

**OSVRT NA RAD I UPRAVLJANJE RIZICIMA U OBLASTI  
KONTROLE ISPRAVNOSTI VOZILA U PERIODU 2015-2017. GODINA  
U FEDERACIJI BOSNE I HERCEGOVINE**

**OPERATING INSTRUCTION AND RISK MANAGEMENT IN  
CONTROL OF VEHICLE ROADWORTHINESS IN PERIOD 2015-2017  
YEAR IN THE FEDERATION BOSNIA AND HERZEGOVINA**

**dr. sc. Fuad Klisura, dipl. ing.  
dr.sc. Dragana Agić, dipl. Iure  
IPI – Institut za privredni inženjering,  
Zenica, Bosna i Hercegovina**

**Dr.sc. Sabahudin Jašarević, dipl. ing.  
Mašinski fakultet, Univerzitet u Zenici**

**dr.sc Muhamed Sarvan, dipl.ing.  
Saobraćajni fakultet,  
IUT, Travnik, Bosna i Hercegovina**

**REZIME**

*U radu će se prikazati kratka analiza rada i rasporeda stanica tehničkih pregleda vozila (STPV) u periodu 2015/2017.godine u entitetu Federacija BiH i uporediti podaci iz tih godina. Uloga sistema stručnih institucija za nadzor rada STPV i kvaliteta obavljanja kontrolore tehničke ispravnosti vozila je podcrtan, također. Kritički osvrt je pokazao različite kriterije pri otvaranju STPV koji dovode do nelojalne konkurencije, što obara ulogu STPV kao bitnog činioca poboljšanja sigurnosti u saobraćaju. Upravljanje rizicima vezanim za kontrolu ispravnosti vozila prikazano ja kao doprinos ukupnom stepenu sigurnosti u saobraćaju na putevima u Bosni i Hercegovini.*

**Ključne riječi:** STPV, stručno osoblje, stručne institucije, EU norme, upravljanje rizicima

**SUMMARY**

*The paper will present a brief analysis of the work and schedule of the stations for technical inspection of vehicles (STPV) in the period 2015/2017 in the entity of Federation of Bosnia and Herzegovina and compare the data from those years. The role of the system of professional institutions for overseeing the operation of station for technical inspection of vehicles and the quality of performing vehicle safety controls is underlined, too. A critical review has shown different criteria in opening of station for technical inspection of vehicles leading to unfair competition, which stifles the role of station for technical inspection of vehicles as an important factor in improving traffic safety. The management of risks related to the control of vehicle safety is shown as a contribution to the overall level of traffic safety on roads in Bosnia and Herzegovina.*

**Keywords:** Station for technical inspection of vehicles, professional staff, professional institutions, the EU norms, risk management

## **1. SIGURNOST SAOBRAĆAJA I STANICE TEHNIČKIH PREGLEDA VOZILA**

Cestovna motorna vozila kao složeni tehnički sistemi predstavljaju ozbiljan problem u saobraćaju sa svim svojim prednostima i manama. No zbog svojih tehničko–eksploatacionih karakteristika, cestovna motorna vozila su pogodna za prijevoz svih vrsta tereta i putnika, te imaju veliki značaj u razvoju privrede.

Saobraćaj je postao jedan od najvažnijih faktora koji određuje tempo napretka svake države ali i glavnih problema današnjice. Posljedice se uočavaju na svakom koraku bilo da je to globalno zatopljenje, kisele kiše, povećanje ozonske rupe, nedostatak pitke vode, izgradnje saobraćajnica gdje se godišnje gubi oko 20 miliona hektara plodnog tla.

Eksploatacijom, vozila gube svoje prvobitne karakteristike, odnosno one izlaze izvan dozvoljenih granica odstupanja. Vozila, kao složeni tehnički sistemi, koji se stalno usavršavaju i time dograđuju, postaju predmet brojnih analiza i istraživanja.

Međudjelovanje eksploatacije vozila i uticaja održavanja vozila na sigurnost cestovnog saobraćaja razmatrani su sa dva važna aspekta i to:

- saobraćajno-sigurnosnog i
- održavanje vozila u funkciji eksploatacije cestovnih vozila.

Zbog toga država uspostavlja krovne zakone, a njihovo izvršavanje povjerava nižim nivoima i institucijama. Nepoštivanje ovih zakona utiče i može da ugrozi čovjeka, materijalna dobra i okolinu.

Stručni ili upravni nadzor nad radom stanica za tehnički pregled vozila (STPV) moraju donijeti pozitivne rezultate kako bi se osiguralo i sprovođenje pozitivnih zakonskih propisa te oblasti sa osiguranjem kvalitete rada stanice i finansijske održivosti iste. Stanice za tehnički pregled (STPV) vozila moraju osigurati da samo tehnički ispravna vozila budu u saobraćaju. STPV, kao vid preventivnog održavanja vozila, iskazuju potrebu više razine obrazovanja.

## **2. STRUČNE INSTITUCIJE - NADZOR RADA STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA**

Prema Ugovoru između Federalnog ministarstva prometa i komunikacija Bosne i Hercegovine i stručnih institucija u vezi prenesenih poslova koji se odnose na rad stanica tehničkog pregleda vozila, sastoji se u:

- stručnom osposobljavanju kontrolora tehničke ispravnosti vozila, voditelja stanica tehničkog pregleda i drugih osoba koje rade na stručnim poslovima tehničkog pregleda;
- periodičnoj provjeri znanja kontrolora tehničke ispravnosti vozila i drugih osoba koje rade na stručnim poslovima tehničkog pregleda;
- kontroli izvršenog baždarenja opreme kojom se vrši kontrola tehničke ispravnosti vozila;
- obradi podataka i izradi analiza iz oblasti tehničkog pregleda vozila;
- izradi pisanih uputstava, informacija i stručnih publikacija iz oblasti TP vozila;
- uvezivanju stanica za tehnički pregled vozila i drugih zainteresovanih subjekata u jedinstven informatički sistem vezan za poslove tehničkog pregleda vozila;
- praćenju propisa iz oblasti kontrole ispravnosti vozila koje donose susjedne zemlje, EU i druge međunarodne organizacije;
- saradnji sa stručnim, naučnim organizacijama, institutima, preduzećima i drugim pravnim licima iz oblasti tehničkog pregleda vozila;
- tahografiji;
- uspostavljanje informacionog sistema za eko test i praćenje istog.

Osoblje na stanicama tehničkih pregleda kontrolni faktor, jer direktno utiče na sigurnost saobraćaja. Zadatak kontrole ispravnosti vozila je osiguranje sigurnog odvijanja cestovnog saobraćaja sa što manje posljedica i da tehnička neispravnost vozila bude što manji uzročnik saobraćajnih nezgoda.

## 2.1. Teritorijalni raspored STPV u BiH

Kriterij za otvaranje novih STPV nije ujednačen pa su STPV u entitetu RS-u i Brčko distriktu BiH gotovo na rubu egzistencije u odnosu na entitet FBiH. U Tabeli 1. data su dva različita sistema otvaranja STPV i to u entitetu FBiH po kriteriju svako 5000 vozila ili 35 kilometra jedna STPV, a u entitetu RS-u i Brčko distriktu tzv. komercijalni način, gdje STPV ne mogu finansijski opstati striktnim pridržavanjem svih propisanih uslova i zahtjeva Zakonom o sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH (Sl.glasnik 06/06) kao i Pravilnikom o tehničkim pregledima vozila.

U FBiH je od 2007. godine počela s radom stručna institucija za nadzor rada STPV, od 2008. godine i jedinstveni informacioni sistem, pa od maja.2009.godine videonadzorni sistem koji rade u realnom vremenu te i eTP potvrde o tehničkoj ispravnosti vozila na državnom nivou. Odlukom Vlade FBiH videonadzorni sistem je uveden na sve STPV kao obavezan materijalni dokaz prisustva vozila u FBiH, prvi na prostorima ex države. Načinjen je ogroman pomak u oblasti kontrole ispravnosti vozila, svi podaci i greške na vozilima javno se prezentiraju široj javnosti.

Tabela 1. Usporedni podaci o broju obavljenih pregleda i ovlaštenih STPV u BiH 2017.godini [3]

Država BiH	Broj ovlaštenih STPV	Broj pregleda odnosno vozila	Broj vozila po jednoj STPV (2./1.)	Postoje kriteriji za STPV DA/NE
	1.	2.	3.	4.
Entitet FBiH	172	694.725	<u>4.006</u>	DA
Entitet RS	218	361.350	1.657	NE
Brčko distrikt BiH	18	31.730	1.762	NE

Tabela 2. Statistički pokazatelji o tehničkim pregledima u FBiH u 2015.-2017.godine [3]

Godina	2015.	2016.	2017.
Ukupan broj pregleda u FBiH	657.103	680.182	694.725
Ukupan broj nesipravnosti u FBiH	<b>25.984</b>	<b>17.596</b>	<b>22.697</b>
Broj neispravnih vozila	13.346	8.300	15.241
Prosječna starost vozila (M1 kategorija)	17,07	17,14	17,19

Podaci iz Tabela 2 i 3. su poražavajući, kako sa bezbjedonosnog tako i sa ekonomskog aspekta. Veoma mali broj vraćenih neispravnih vozila u odnosu na dostupne podatke sa STPV u Republici Hrvatskoj, drugim zemljama EU (kao i drugog entiteta RS), starost vozila kao i nedovoljno održavanje vrlo je čest uzrok tehničkoj neispravnosti vozila pa je i to jedan od direktnih utjecaja na sigurnost vozila u saobraćaju. Prema podacima iz tabela za period 2015.-2017. godinu, prosječna starost vozila na području Federacije Bosne i Hercegovine je alarmantna i iznosi za putnička vozila 17,19 godine, autobuse 18,35 godina te FBiH svrstava u samo dno modernog voznog parka u Europi. Kontrola ispravnosti vozila na STPV dobiva na značaju kada se u obzir uzme starosna struktura i dob vozila.

Tabela 3. Prosječna starost vozila u Federaciji BiH period 2015.do 2017 godine prema vrsti vozila [3]

VRSTE VOZILA	Prosječna starost			VRSTE VOZILA	Prosječna starost		
	2015.	2016.	2017.		2015.	2016.	2017.
L1 - MOPEd	10,09	10,78	11,2	O1 - PRIKLJUČNO VOZILO	12,04	12,48	12,56
L2 - MOPEd	10,51	11,64	12,48	O2 - PRIKLJUČNO VOZILO	15,18	15,31	15,7
L3 - MOTOCIKL	13,92	14,42	14,92	O3 - PRIKLJUČNO VOZILO	23,42	24,32	24,81
L4 - MOTOCIKL	45,67	46,67	39,5	O4 - PRIKLJUČNO VOZILO	14,25	14,18	14,34
L5 - MOTORNI	16,08	14,67	13,21	RADNA MAŠINA	17,37	17,98	17,01

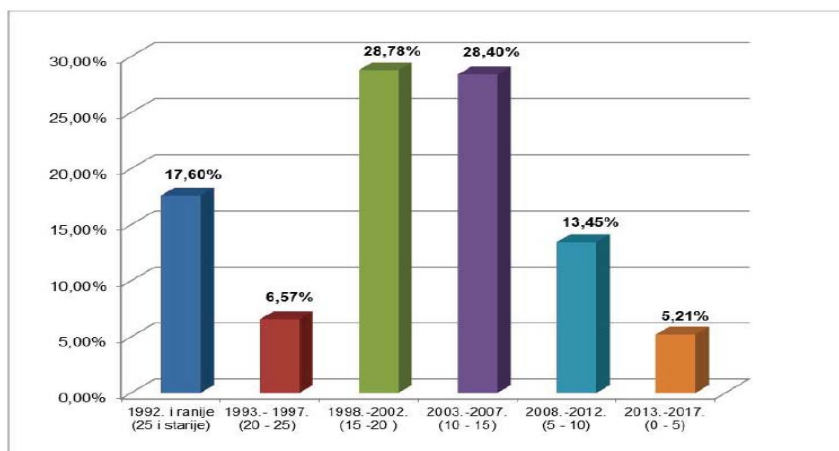
<b>TRIKIKL</b>							
<b>L6 -LAKI ČETVEROCIKL</b>	9	10,33	8,09	<b>T1 - TRAKTOR</b>	26,98	27,96	28,96
<b>L7 - ČETVEROCIKL</b>	6,66	6,29	7,02	<b>T2 - TRAKTOR</b>	28,24	28,41	29,38
<b>M1 - PUTNIČKI AUTOMOBIL</b>	17,07	17,14	17,19	<b>T3 - TRAKTOR</b>	25,95	27,91	27,22
<b>M2 - AUTOBUS</b>	15,02	14,94	15	<b>T4 - TRAKTOR</b>	23,28	23,36	27,06
<b>M3 - AUTOBUS</b>	17,71	17,34	16,83	<b>T5 - TRAKTOR</b>	18,08	14,36	14,98
<b>N1 - TEREETNO VOZILO</b>	13,63	13,67	13,63				
<b>N2 - TEREETNO VOZILO</b>	20,34	20,29	20,42				
<b>N3 - TEREETNO VOZILO</b>	15,85	15,67	15,75				

Na inicijativu Ministarstva transporta i komunikacija Bosne i Hercegovine od 10.14.2016. godine, na snazi je uredba Vijeća ministara Bosne i Hercegovine [6], a o potrebi i obavezi uvoza vozila koja zadovoljavaju EURO 4 normu, odnosno vozila većinom proizvedena od 2006 godine pa do 2013. Godine. Što opet prema zvaničnim pokazateljima za period 01.01-31.12.2016. godine u Bosnu i Hercegovinu uvezeno ukupno 57.177 vozila od toga:

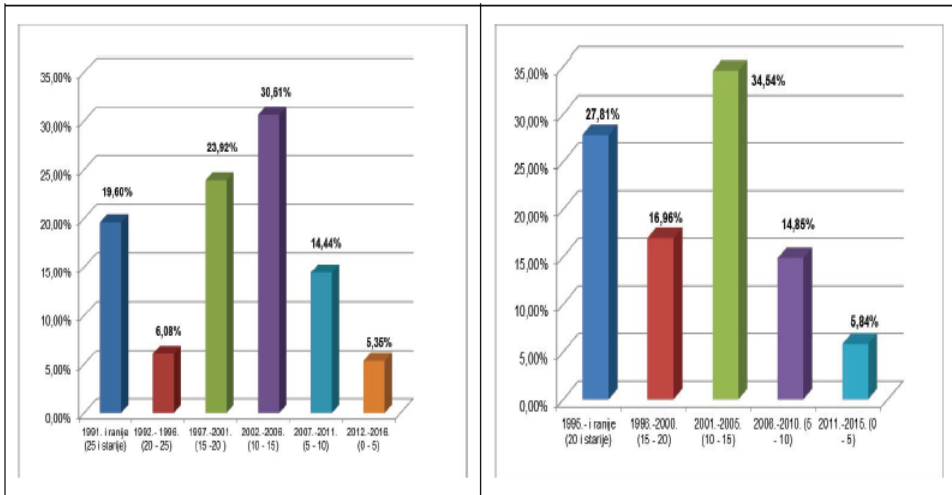
- NOVIH vozila 9.001, odnosno 6.236 putničkih vozila i 2.765 teretna i autobusa.

U ovom periodu uvezeno je 48.176 polovnih vozila.

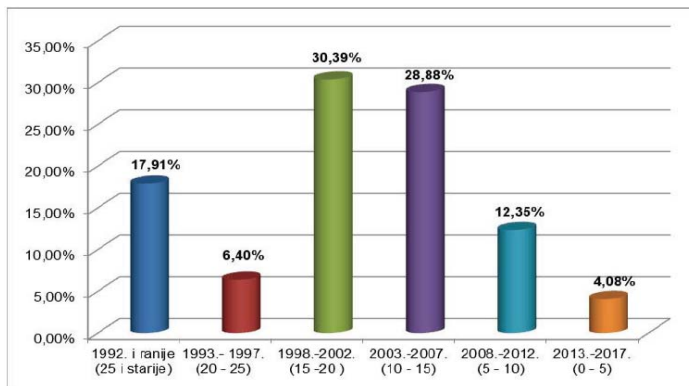
Koliko je starosna struktura poražavajuća, dato je na Slikama 1.,2.,3. i 4. gdje se vide pokazatelji o vozilima u Federaciji BiH, što se tiče starosti poražavajući. Veliki procenat je vozila starijih od 20 godina (1995. god. i ranije) – **24,17 %**.



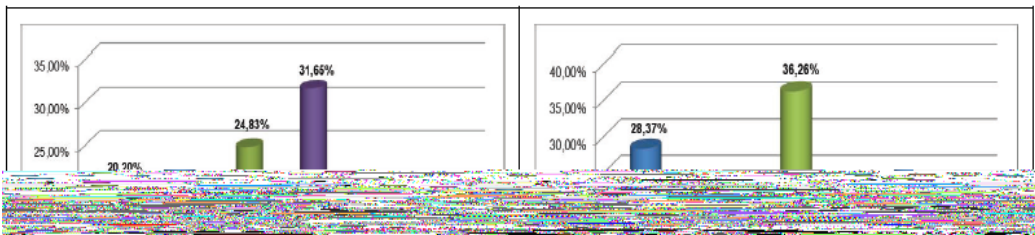
Slika 1. Starosna struktura cjelokupnog voznog parka u Federaciji BiH u 2017. godini zavisno od godine proizvodnje vozila [3]



Slika 2. Starosna struktura cjelokupnog voznog parka u Federaciji BiH u 2015 i 2016. godini zavisno od godine proizvodnje vozila [3]



Slika 3. Starosna struktura vozila M1 – PUTNIČKI AUTOMOBIL u Federaciji BiH u 2017. godini zavisno od godine proizvodnje vozila [3]



Slika 4. Starosna struktura vozila M1 – PUTNIČKI AUTOMOBIL u Federaciji BiH u 2015. i 2016. godini zavisno od godine proizvodnje vozila [3]

Tabela 4. Prosječna starost vozila u Federaciji BiH period 2015.-2017. godine prema vrsti vozila [3]

Godine	2015		2016		2017	
	Pregledanih vozila		Pregledanih vozila		Pregledanih vozila	
	657.103		680.182		694.725	
	Neispravnih	[%]	Neispravnih	[%]	Neispravnih	[%]
	25.984	3,95	27.847	4.09	22.697	3.27
	Ukupno grešaka		Ukupno grešaka		Ukupno grešaka	
	Broj	Udio [%]	Broj	Udio [%]	Broj	Udio [%]
1	715	2,75	628	2.25	439	1.93
2	15.976	61,48	16.351	58.71	13.547	59.68
3	3.009	11,58	3.331	11.96	3.006	13.24
4	928	3,57	990	3.56	757	3.33
5	218	0,84	269	0.97	303	1.33
6	3.074	11,83	3.151	11.31	2.391	10.53
7	2.064	7,94	3.123	11.21	2.693	9.93
<b>Ukupno</b>	<b>25.984</b>	<b>100,00</b>	<b>27.847</b>	<b>100,00</b>	<b>22.697</b>	<b>100,00</b>

*Napomena: 1-Uređaj za upravljanje; 2-Uređaj za kočenje; 3-Uređaj za osvjetljavanje i svjetlosnu signalizaciju; 4-Uređaji koji omogućuju normalnu vidljivost; 5-Samonosiva karoserija te šasija s kabinom i nadogradnjom; 6-Elementi ovjesa, osovine, kotači; 7-Ostali sklopovi (11 sklopova).*

Pokazatelji iz tabele 4. za period od 2015. do 2017. godine, broj izvršenih pregleda je porastao za 5,74 %, a u sistemu je registrovano 18,5 % manje neispravnosti. Tako da je u 2017. godini je evidentirano manje za **5.150** neispravnosti u odnosu na 2016.godinu. Ovo je problem o kom bi se morala povesti briga od svih učesnika u nadzoru, stručne institucije, Federalne i kantonalnih uprava za inspeksijske poslove kao i samog Federalnog ministarstva prometa i komunikacija.

U ovoj godini je došlo do značajnog smanjenja evidentiranih neispravnosti. Praćenjem rada stanica

za tehnički pregled vozila može se provjeriti koje stanice za tehnički pregled vozila u koontinuitetu

imaju veoma mali broj evidentiranih neispravnih vozila.

Uzimajući u obzir podatke iz Tabele 4. gdje je prikazano učešće vozila po starosti u ukupnom voznom parku kao i prikazan broj neispravnih vozila u odnosu na ukupan broj pregledanih vozila na svim STPV u FBiH u periodu 2015.-2017. godine, koje je ovlašteno i certificirano osoblje na STPV unijelo u jedinstvenu bazu o obavljenim tehničkim pregledima vozila kroz statističku metodu analize komparacije i svođenje grešaka neispravnosti na 20 bitnih sistema i uređaja, potvrđuje se ozbilna sumnja u pravilan rad osoblja na STPV. Tehnički pregled vozila najvjerojatnije se obavljaju skraćenim postupkom. Podacima u Tabeli 4. pokušalo se vizuelno dočarati šta je to što je podložno najčešćem otkazu na vozilu, a primjećeno od strane ovlaštenog osoblja na STPV u FBiH. No kad se uporede podaci o starosti vozila, broju evidentiranih neispravnosi, a kad još znamo kakva je cestovna infrastruktura u Bosni i Hercegovini, da se samo zaključiti da je negativan uticaj osoblja na stanicama na sigurnost saobraćaja veoma izražen. Jer kad još uporedimo razvijenost sistema održavanja vozila, servisne mreže i postojećeg stanja uvezenih rezervnih dijelova, sa Bosnom i Hercegovinom, dobije se loša slika stanja voznog parka.

### 3. UPRAVLJANJE RIZICIMA U KONTROLI TEHNIČKE ISPRAVNOSTI VOZILA

Statistički pokazatelji su neumoljivi u prikazu stvarnog stanja starosti vozila, broja saobraćajnih nezgoda, ali i velikog pomaka u dvadesetogodišnjoj stagnaciji naše države u ovoj oblasti što se najbolje ogleda kroz statističke pokazatelje uzete iz okruženja BiH. Stručne institucije u entitetu Federacija BiH u cilju upravljanja rizicima u oblasti kontrole, su

intenzivirale saradnju sa nadležnim državnim tijelima i drugim stručnim organizacijama i pojedincima. Planirano je i informatičko uvezivanje uređaja na stanicama tehničkih pregleda, što bi omogućilo da se podaci prikupljaju direktno sa mjernih uređaja i time izbjegne loš uticaj ljudskog faktora. Tu je ideja da se informatiziraju STPV i na njima obavi sav posao oko registracije vozila, kao dio civilnih, a ne policijskih poslova. Posao oko evidencije tahografa te uvođenje tzv. EKO Testa pri ispitivanju produkata sagorijevanja nastalih radom motora već daje značaj STPV koji im po zakonu pripada.

Na ovaj način biti će riješen i problem, na koji je i dosad ukazivano, a to je da ovlašteno osoblje na stanicama tehničkih pregleda kako u entitetu FBiH tj u integralni informacioni sistem, odnosno i u entitetu RS kao i u Brčko distriktu BiH povremeno unosi nevalidne i neispravne podatke, te iz tih razloga niz izvještaja, ne koristi svrsi i ne mogu se izvršiti odgovarajuće analize. Ovim bi se sprovela ideja da se tehnički pregledi ne bi vršili nikakvim "skraćenim postupkom" i da bi se sva neispravna vozila evidentirala.

Ista je i situacija sa informacionim sistemima odnosno bazama saobraćajnih nezgoda jer i njih opslužuju ljudi, tj. zavisne su od ljudskog faktora, onog koji opslužuje IS ili je to ljudski faktor koji pravi Zapisnik o saobraćajnoj nezgodi, odnosno faktor vještak koji vrši rekonstrukciju saobraćajne nezgode mora se pod hitno odrediti. Problem su i statistički pokazatelji o uzrocima saobraćajnih nezgoda kako Bosni i Hercegovini tako u razvijenim zemljama, kojih ili nema ili je do njih teško doći.

#### **4. ZAKLJUČCI**

Na osnovu podataka prikazanih za period 2015. - 2017. godine, te višegodišnjeg iskustva mogu se uvesti određene mjere za unapređenje rada STPV i istaći slijedeći zaključci sa izvršiocima zaduženim za realizaciju istih, a to su: Ministarstvo transporta i komunikacije Bosne i Hercegovine sa nadležnim entiteskim ministarstvima, entiteske Uprave za inspekcijske poslove kao i Kantonalne, stručne institucije za nadzor rada STPV po entitetima, MUP-ovi kao i Agencije za nadzor rada osiguravajućih društava.

- Pooštriti mjere kontrole tehničke ispravnosti motornih vozila i osoblja koje vrše pregled.
- Donijeti Pravilnik o normativima utroška vremena za tehničke preglede (u entitetu RS on postoji).
- Negativna uloga osiguravajućih kuća i posredničkih Agencija za registraciju vozila, mora se otkloniti od STPV.
- Pojačati kontrolu stručnog i upravnog nadzora na same procedure vršenja tehničkih pregleda vozila kao i na rad stanica.
- Preporuka uvođenja kontrola ispravnosti vozila na cesti putem mobilnih STPV integrisanih u IS.
- IS sa jedinstvenom bazom podataka saobraćajnih nezgoda treba implementirati što prije.
- Stanje tehničke ispravnosti vozila utvrđeno na tehničkim pregledima, ne odražava stvarno stanje ispravnosti vozila.
- Zbog eliminisanja negativnog uticaja ljudskog faktora treba uvesti automatsko preuzimanje mjernih rezultata o ispitivanju uređaja na vozilu direktno na server.
- Kriteriji pri vršenju kontrole tehničke ispravnosti vozila su neujednačeni, kao i otvaranje novih STPV.
- Kontrolori rade u poziciji presije vlasnika, koja je posljedica fokusiranosti na profit, a ne na sigurnost saobraćaja.
- Starosna struktura vozila je veoma nepovoljna i ukazuje na posebnu važnost STPV, ali i čitavog društva na poboljšanju uslova života i kupovne moći.

- Zakonskom legislativom uvesti obaveznu primjenu video-nadzornog sistema i u ostalim dijelovima države (u entitetu FBiH postoji), ako želimo da je primjena jedinstvenog tehničkog pregleda na nivou cijele države u svrhu poboljšanja bezbjednosti u saobraćaju, a ne u svrhu profita.

## 5. LITERATURA

- [1] Klisura F.: (2014) „Prilog određivanju efikasnosti rada sistema tehničkih pregleda vozila u cilju poboljšanja održavanja motornih vozila“, disertacija, Univerzitet u Zenici, Mašinski fakultet, Zenica
- [2] European Commission/Phare PCU: First Interim Report: Transport and Environment in CECS. 1999.
- [3] Podaci objavljeni u STRUČNOM BILTENU – IPI broj: 2015, 2016 i 2017. ISSN 1840-3409
- [4] Pravilnik o tehničkim pregledima vozila (Službeni glasnik BiH, br. 13/07, 72/07, 74/08, 3/09, 76/09)
- [5] Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH (Službeni glasnik BiH, br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 89/17)
- [6] [http://www.uino.gov.ba/download/Dokumenti/Dokumenti/hr/Carina/Odluka\\_o\\_provedbenim\\_propisima\\_Zakona\\_o\\_carinskoj\\_politici.pdf](http://www.uino.gov.ba/download/Dokumenti/Dokumenti/hr/Carina/Odluka_o_provedbenim_propisima_Zakona_o_carinskoj_politici.pdf)
- [7] [www.ipi.ba](http://www.ipi.ba)
- [8] [www.mkt.gov.ba](http://www.mkt.gov.ba)