

OSPOSOBLJAVANJE VOZAČA U FUNKCIJI PROMETNE EDUKACIJE I SIGURNOSTI PROMETA¹

mr. sc. Ivan Crnoja, dipl. ing. prometa
ivan.crnoja@os.t-com.hr

Uvod

Relativno je kratka povijest neformalnog i formalnog osposobljavanja vozača (privatno osposobljavanje izvan autoškola i osposobljavanje u ovlaštenim autoškolama). U tom razdoblju od pedesetak godina mnogo toga se mijenjalo, uz želju da se sustav osposobljavanja unaprijedi uvođenjem i nekih rješenja koja su se pokazala neprimjerenima. Takva rješenja proizvodile su uske i zainteresirane radne grupe pojedinaca zainteresiranih organizacija i predstavničkih tijela. Podsjetimo se tog povijesnog razdoblja, razdoblja stalnih promjena sustava.

Promjene u osposobljavanju vozača od 1945. do 2013. godine

Od 1945. do 1970. godine osposobljavanje vozača su provodili instruktori – privatnici tj. vozači pojedinci i autoškole kao ovlaštene organizacije. Ispite su provodili ovlaštene vozači s određenim iskustvom u tadašnjem Republičkom sekretarijatu unutrašnjih poslova. (RSUP)

Od 1970. do 1978. godine osposobljavanje su provodili vozači instruktori s posebno položenim ispitom za instruktora, samostalno ili kao zaposlenici u autoškolama. Vozačke ispite su provodili također ispitivači iz RSUP-a s položenim ispitom instruktora vožnje.

Od 1978. do 1992. godine uslijedilo je najdinamičnije razdoblje u osposobljavanju vozača i polaganju vozačkih ispita. Osposobljavanje izvode instruktori vožnje s petim stupnjem stručne spreme i posebnim ispitom za instruktore.

1 Tekst izlaganja na 35. Jesenskoj andragoškoj konferenciji u Vodicama, 4. I 5. Listopada 2013.

Umjesto RSUP-a stručni i upravni nadzor za autoškole i vozačke ispite provodi Komitet za obrazovanje - prosvjeta. Vozački ispiti su izuzeti iz RSUP-a, a ovlaštenja za provedbu ispita dobivaju autoškole i njihove ispitne komisije. Bilo je to revolucionarno rješenje s velikim odobravanjem europskih zemalja.

Po tome Hrvatska je bila prva u Jugoslaviji i u svijetu. Nadzor nad sustavom dobiva Prosvjetna inspekcija. Tada je bilo oko 120 autoškola. Sustav se održao sve do 1992. godine bez nekih značajnih problema s aspekta sigurnosti prometa na prethodna razdoblja, umjesto da se taj sustav i dalje razvija Zakonom o sigurnosti prometa na cestama iz 2004. godine naprasno je ukinut.

Od 1992. godine do 2004. godine uslijedila je doista nova era autoškola i vozačkih ispita. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama vozački ispiti proglašavaju se kao javna ovlast i obavljanje se povjerava Hrvatskom autoklubu. Uz vozačke ispite Hrvatski autoklub dobiva ovlasti: nadzor nad radom autoškola, utvrđivanje uvjeta za početak rada nove autoškole, stručno usavršavanje, provjera stručne osposobljenosti voditelja autoškola, predavača, instruktora vožnje, ovlaštenih predavača i ovlaštenih nadzornika, izdavanje literature i priručnika ispitnih pitanja za osposobljavanje i polaganje vozačkih ispita i drugo. Nije dobro da sve navedene ovlasti provodi Hrvatski autoklub, jer je HAK tu u sukobu interesa. Kad drugi to radi, onda su ovlasti nespojive u jednoj osobi (ustanovi). No, kad je u nadležnosti MUP-a, onda su te ovlasti spojive u jednoj osobi. Autoškole podliježu novoj reverifikaciji, a Hrvatski autoklub se kao udruga građana proglašava stručnom organizacijom koja kontrolira sve. Ispiti se organiziraju u četiri ispitna centra (Osijek, Zagreb, Split, Rijeka) i centralizirano se provode isključivo kroz sustav HAK-a.

Doista je nelogično da Hrvatski autoklub provodi polaganje vozačkog ispita za učenike koji se obrazuju za zanimanje vozač motornog vozila u redovitom srednjoškolskom obrazovnom programu (ispite bi trebali provoditi djelatnici te škole koji su izvodili nastavu navedenim učenicima). Ubrzo se razvila mreža preko 300 autoškola u Republici Hrvatskoj. Autoškole obavljaju osposobljavanje i servisiraju administrativne potrebe u provedbi ispita za potrebe HAK-a. Vozački ispiti postaju profitabilna djelatnost u neprofitnoj udruzi građana Hrvatskog autokluba.

Od 2004. godine na temelju Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji je i danas na snazi uz izmjene iz 2011. godine i 2013. godine sustav osposobljavanja vozača i vozačkih ispita se povećava na mreži s više od 400 autoškola, nastaje kaos u izvedbi i stručno-kadrovskim smjenama unutar HAK-a. Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama bez obrazloženja umjesto prosvjete, nadležno ministarstvo ponovo nakon tolikih godina postaje Ministarstvo unutarnjih poslova.

Uvodi se takvo rješenje koje nema niti jedna europska država. sustav se zarotirao u krivom smjeru. Uvode se viši nastavni standardi nego što su propisani u redovnim školama, glede nastavnih kadrova i edukativne tehnologije. Dakle, policija vodi i

nadzire sustav djelatnosti, osposobljavanja i provedbu vozačkih ispita. Policija dobiva ovlasti za ono što joj ni po čemu ne pripada. Propisana je enormna regulativa koja uređuje djelatnost i provedbu vozačkih ispita, nerazumni uvjeti stručne spreme za izvođenje nastave, velika administracija i drugo.

Ocjena promjena

Interesantno je, da se sve to radilo, mijenjalo i prilagođavalo u interesu kandidata za vozače koje se nikad ništa nije pitalo, iako oni financiraju sveukupni sustav osposobljavanja i polaganja vozačkog ispita. Na taj se način otprilike svake četvrte godine javljaju potrebe za izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, uvijek djelomične, navijačke i što je najgore za sigurnost prometa u velikom dijelu nepotrebne, čak i štetne. Navodno priprema nove izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa je ponovno u tijeku.

Krajnje je vrijeme da se prečeste, konfuzne, djelomične i interesno sukobljene izmjene i dopune Zakona u dijelu sustava osposobljavanja i vozačkih ispita zamijene ponajprije temeljitom analizom promašaja i pogrešaka u prošlosti s preciznim formulacijama sadržaja pravnih normi koje će biti dugoročno u upotrebi utemeljeni na izvorima interdiscipliniranih znanstvenim istraživanja (dakako, domaćih i svjetskih eksperata).

Na tom tragu, budući Zakon o sigurnosti prometa na cestama u poglavlju *osposobljavanje kandidata za vozače* mora uvažavati dosege razvoja našeg prometa, znanja i težnji svih subjekata koji mogu pridonijeti njegovoj kvaliteti.

Zasigurno, među tim subjektima je i Hrvatsko andragoško društvo, koje je davalo i koje može u ovoj situaciji dati veliki doprinos u toj djelatnosti, pogotovo sada kad Ministarstvo znanosti priprema novu strategiju odgoja i obrazovanja, a jednim dijelom odnosit će se i na sustav obrazovanja odraslih.

U prilog takvoj strategiji ide i obveza Republike Hrvatske koja je uskladila svoje prometno zakonodavstvo s europskim standardima.

Otvorena pitanja

U kontekstu ovog kratkog pregleda razvoja djelatnosti osposobljavanja vozača i provedbi vozačkih ispita treba dati odgovore na slijedeća pitanja:

- Je li osposobljavanje vozača djelatnost koja se u općem interesu kao dio sustava prometnog zakonodavstva mora organizirati i voditi pod istim uvjetima kao i u ustanovama za obrazovanje odraslih?

- Je li to djelatnost koja se organizira, izvodi, nadzire i unapređuje pod ingerencijom Ministarstva znanosti i obrazovanja, Ministarstva prometa ili Ministarstva unutarnjih poslova ili možda nekog trećeg?
- Je li kontinuirano i programski stupnjevano osposobljavanje svih sudionika u prometu, pretežito odraslih osoba za upravljanje motornim vozilom, integrativni dio prometne kulture i sigurnost nacije. Deklarativno bio bi odgovor DA, ali u provedbi kod nas NE.
- Je li mreža od preko 300 autoškola u Republici Hrvatskoj realna, potrebna i racionalna? Ne bi li se jednosmjenskom nastavom oslobodio velik broj učionica u osnovnim školama, gdje bi se mogla organizirati teoretska nastava, odnosno šira prometna edukacija, ne samo djece, već i odraslih - svih sudionika u prometu?
- Postoji li, na primjer, u bilo kojoj europskoj državi zakonsko rješenje da javnu ovlast za organiziranje i provedbu osposobljavanja i ispita dobiva udruga građana kao što je Hrvatski autoklub, čiji je član vozač s vozačkom dozvolom, a ne kandidat za vozača? Nema!

Prijedlog i inicijativa

Slijedom iznijetog, predlažem da Hrvatsko andragoško društvo izradi prijedlog redefiniranja sustava osposobljavanja vozača kojim bi se polaznici autoškola kao odrasle osobe tretirale kroz legislativu kojom se uređuje obrazovanje odraslih. Autoškole su većinom registrirane kao trgovačka društva ali njihova će temeljna djelatnost i ubuduće biti u organiziranom procesu nastave na temelju propisanog nastavnog plana i programa.

S tim u vezi bilo bi logično da ingerenciju nad sustavom osposobljavanja vozača i provedbu vozačkih ispita bude u nadležnosti Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta kao središnjeg tijela državne uprave u čijoj nadležnosti je sustav obrazovanja odraslih. Na taj način bi se mogli detektirati svi oni problemi, teškoće i nepravilnosti kojima je sadašnji sustav osposobljavanja opterećen. Doista je žalosno da nastavu kandidatima za vozače ne mogu održavati profesori, andragozi, pedagozi, prometni psiholozi i drugi, već nastavu isključivo mogu izvoditi samo osobe prometnog cestovnog smjera školovane na prometnom fakultetu, čiji programi spadaju u tehničke znanosti.

Uvjereni smo da izgradnjom novog i modernog sustava osposobljavanja budućih vozača - odraslih osoba bude u nadležnosti Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta, Agencije za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih, jer putem tih tijela može se znatno poboljšati kakvoća izvođenja nastave, osposobljenost vozača i veća sigurnost u cestovnom prometu. Jer, postojeći zakonodavni okvir u organiziranju osposobljavanja vozača, izvođenju programa i polaganju ispita ne može

garantirati daljnji kvalitetniji razvoj pod okriljem MUP-a čiji kadrovski potencijali nisu educirani niti kvalificirani za tu djelatnost.

Osim toga nije nam poznato, je li u drugim oblicima poučavanja građana putem tečajeva, tečajne nastave, stručni upravni i inspekcijski nadzor u nadležnosti Ministarstva unutarnjih poslova?

Bez obzira na to, ostaje otvoreno pitanje je li moguće da djelatnici MUP-a, policijski službenici, mogu udovoljiti zahtjevima suvremene nastave koja se mora izvoditi na psihološkim, pedagoškim i didaktičko-metodičkim standardima i zahtjevima struke i znanosti.

Na kraju, krajnje je vrijeme da se hrvatski eksperiment definiranja djelatnosti osposobljavanja vozača i vozačkih ispita pod hitno stavi na dnevni red struke i znanosti i da prestane biti političko, stranačko i financijsko nadmetanje moćnih pojedinaca i grupa međusobno interesno povezanih.