THE BEHAVIOR OF THE TRAFFIC PARTICIPANTS IN THE TRAFFIC

Abstract: In the last decade, road traffic is changing very rapidly, therefore increasingly occupies an important place in the economic and social life in every state. Today, the traffic is the force that carries the rapid development, is changing human relationships, approaching people to each other and is making possible sharing knowledge and resources. Traffic arrangement in one state is a result of the state structure. Traffic it does not represent problem for itself, but the problem are in a appearance, relationships and activities of the human society. From the point of view of the traffic safety, beside the conditions and arrangement of traffic, the most important role is the driver, whose training must be given special attention. Driver training is one of the most important ways which could contribute to the improvement of the driver behavior, and to the traffic safety. Practice has shown that traffic offenses in most cases are made by the same perpetrators. The new law of the basis of traffic safety on the roads in Bosnia and Herzegovina, addition to the fines and safeguards of the prohibiting driving of a vehicle for a criminal violation, also provides points and other sanctions in accordance with the committed traffic offenses.

Keywords: Road traffic, population, traffic safety, traffic offense, legislation.

1. UVOD

Saobraćaj predstavlja kretanja velikog broja ljudi od koji mnogi upravljaju motornim vozilom. Na ograničenom prostoru na kome se odvija drumski saobraćaj, praktično učestvuje cjelokupna populacija stanovništva, a tehnikom koja se koristi u saobraćaju upravlja veliki broj ljudi različitog stepena sposobnosti za učešće u saobraćaju.

Sa gledišta bezbjednosti saobraćaja i sistema vozač-vozilo-put-okolina najznačajniju ulogu ima vozač, čijem se osposobljavanjem mora posvetiti izuzetna pažnja. Obuka vozača je jedan od najznačajnijih procesa kojim se može doprinjeti unaprijeđenju ponašanja vozača, a time i bezbjednosti saobraćaja. Početak svakog vozača za sticanje predospozicije za bezbjedno učešće u saobraćaju je auto-škola, koja mora da obezbjedi osnov bezbjednosti saobraćaja jer u njima kandidati stiču neophodno znanje, vještinu za upravljanje motornim vozilom.

Smanjenje broja saobraćajnih prekršaja, a samim tim i smanjenje broja poginulih i povrijeđenih učesnika u saobraćaju se postavlja kao glavni cilj istraživanja koja se odnose na bezbjednost u saobraćaju.

Jedan od brojnih posrednih uzroka velikog broja saobraćajnih nezgoda je nedovoljno kvalitetna obuka u centrima za obuku vozača, kao i mnogobrojni drugi faktori.

Predmet istraživanja u ovom radu je postojeće stanje bezbjednosti u saobraćaju u BiH kao i zakonska regulative u pogledu saobraćajnih prekršaja. Prevencija saobraćajnih nezgoda treba da obuhvata širok front mjera u čiju realizaciju se direktno ili indirektno uključuju gotovo sve institucije i kreativni stručni potencijali. Nažalost u praksi se suočavamo sa potpuno nesinhronizovanim programima prevencije čak i zakonom zaduženih državnih organa. Analizama posljedica saobraćajnih nezgoda ne mogu se nesporno utvrditi propusti onih subjekata, koji su učestvovali u formiranju (kreiranju) učesnika u

saobraćaju, kao i onih subjekata koji su odgovorni za kreatora saobraćajnih uslova.

Svrha ovog istraživanja je objedinjavanje ukupnih saznanja o uređenosti drumskog saobraćaja kao i zakonskim propisima u pogledu učesnika u saobraćaju. Obrazovanje se naravno u modernom vremenu ne završava sa završetkom školovanja već je danas potrebno da se osoba edukuje tokom čitavog života, a izbor programa edukacije zavisi od više faktora: od potreba za novim znanjima, od mogućnosti sticanja novih znanja, od zainteresovanosti i motiva korisnika, od stimulisanja sticanja znanja, od životnog standarda, od tradicije, od opšteg društvenog ambijenta, od mogućnosti »prodaje« znanja, od globalizacijskih promjena, ali je sigurno da je to obrazovanje postala neminovnost.

2. BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

Drumski saobraćaj jedno je od bitnih obilježja savremene civilizacije. Sve dobrobiti ovog fenomena, nažalost, i nadalje plaćamo visokom cijenom nepotrebnog ljudskog stradanja. Drumski saobraćaj predstavlja dio sveobuhvatnog saobraćajnog sistema koji je značajan faktor društvenih zbivanja, jer je nerazdvojiv pratilac razvoja savremenog društva i danas predstavlja najzastupljeniji vid masovnog i individualnog transporta zahvaljujući prednostima koje ima u odnosu na ostale vidove saobraćaja. Saobraćaj ne predstavlja problem sam za sebe, već se taj problem javlja u pojavama, odnosima i aktivnostima ljudskog društva. Porast broja motornih vozila i relativno mali obim porasta savremene putne mreže, kao i činjenica da u saobraćajnim nezgodama danas u svijetu smrtno strada daleko više ljudi nego iz bilo kog drugog razloga (požari, poplave, zemljotresi itd.) istakli su u prvi plan problem bezbjednosti saobraćaja. Prema stepenu društvene opasnosti i posljedicama, nebezbjednost u saobraćaju bi se mogla

izjednačiti s kriminalitetom. Iako su gubici zbog kriminaliteta brojčano veći, a zbog namjernog djelovanja potencijalno opasniji, nebezbjednost drumskog saobraćaja to nadmašuje u nenadoknadivim i nepopravljivim gubicima. U današnjim uslovima korištenja tehnike u saobraćaju, antisocijalno ponašanje, nepažnja, nedoraslost, kao i djelovanje mnogih objektivnih faktora mogu opasnost pretvarati u saobraćajnu nezgodu. Intenzitet saobraćajnih tokova, visok procent učešća putničkih automobila kojima upravljaju osobe koje nisu u punoj mjeri stekle profesionalne navike za upravljanje, tehnička neispravnost motornih vozila, kao i porast gustine naseljenosti, doveli su do značajnog povećanja broja preduslova za stvaranje opasnih situacija, a time i do nastanka saobraćajnih nezgoda. Osnovni pokazatelji stanja bezbjednosti drumskog saobraćaja na određenom području su saobraćajne nezgode i nastradale osobe u tim saobraćajnim nezgodama.

Prema Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja naputevima BiH "saobraćajna nezgoda je nezgoda na putu u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojoj je jedna ili više osoba poginulo ili povrijeđeno ili je izazvana materijalna šteta". Može se reći, da je saobraćajna nezgoda svaka negativna pojava koja nastaje kao posljedica mehaničkih i biomehaničkih sistema u saobraćaju. Saobraćajne nezgode se rijetko događaju kao posljedica jednog elementa, odnosno uzroka. Subjektivne elemente čini čovjek, dok u objektivne elemente ubrajamo vozilo, put i okolinu. Elemente bezbjednosti drumskog saobraćaja čine: čovjek, vozilo, put i okolina.

Uprkos napretku tehnologije saobraćaja, psihofizičko stanje svih učesnika u saobraćaju odlučuje kako će se u stanovitom trenutku odgovorna osoba ponašati da bi predvidjela mogućnost nezgode i da bi je adekvatnom mjerom spriječila. Uмор je najčešći uzrok nezgoda kao

i svih saobraćajnih prekršaja jer njemu podliježe svaki čovjek. Uzroci grešaka koje čovjek čini u saobraćaju su: greške nastale kao posljedica psihološkog stanja čovjeka, greške nastale kao posljedica ograničenosti osjetilnih organa čovjeka, greške nastale zbog nedostatka antropometrijskih osobina i pokretljivosti čovjeka i greške nastale zbog štetnog djelovanja onečišćene okoline. Čovjek kao faktor bezbjednosti u saobraćaju prisutan je direktno, kao učesnik u saobraćaju, i indirektno, kao graditelj puteva i onaj koji ih održava, kao konstruktor vozila i onaj koji ih održava, kao onaj koji donosi zakone o bezbjednosti saobraćaja i brine se o njihovoj primjeni i sl. Ugrožavanje bezbjednosti u saobraćaju se tretira kao krivično djelo. Krivica se može pojaviti kao nehat, što isključuje određenu svijest krivca. Učesnik u saobraćaju svojim ponašanjem ne smije dovoditi u opasnost sebe, ostale učesnike i imovinu. On treba poznavati saobraćajne propise, kako bi se i ponašao u skladu s njima. Pored poznavanja opštih saobraćajnih propisa, vozač treba posjedovati i vještinu upravljanja vozilom. Zahtjevi savremenog saobraćaja danas nalažu, pored osnovnog znanja saobraćajnih propisa i vještine upravljanja, i neophodnost kvalitetnije pripreme ljudi za saobraćaj, a to podrazumijeva ponašanje u saobraćaju i saobraćajno vaspitanje. Za povećanje stepena bezbjednosti u saobraćaju prije svega neophodno je preduzeti aktivnosti koje moraju biti organizovane, stručno vođene i praćene. Osnovni preduslov za preduzimanje aktivnosti na svim poljima društvenog rada je dobro poznavanje karakteristika postojećeg stanja, što se svakako odnosi i na polje bezbjednosti u saobraćaju, nakon čega je neophodno naučno definisati mjere i postupke za provođenje odgovarajućih mjera i svođenje uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda na najmanju mjeru. U cjelovitom istraživanju bezbjednosti u saobraćaju, potrebno je obuhvatiti faktore koji direktno utiču na bezbjednost u saobraćaju, a to su: čovjek, put, vozilo i okolina.

3. PRAVNA LEGISLATIVA U OBLASTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BIH

Ustavom BiH definisane su i nadležnosti u oblasti saobraćaja. Međudržavni i entitetski saobraćaj je definisan na nivou države, s tim da u segmentu upravljanja putevima državnog i međudržavnog značaja nije još pravno regulisana. Na nivou entiteta postoje entitetski zakoni o putevima, kao pravni okvir za aktivnosti u domenu putne infrastrukture. Ovim zakonima uređuje se pravni položaj javnih puteva: upravljanje, građenje, održavanje, zaštita puteva i uslovi obavljanja transporta, te finansiranje javnih puteva.

Na nivou entiteta djeluju resorna ministarstva: Federalno ministarstvo prometa i komunikacija i Ministarstvo saobraćaja i veza RS. Upravljanje putevima obavljaju entitetske direkcije za puteve, osnovane od strane resornih entitetskih ministarstava. U FBiH, za regionalne puteve zadužena su kantonalna ministarstva za transport, koja obično imaju odgovarajuću direkciju za puteve, dok je u RS, Direkcija za puteve RS odgovorna i za magistralne i za regionalne puteve. Predmet poslovanja direkcija za puteve je osiguranje materijalnih i drugih uslova za održavanje, zaštitu, rekonstrukciju, izgradnju i upravljanje javnim putevima, te osiguranje tehničko- tehnološkog jedinstva javnih puteva. Saobraćajna pravila i propisi svake zemlje iz oblasti bezbjednosti kretanja učesnika u saobraćaju definisani su u zakonima o bezbjednosti saobraćaja kao i pratećim pravilnicima koji proističu iz navedenog zakona.

Međunarodnim konvencijama osiguravaju se jedinstvene osnove za vršenje saobraćaja u kontinentalnim i svjetskim razmjerama. Konvencije zajednički utvrđuju i usvajaju države članice organizacije Ujedinjenih nacija. Svaka zemlja koja usvoji i ratifikuje konvenciju dužna je da svoje propise uskladi

s odredbama konvencija. Na taj način se postiže da osnovni sistem vršenja saobraćaja u propisima pojedinih zemalja bude regulisan na isti način i omogućuje nesmetano vršenje saobraćaja u kontinentalnim razmjerama. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH (Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima Bosne i Hercegovine, "Sl. glasnik BiH", broj: 6/06, 75/06 i 44/07): donošenjem jedinstvenog Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH utvrđuju se osnovni principi međusobnih odnosa i ponašanja učesnika u saobraćaju i drugih subjekata u saobraćaju, osnovni uslovi koje moraju zadovoljiti putevi u pogledu bezbjednosti saobraćaja, vođenje Centralnog registra vozača i vozila, pravila saobraćaja na putevima, sistem saobraćajnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe, dužnosti u slučaju saobraćajne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozača, uslovi za sticanje prava na upravljanje motornim vozilima, polaganje vozačkih ispita, uslovi za uređaje i opremu vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila, osnovni uslovi koje moraju zadovoljavati vozila u saobraćaju, rad strukovnih organizacija u Bosni i Hercegovini, te druga pitanja iz oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima koja su jedinstvena za cijelu teritoriju Bosne i Hercegovine. Zakonski akti entiteta i kantona i odluke gradova i opština - uglavnom nisu doneseni ili usaglašeni iako su bili obavezni u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu osnovnog zakona.

Dosljedna primjena Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH trebala bi dovesti do poboljšanja stanja bezbjednosti saobraćaja, međutim, kašnjenje u početku primjene Zakona o prekršajima i kašnjenje u aktiviranju baze RNK (Registar novčanih kazni) i PE, kao i nedostaci spomenute baze su znatno uticali na opšte stanje bezbjednosti saobraćaja.

Podaci o riziku i negativnim pojavama u saobraćaju su osnova za reagovanje društva i preduzimanje odgovarajućih mjera. Za efikasno funkcionisanje sistema bezbjednosti saobraćaja, potrebno je i ažurno praćenje pojava. Funkcionisanje informacionog sistema je osnovni preduslov za praksu i naučnoistraživački rad, a samim tim i uspješno suprotstavljanje ovim pojavama. Baza podataka o saobraćajnim nezgodama treba da obuhvati podatke o pojavnim oblicima, uzrocima i drugim elementima koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda, putevima, signalizaciji i ostaloj instaliranoj opremi, strukturi vozila, vozačima motornih vozila, strukturi ostalih učesnika u saobraćajnim nezgodama, strukturi nastradalih i njihovim povredama i dr. Na osnovu temeljnih analiza i provjerenih saznanja, utvrđuju se mjere i aktivnosti koje treba preduzeti kako bi se stvorila sigurnija sredina za korisnike puta. Mjere mogu biti razvrstane po svojoj prirodi na ekonomske, vaspitne, tehničke, obrazovne i zdravstvene, a prema objektu na koji su usmjerene, na kategorije učesnika u saobraćaju (vozači, pješaci, djeca, starije osobe i dr.), na put, na vozilo i na saobraćajnu okolinu.

Mjere za rješavanje uzročnika nastanka saobraćajnih prekršaja i nezgoda trebaju biti usmjerene na izvore opasnosti i u srazmjeri sa jačinom opasnosti koju pojedini izvori emituju i njihove korelacije sa drugim izvorima saobraćajnih nezgoda. Odabrane mjere i aktivnosti treba provoditi planski, dosljedno i s određenom upornošću. Da bi mjere bile dosljedno provedene i pružile odgovarajuće efekte, potrebno je napraviti operativni plan u kojem će se tačno utvrditi sadržaj rada, potrebno vrijeme i nosioci aktivnosti. Vrlo je važno da preduzete mjere budu stručno i naučno vođene. U toku sprovođenja pojedinih aktivnosti u segmentu bezbjednosti u saobraćaju, treba da se osigura saradnja, koordinacija i razmjena informacija između svih učesnika u provođenju tih aktivnosti.

Isto tako, treba osigurati i povrat predviđenih informacija kako bi se mogli vrednovati rezultati provedenih aktivnosti. Praćenje efekata mjera predstavlja sredstvo za unapređenje rada na sprečavanju saobraćajnih nezgoda. Svaki organizator, tj. učesnik u aktivnosti, treba da procijeni vrijednost aktivnosti, metoda i sredstava koje koristi u provođenju, a isto tako i spremnost onih na koje je mjera usmjerena da je prihvate.

Prilikom rada na sprečavanju saobraćajnih nezgoda, naročito u fazi projektovanja i realizacije mjera i aktivnosti, potrebno je voditi računa i o otpornosti pojedinih uzroka, odnosno elemenata koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda prema mjerama društvene intervencije. Mjere društvene intervencije nailaze na manju otpornost kod elemenata puta nego kod učesnika u saobraćaju.

4. PREVENTIVNE MJERE U SMANJENJU BROJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Na području Bosne i Hercegovine ostvaren je brz tempo razvoja motorizacije, a to zahtijeva promjene u ponašanju svih učesnika u saobraćaju. Preventivno-vaspiti rad sa svim učesnicima u saobraćaju od posebnog je značaja za sticanje i podizanje na viši nivo saobraćajno-tehničke kulture uopšte. Kad su pedagoške mjere u pitanju, neophodno je stvaranje i razvijanje humanijih odnosa među svim učesnicima u saobraćaju, zatim razvijanje moralnih normi, etičkih vrijednosti i razvijanje potrebne svijesti o solidarnosti u saobraćaju.

U dijelu preventivnog rada koji će doprinijeti smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, potrebno je obuhvatiti sve kategorije učesnika u saobraćaju, od djece i omladine do starijih ljudi. Potrebno je kontinuirano provoditi aktivnosti koje će se odnositi na upoznavanja školske djece i omladine s osnovama bezbjednosti saobraćaja, s uključivanjem sredstava javnog informisanja (lokalne radio i TV-stanice i štampu). Saobraćajno vaspitanje školske djece za sada se zasniva, u većini slučajeva, samo na sticanju neophodnog znanja za pravilno ponašanje u skladu sa saobraćajnim propisima putem odgovarajućih školskih sekcija, što nije dovoljno za potpunu pripremu djece za uslove koji vladaju u saobraćaju. Analize pokazuju da od ukupnog broja poginulih pješaka, na djecu otpada znatan procent, što dovoljno ukazuje na potrebu organizovanog i preventivnog rada sa školskom djecom, kao i s ostalim učesnicima u saobraćaju koji ugrožavaju kretanje djece.

Iz ovog proizlazi potreba za uvođenjem saobraćajnog vaspitanja u nastavne planove i programe osnovnog obrazovanja. Sve intenzivniji saobraćaj zahtijeva sve više znanja i umijeća budućeg vozača. Sistem obuke vozača treba da prati, istražuje i izdvaja bitne zahtjeve bezbjednosti saobraćaja, i uključuje ih u programe obuke te na najpogodniji način prenosi na kandidate - buduće vozače. Povećanje i stalno praćenje tehničke ispravnosti vozila, koje se može ostvariti redovnim tehničkim pregledima i svakodnevnim održavanjem i pregledom vozila, predstavlja veoma važnu preventivnu mjeru. Pomoć na polju tehničke ispravnosti motornih vozila predstavlja korištenje atestiranih i originalnih rezervnih dijelova, stalnom edukacijom osoblja tehničkog sektora i sektora održavanja i dr. Veliki broj putničkih automobila, odnosno njihovo veliko procentualno učešće u ukupnom broju motornih vozila, doprinosi činjenici da najveći broj stradalih u saobraćaju čine vozači i putnici iz putničkih automobila.

Poboljšanju bezbjednosti u putničkim automobilima, pored navedenih vaspitno-obrazovnih mjera, umnogome mogu doprinijeti nova saznanja i upotreba novih bezbjednosnih sistema koji se danas koriste i ugrađuju u automobile kao elementi pasivne bezbjednosti (pojačivači karoserije, aktivni nasloni za glavu, pojas, vazdušni jastuci i sl.) i aktivne bezbjednosti automobila (ABS, ESP, ASR i sl.).

Na osnovu analitičkog praćenja i proučavanja saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica, glavni uzroci saobraćajnih nezgoda su:

1. nedovoljan nivo svijesti kod građana o opasnostima koje im prijete kao učesnicima u drumskom saobraćaju;
2. nizak nivo saobraćajne kulture kod učesnika u saobraćaju;
3. nepoštovanje ili nepoznavanje propisa iz oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima;
4. nedovoljna obučenost – edukovanost kandidata za vozače i vozača.

Zbog ogromnih materijalnih šteta i velikog broja poginulih i povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama, bezbjednost u saobraćaju je jednostavno previše važna tema da bi se mogla prepustiti da se i dalje razvija na nacionalnim nivoima. Prevencija saobraćajnih nezgoda treba da obuhvata širok front mjera u čiju realizaciju se direktno ili indirektno uključuju gotovo sve institucije i kreativni stručni potencijali. Nažalost u praksi se suočavamo sa potpuno nesinhronizovanim programima prevencije čak i zakonom zaduženih državnih organa. Analizama posljedica saobraćajnih nezgoda ne mogu se nesporno utvrditi propusti onih subjekata, koji su učestvovali u formiranju (kreiranju) učesnika u saobraćaju, kao i onih subjekata koji su odgovorni za kreatora saobraćajnih uslova.

Proces prevencije u domenu osposobljenosti vozača kao učesnika u saobraćaju pojednostavljeno prikazuje sukcesivnu strukturu procesa formiranja vozača, kao učesnika u saobraćaju, i povratne veze pomoću kojih su definisani procesi permanentnog unapređenja bezbjednog ponašanja vozača. Unapređenjem propisa, signalizacije i kontrole uspostaviće se adekvatno poverenje prema odgovarajućim mjerama i takvom promjenom subjektivnog mišljenja mijenjaće se i objektivno ponašanje vozača. Proces permanentnog unapređenja bezbjednosti saobraćaja mora se zasnivati na stabilnim povratnim korektivnim mjerama obrazovanja i obuke vozača. Korektivne mjere su obaveza kreatora sistema obuke, kreatora saobraćajnih uslova i kreatora vozača. Uspješnost definisanja i sprovođenja korektivnih mjera mora proizaći iz stručne i naučne analize propusta svih kreatora, koji su preko vozača doprineli da se dese registrovane saobraćajne nezgode i njene posledice.

Praksa je pokazala da saobraćajne prekršaje u većini slučajeva čine isti počinioci. U nastojanju da se njihovo ponašanje izmijeni i popravi uvedene su nove mjere u obliku kaznenih poena-bodova. Došlo je do potpune promjene zakona o vozačkim dozvolama i takode se promijenio sistem kaznenih poena-bodova. Pri tome su učinjena određena poboljšanja ali i mnogobrojna pooštavanja kaznenih mjera izraženih u bodovima. Ali i pored toga, dug je postupak do izricanja mjere oduzimanja vozačke dozvole zbog prekomjernog broja kaznenih poena. Prema statističkim podacima, 0,3 % upisanih u centralni registar gubi vozačku dozvolu zbog ostvarenih bodova. Nadležna služba je dužna da počinioca dva puta pismeno upozori prije nego što smije izvršiti oduzimanje vozačke dozvole. Oni ga obavještavaju o broju kaznenih poena, to znači da ga upozoravaju na moguće posljedice ukoliko nastavi da čini

prekršaje. Kazneni poeni - bodovi se ne dobijaju za svaki prekršaj. Novi Zakon pored novčanih kazne i zaštitne mjere zabrane upravljanjem vozila za prekršaj predviđa i kaznene bodove. Za pojedine prekršaje vozaču se može odrediti lili 2 kaznena boda. Kazneni bodovi za pojedinačni prekršaj brišu se iz evidencije po isteku 12 mjeseci od dana kada su određeni. Najmanje 10 kaznenih bodova u roku od 1 godine (član 225 stav 5):

- predavanje o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja saobraćajnih propisa.
- Ako se vozač ne odazove na predavanje rješenjem će mu se privremeno oduzeti vozačka dozvola, dok se ne odazove na predavanje (član 225 stav 6); Najmanje 15 kaznenih bodova u roku od 1 godine:
- oduzimanje vozačke dozvole u trajanju od 30 dana i upućivanje na provjeru poznavanja saobraćajnih propisa
- vozačka dozvola bit će vraćena po isteku 30 dana uz predočeni dokaz da je vozač zadovoljio na provjeri poznavanja saobraćajnih propisa;

Vozač u kojem je u roku od 2 godine bude ponovno određeno 15 kaznenih bodova bit će oduzeta vozačka dozvola u trajanju od 60 dana, a vraćena po isteku navedenog roka i dokaza da je vozač zadovoljio na provjeri poznavanja saobraćajnih propisa; troškove predavanja i provjere snosi vozač, vozač koji na provjeri ne pokaže potrebno znanje može se podvrći ponovnoj provjeri nakon 15 dana, vozač koji nakon dvije provjere ne pokaže dovoljno znanja ne može pristupiti drugoj provjeri dok ne prođu 2 mjeseca od zadnje provjere, broj kaznenih bodova 1 ili 2 određuju se u zavisnosti od težine učinjenog prekršaja, kazneni bodovi evidentiraju se u evidenciji vozača na osnovu pravosnažne sudske odluke, u slučaju

dobijanja kaznenih bodova kazna se izriče za prekršaj koji nosi veći broj kaznenih bodova.

ZAKLJUČAK

Polazne osnove strategije bezbjednosti drumskog saobraćaja trebaju da potvrde državno opredjeljenje Bosne i Hercegovine kao i entiteta u Bosni i Hercegovini da preduzme sve neophodne aktivnosti kako bi Bosna i Hercegovina zadovoljila uslove za njenu integraciju u evropske akcione programe bezbjednosti u saobraćaju. Polazne osnove bezbjednosti drumskog saobraćaja tretiraju sistem bezbjednosti koji Bosna i Hercegovina, odnosno entiteti žele da ostvare, koristeći elemente postojećeg sistema i usvajajući nove elemente. Imajući ovaj pristup u vidu, strategija treba da osigura političko-pravnu osnovu za suštinsku reformu sektora bezbjednosti drumskog saobraćaja, kao i za normativno prilagođavanje i daljni razvoj sistema bezbjednosti drumskog saobraćaja. Na osnovu izvršenih analiza, ciljeva i mjera u polaznim osnovama bezbjednosti drumskog saobraćaja, mogu se rezimirati konstatacije kako slijedi:

- Na bazi karakteristika i ocjena sadašnjeg stanja svih faktora bezbjednosti i pratećih aktivnosti u bezbjednosti u saobraćaju (obrazovne aktivnosti, samopomoć, hitna pomoć, i dr.), može se iznaći opravdanost ulaganja u poboljšanje stepena bezbjednosti u saobraćaju na području cijele Bosne i Hercegovine;
- Efikasno reagovanje društva na negativne pojave u saobraćaju sa odgovarajućim sistemom zaštite ljudi i materijalnih dobara, zahtijeva implementaciju smišljenog, sveobuhvatnog, planskog i sinhronizovanog sistema raznih i uzajamno povezanih organizacionih, vaspitnih, obrazovnih, tehničkih, ekonomskih i drugih mjera i aktivnosti,

da bi se stanje bezbjednosti u saobraćaju svelo u društveno prihvatljive granice.

Problemi koji se posljednjih godina javljaju u segmentu bezbjednosti u saobraćaju proizašli su, dobrim dijelom, iz nepostojanja zakonske regulative na nivou Bosne i Hercegovine. Donošenjem Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini i njegova implementacija u svim segmentima strukture države i njenih institucija stimulisalo je procese u sektoru bezbjednosti drumskog saobraćaja. S tim da je potrebna njegova dalja modernizacija i reagovanje u segmentima gdje se Zakon u dosadašnjoj implementaciji pokazao nedorečen, odnosno neefikasan.

Prioriteti kratkoročnog djelovanja koje treba preduzeti su:

- inovirati propise o posebnim uslovima, načinu osnivanja i organizaciji rada ustanova koje obavljaju obrazovno vaspitni rad u oblasti bezbjednosti drumskog saobraćaja i načinu vođenja evidencije o obuci kandidata;
- izvršiti reformu procedura i nastavnog materijala shodno zakonima i uskladiti ih sa standardima Evropske unije;
- donijeti novi program osposobljavanja kandidata za vozače i propise o polaganju vozačkog ispita;
- edukovati nastavnike teoretske i praktične nastave i članove ispitnih komisija.

LITERATURA

- [1] Erac V., Jelić Z, Božović M., Milutinović N., Popović A.: “Saobraćaj u vaspitno-obrazovnom procesu”, Savetovanje sa međunarodnim učešćem na temu: Saobraćajne nezgode, Zbornik radova str. 309-316, Zlatibor, 27-29. april 2011.
- [2] Jusufrić, I.; “Prevoz putnika u gradovima”, Organizacija-tehnologija-ekonomika, Sarajevo, 1998. god.;
- [3] Jusufrić, I.; “Osnovi drumskog saobraćaja”, Tehnologija-organizacija ekonomikalogistika- upravljanje, Travnik, 2007. god.;
- [4] Lipovac, K.: “Bezbednost saobraćaja”, udžbenik, Javno preduzeće Službeni list SRJ, Beograd, 2008.
- [5] Tomic Z., Krivično pravo I ,Pravni fakultet,Univerzitet u Sarajevu,2008 godine
- [6] Zakon o osnovima bezbjednosti saobraćaja na putevima Bosne i Hercegovine, (Službeni glasnik BiH, broj: 6/06; 75/06; 44/07; 84/09; 48/10),