

BOSNA I HERCEGOVINA

*Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine
za razdoblje od 2015. do 2030. godine*

Svibanj 2015. godine

Sadržaj

1. Vizija	4
2. Ciljevi	5
3. Temeljna načela	6
4. Opredjeljenja	9
4.1 Poticanje europskih integracija BiH i regionalne suradnje	9
4.2 Poticanje održivog gospodarskog i društvenog razvoja.....	10
4.2.1 Osiguranje institucionalne učinkovitosti	10
4.2.2 Osiguranje financijske održivosti	11
4.2.3 Poticanje gospodarskog razvoja	12
4.2.4 Briga o okolišnim i društvenim utjecajima.....	15
5. Smjernice za realiziranje Okvirne prometne politike	18

Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine

za razdoblje od 2015. do 2030. godine

Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine je okvirni i temeljni dokument na osnovi kojega će se, u procesu unapređivanja i razvijanja prometnog sektora (u daljnjem tekstu: sektor), donositi strategija razvoja, propisi, programi, planovi i drugi akti, te odlučivati o smjerovima razvoja, akcijskim planovima i prioritetima na razini Bosne i Hercegovine, njezinih entiteta i Brčko Distrikta BiH, a sukladno Ustavu BiH.

Izrađena je:

Polazeći od opredjeljenja za razvijanje Bosne i Hercegovine kao suvremenog društva s razvijenim gospodarstvom sposobnim da se uključi u regionalne i europske integracije i postane dijelom njih;

Imajući u vidu da je prometni sustav izuzetna potreba građana i gospodarstva te da ima značajnu ulogu u sveukupnom društvenom i gospodarskom razvoju i budućnosti Bosne i Hercegovine, kao i da je ključ za smanjenje razvojnog raskoraka između Bosne i Hercegovine i Europske unije i snažno sredstvo integracijskih procesa;

Uzimajući u obzir interese gospodarskih subjekata, institucija, javnog i privatnog sektora, kao i svih društvenih skupina i svakog građanina Bosne i Hercegovine;

Razumijevajući i prihvaćajući specifičnu odgovornost i odlučujuću ulogu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, entitetskih vlada, Vlade Brčko Distrikta BiH, parlamenata i drugih mjerodavnih subjekata, prije svega, u stvaranju pogodnog ambijenta za ubrzani razvoj i izgradnju odgovarajuće prometne infrastrukture i servisa usvajanjem odgovarajuće politike, strategija i akcijskih planova provedbe.

1. Vizija

Vizija prometnog sektora Bosne i Hercegovine iskazana je na sljedeći način:

1. Ekonomičnim i učinkovitim prometnim sustavom, crpeći koristi od svake vrste prometa uz najniže moguće troškove i visok stupanj sigurnosti te pružajući najvišu moguću kvalitetu usluga, postići punu učinkovitost prometnih usluga za građane i gospodarstvo, kao i ekonomski i društveni rast i razvoj Bosne i Hercegovine, njezinih entiteta i Brčko Distrikta BiH.
2. Razvijen prometni sustav usmjeren na tržišnu i konkurencijsku osnovu, a odgovarajućim regulatornim okvirom osigurati zaštitu korisnika prometnih usluga od monopolističkog ponašanja davatelja usluga, bez favoriziranja bilo koje pojedinačno ili jedne vrste prometa u odnosu na druge.
3. Prometni sustav zemlje potpuno usklađen s propisima i standardima Europske unije (EU) i pravilima Svjetske trgovinske organizacije (WTO), a sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine.

2. Ciljevi

Sveukupan cilj *Okvirne prometne politike* Bosne i Hercegovine jest održivi razvoj prometnog sustava zemlje, entiteta i Brčko Distrikta BiH utemeljen na očekivanom ekonomskom i društvenom razvoju zemlje, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću tereta i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim središtima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima. Povećati mobilnost tereta, kapitala i ljudi u novim procesima globalizacije i deregulacije, slobodnih tržišta, integracija i drugim na području prometa.

Postizanje sveukupnog cilja zahtijeva da svaka vrsta prometa, uključujući intermodalni i kombinirani promet, doprinosi postizanju sljedećih ciljeva:

- ❑ **udovoljiti društvenoj i ekonomskoj tražnji,**
- ❑ **obaviti najvišu razinu usluge uz najniže moguće troškove,**
- ❑ **ispuniti zahtjeve u pogledu informacijskog sustava i sigurnosti,**
- ❑ **biti finansijski održiv i, na temelju glavnih izvora financiranja u rasponu od korisničkih naknada, općih proračunskih izvora do privatnog sektora, zadovoljiti potrebe za održavanjem, poboljšanjem i razvojem prometne infrastrukture,**
- ❑ **biti uređen sukladno standardima i propisima EU i Ustavu Bosne i Hercegovine,**
- ❑ **imati minimalno dopušteni negativan utjecaj na okoliš i**
- ❑ **osigurati razvoj prometa u funkciji europske povezanosti Bosne i Hercegovine.**

3. Temeljna načela

Politička volja i opredjeljenje. Ovo je preduvjet za postizanje željenog stanja i ciljeva *Okvirne prometne politike*. Zbog toga je od najveće važnosti otvorena i transparentna rasprava o politici i strategiji *sektora* s ključnim javnim i privatnim zainteresiranim stranama.

Učvršćivanje takvog partnerstva ostvaruje dugoročno sudjelovanje onih koji će provoditi i snositi troškove provedbe *Okvirne politike*.

Usklađenost između politike, strategije i utroška finansijskih sredstava. Usklađenost strateških dokumenata na svim razinama vlasti (država, entitet, Brčko Distrikt BiH, kanton i općina) preduvjet je za postizanje ciljeva i rezultata formuliranih u *Okvirnoj prometnoj politici*. Programiranje rashoda mora biti elaborirano zajedno s finansijskim institucijama pripremom višegodišnjih proračunskih *programa* s odgovarajućim *srednjoročnim okvirima utroška finansijskih sredstava*. Redoviti dijalog i koordinacija esencijalni su za osiguranje transparentnosti, konzistentnosti i učinkovitog upravljanja *sektorom*, uključujući nadzor i ocjenu programa i projekata koji su u realizaciji.

Sektorski pristup. Slijeđenje ovog pristupa jedan je od stupova stabilne *Okvirne prometne politike*. Glavna promjena u ovom pristupu je rješavanje prometnih problema na temelju dogovorenih zajedničkih metoda i kriterija za određivanje prioriteta i pouzdanih informacijskih sustava. Također, ovaj pristup omogućuje integraciju raznih vrsta prometa koncentriranjem na strateške mreže i usluge (npr. temeljna mreža), sprječavajući rasipanje ograničenih proračunskih resursa raspoloživih za ulaganja u prometnu infrastrukturu i operacije.

Uravnotežen pristup sektoru prometa. Osiguravanje uravnoteženog pristupa u *sektoru prometa* važno je za održivi ekonomski i društveni razvoj zemlje. To će omogućiti puni doprinos *Okvirne prometne politike* dugoročnom razvoju Bosne i Hercegovine, kao i njezinih entiteta i Brčko Distrikta BiH.

Načelo planiranja održavanja, rekonstrukcije i izgradnje. Pri dodjeli (raspodjeli) raspoloživih sredstava, najzastupljenije načelo je davanje prioriteta održavanju postojeće prometne infrastrukture i sredstava, što se posebno odnosi na podsektore cesta i željeznica. Redovito i periodično održavanje, uključujući uklanjanje zaostalog neodržavanja, mora dobiti planski

prioritet nad rekonstrukcijom ili novogradnjom, tretiranim kao poboljšanja. Ova vrsta pristupa sprječava propadanje prethodnih ulaganja i troškovno je najefektivniji pristup u upravljanju infrastrukturom.

Komponenta unaprjeđenja sigurnosti mora biti uvrštena i ocjenjivana uz planske prioritete.

Poboljšanje učinkovitosti prometa. Učinkovitost prometa mora se poboljšati poštenom cjenovnom konkurencijom utemeljenom na komercijalnom određivanju cijena, što bi trebalo ohrabriti i omogućiti veći izbor korisnicima prometa. Također je važno ukloniti uska grla, uključujući smanjenje zadržavanja i troškova, a što se posebno odnosi na zadržavanja i troškove na glavnim graničnim prijelazima.

Komercijalizacija i privatizacija. Ovo načelo treba razmatrati kao glavni korak za prevladavanje naslijeđene neučinkovitosti i predvidivih prepreka u *sektoru*. Uključivanje privatnog sektora u obavljanje prometnih usluga mora sadržavati ocjenu očekivanih koristi od takvog uključivanja, primarno ciljajući na smanjenje troškova za korisnike, veći izbor za korisnike izbjegavanjem monopola na temelju shema za pošteno određene cijene, usklađenost sa sigurnosnim pravilima i minimizaciju negativnih utjecaja na okoliš. Ovo uključivanje odnosi se na svaku vrstu prometa u *sektoru* i traži dodatno ohrabrenje za donošenje prikladnog regulativnog okvira, posebno za usluge u podsektorima željeznica, civilnog zrakoplovstva, unutarnjih plovnih putova, intermodalnog prometa i dr.

Načelo "korisnik plaća". Preduvjet za poboljšanu održivost prometne infrastrukture zemlje je usvojiti načelo naknade troškova, što pretpostavlja veću komercijalizaciju u upravljanju infrastrukturom.

To se posebno odnosi na poštivanje prilagođenih i zaštićenih korisničkih naknada prikupljenih putem uobičajenih instrumenata, kao što su: cestarine, trošarine, naknade iz registracije, naknade iz dozvola itd. Ovo načelo odnosi se na svaku vrstu prometa, a ne samo za ceste koje su tradicionalno najnaprednije u korištenju navedenih instrumenata. Načelo se izvorno odnosi na uobičajeni termin "korisnik plaća", a pretpostavlja da korisnici plaćaju punu cijenu spram razine obavljenih usluga.

Sigurnost ispred svega. Sigurnost treba postati najveći prioritet kako bi se smanjio veliki broj udesa, naročito u podsektoru cesta, i kako bi se smanjili relativno visoki društveni troškovi koji proizlaze iz tih udesa.

Aktivan odnos prema okolišnim i društvenim pitanjima. Ovo načelo pretpostavlja aktivan odnos prema navedenim pitanjima u *Okvirnoj prometnoj politici*.

To uključuje mjere koje mogu doprinijeti troškovno najefektivnijem načinu smanjenja ili ublažavanja negativnih učinaka na okoliš prouzročenih prometnim operacijama. Propisi koji se odnose na zaposlene u prometu trebaju uključivati socijalne aspekte, a primjena takvih propisa smanjit će utjecaj „sive ekonomije“.

4. Opredjeljenja

Sektor prometa treba doprinijeti postizanju i sljedećih ciljeva:

- (i) stvoriti uvjete za održiv i uravnotežen gospodarski razvoj,
- (ii) poboljšati životni standard i
- (iii) ubrzati europske integracije.

Premda u zemlji sa srednjom razinom prihoda stanovništva, poput Bosne i Hercegovine, nema izravne korelacije između *Okvirne prometne politike* i poboljšanja životnog standarda, Vijeće ministara BiH, vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH čvrsto su opredijeljeni za poboljšanje životnog standarda uz pomoć ciljeva koji se koriste kao dva glavna strateška pristupa za *Okvirnu prometnu politiku*:

- (i) poticanje europskih integracija BiH i regionalne suradnje i
- (ii) poticanje održivog društvenog i gospodarskog razvoja.

4.1 Poticanje europskih integracija BiH i regionalne suradnje

Sektor treba doprinijeti procesu integracije u EU. U *Protokolu o kopnenom prometu*, sadržanom u Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju, identificiran je do sada dosegnuti obuhvat reforme i restrukturiranja *sektora*. To pruža osnovu za suradnju s EU u sljedećim pitanjima:

- ❑ koordinirani razvoj prometne infrastrukture;
- ❑ pristup tržištu, na recipročnoj osnovi, u području cestovnog i željezničkog prometa;
- ❑ bitne zakonske i administrativne mjere potpore, uključujući komercijalne, porezne, društvene i tehničke mjere;
- ❑ razvijanje prometnog sustava koji ispunjava okolišne potrebe, kao i redovita razmjena informacija o prometnoj politici, posebno u vezi s prometnom infrastrukturom.

U tom smislu vlasti u Bosni i Hercegovini opredijeljene su za provođenje sljedećih aktivnosti:

1. Nastaviti koordinaciju s EU u vezi s planiranjem infrastrukture i propisa u sektoru.
2. Vlast na različitim razinama uspostaviti će procedure za osiguranje konzistentnosti <i>Okvirne prometne politike</i> s predstojećim dokumentima elaboriranim na razini entiteta, Brčko Distrikta BiH, kantona ili općina.
3. Poduzeti potrebne korake za razvijanje multimodalne regionalne prometne mreže.
4. Poduzeti sve potrebne korake sukladno <i>Protokolu o kopnenom prometu</i> za provedbu značajnih razvojnih projekata koji se odnose na cestovne i željezničke pravce u Bosni i Hercegovini.
5. Poduzeti intenzivne programe obuke i promicati <i>twinning</i> inicijative s vladama država koje su članice EU.

4.2 Poticanje održivog gospodarskog i društvenog razvoja

Razvojem *sektora* doprinijeti stvaranju uvjeta za održivi i stalan gospodarski razvoj na sljedeći način:

- (i) osiguravanjem institucionalne učinkovitosti,
- (ii) osiguravanjem financijske održivosti,
- (iii) poticanjem gospodarskog razvoja i
- (iv) brigom o okolišnim i društvenim utjecajima.

4.2.1 Osiguranje institucionalne učinkovitosti

U cilju osiguranja institucionalne učinkovitosti, nadležne vlasti učinit će sljedeće:

6. Izraditi detaljan pregled provedbenih mehanizama te uspostaviti racionalan i konzistentan zakonski i institucionalni okvir za djelovanje u sektoru.
7. Sve razine vlasti osigurati će konzistentnost, transparentnost i primjenjivost zakonskih akata širom zemlje na pristupu jednoobraznosti, kako bi se ispunile obveze preuzete iz bilateralnih sporazuma i <i>Protokola o kopnenom prometu</i> unutar <i>Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju</i> i <i>postigli ciljevi Okvirne politike prometa</i> .
8. Aktivno raditi na stvaranju financijske održivosti željezničkog sektora.
9. Nastaviti usklađivati zakonodavstvo u podsektoru zrakoplovstva s odgovarajućim <i>acquisem</i> EU

<p>i Ustavom zemlje, a sukladno Sporazumu o ECAA, posebno u odnosu na ICAO, EASA i Eurocontrol, te nastaviti primjenu Strategije razvoja sustava za upravljanje zračnim prometom u BiH.</p>
<p>10. Elaborirati posebnu strategiju o pomorskom prometu, pri čemu je potrebno razmotriti sve moguće načine promicanja intermodalnosti.</p>

4.2.2 Osiguranje financijske održivosti

Pristup i mobilnost za sve moraju biti održivi kroz održavanje postojećih infrastrukturnih mreža i njihov racionalan i pravovremeni razvoj. Srednjoročna makroekonomska perspektiva pokazuje kako će fiskalna ograničenja biti takva da se kapitalna ulaganja moraju koristiti na troškovno najučinkovitiji način. U tom smislu vlasti u Bosni i Hercegovini opredijeljene su za sljedeće:

<p>11. Sukladno međunarodnim sporazumima i Ustavu Bosne i Hercegovine, uskladiti s europskim postojeće standarde i propise o održavanju, kao i o poboljšanju i razvoju infrastrukture.</p>
<p>12. Primijeniti načelo „korisnik plaća“ kao vodeće načelo za održavanje prometne infrastrukture.</p>
<p>13. Elaborirati opći i racionalni sustav vrednovanja infrastrukturnih projekata.</p>
<p>14. Nastaviti:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) elaborirati i stalno ažurirati sektorske programe s višegodišnjim okvirnim proračunom i <i>Srednjoročnim okvirom rashoda</i> i (ii) promicati standardizaciju financijskih izvješćivanja, posebno u smislu javne transparentnosti.
<p>15. Sukladno obvezama proizašlim iz Protokola o stabilizaciji i pridruživanju, u cilju usklađivanja oporezivanja za ceste, predvidjeti pregovore a u međuvremenu poduzeti uvid u iznose izdvajanja iz naknada, kao i metode za njihov obračun. Uzimajući u obzir financijske potrebe za propisno održavanje cestovne mreže, revidirana struktura korisničkih naknada bit će elaborirana i provedena.</p>
<p>16. Uskladiti trošarinu za gorivo i naknadu iz registracije vozila usmjerene za održavanje (redovito, periodično i zimsko), sukladno direktivama EU.</p>
<p>17. Osigurati odgovarajuća izdvajanja iz korisničkih naknada za ceste za javna cestovna poduzeća, uz poboljšanje predvidivosti financiranja putem proračunskih programa i sistematiziranjem korištenja <i>Srednjoročnog okvira rashoda</i> usuglašenog s nadležnostima utvrđenim Ustavom BiH.</p>
<p>18. Utvrditi posebne naknade za ceste putem trošarina na privremenoj osnovi za poboljšanja na</p>

<p>magistralnoj i regionalnoj cestovnoj mreži i izgradnji autocesta, držeći sveukupnu razinu oporezivanja potrošnje goriva sličnom onoj u susjednim zemljama koje se natječu na istim tržištima.</p> <p>To će doprinijeti privlačnosti projekata za modele JPP-a.</p>
<p>19. Kako bi se prevladao nedostatak praktičnog iskustva s projektima JPP-a u zemlji, mobilizirati međunarodnu tehničku stručnu pomoć za izgradnju kapaciteta na temelju najboljih međunarodnih praksi i regionalnih iskustava.</p>
<p>21. Financijska održivost željeznica može se razmatrati samo dugoročno, uz financijsku potporu entitetskih vlada i vanjskih financijera tijekom razdoblja restrukturiranja ovoga podsektora sukladno ključnim direktivama EU ugrađenim u državni <i>Zakon o željeznicama Bosne i Hercegovine</i>. Za financijsku održivost željeznica potrebno je izraditi dugoročni financijski plan za razdoblje do 2030. godine.</p> <p>Vlade shvaćaju da željeznička poduzeća moraju obavljati financijski održive usluge. Postupci uspostave <i>obveze obavljanja javnih usluga (PSO)</i> i <i>ugovora o obavljanju javnih usluga (PSC)</i> bit će reformirani uz mogućnost sprječavanja sadašnje prakse "subvencioniranja po horizontali", tj. prelijevanja prihoda iz teretnog u putnički željeznički promet.</p>
<p>22. U civilnom zrakoplovstvu treba u najvećoj mogućoj mjeri osigurati samoodrživo financiranje iz namjenskih naknada za obavljanje usluga ostvarenih vlastitom djelatnošću, uključujući i naknade za obavljanje usluga u zračnoj plovidbi. Ovako prikupljena sredstva ne treba planirati kao prihode u proračunu institucija BiH i entiteta, već ih isključivo koristiti u svrhe pokrivanja troškova projekta uspostave sustava kontrole zračnog prometa.</p>
<p>23. Financijska održivost unutarnjih plovnih putova može se razmatrati samo dugoročno (10 godina), uz financijsku potporu vlada i vanjskih financijera.</p>

4.2.3 Poticanje gospodarskog razvoja

Usklađen i učinkovit prometni sustav podržava ciljeve gospodarskog razvoja i doprinosi boljoj kvaliteti života.

Ostvarenje vizija o sektoru vodi k poboljšanom protoku ljudi, tereta i usluga unutar i između urbanih i ruralnih područja, između Bosne i Hercegovine i susjednih zemalja i Europske unije.

Neučinkovitost te nepotrebno dupliciranje i neusklađenost u upravljanju i ulaganju u prometni sustav nameću suvišne troškove u gospodarskom razvoju. Propisi i ulaganja trebaju biti racionalizirani i koordinirani na svim razinama širom zemlje. Dugoročno je gospodarski razvoj izravno povezan s prometnim kapacitetom i u tom je smislu potrebno poduzeti sljedeće aktivnosti:

24. Dati najveći prioritet poboljšanju stanja postojeće infrastrukturne mreže, elaborirati akcijski plan poboljšanja i razvoja cestovne mreže širom zemlje do 2017. godine.
25. Prema <i>Protokolu o kopnenom prometu</i>¹, uskladiti s EU standarde za poboljšanje do 2020. godine.
26. Definirati i sistematizirati primjenu kriterija za ocjenu projekata, uglavnom utemeljenih na ekonomskoj stopi povrata ulaganja, kako bi se dobila veća vrijednost za novac kod značajnih kapitalnih rashoda u sektoru.
27. Plan poboljšanja i shema koordiniranog razvoja autocesta širom zemlje bit će zajednički usvojeni između državne i entitetskih vlada, kako bi se osigurala privlačna osnova za potencijalne javno-privatne poduhvate (JPP).
28. Vlasti su opredijeljene za to da se društveni, ekonomski i okolišni troškovi i koristi od vrsta prometa moraju uzeti u obzir pri donošenju odluka kako bi se promicalo pošteno tržišno natjecanje i ohrabrio intermodalni promet. Koraci u reguliranju cijena između različitih vrsta prometa, koje trebaju biti pošteno određene i transparentne korisnicima, bit će definirani i provedeni do 2016. godine, sukladno <i>Protokolu o kopnenom prometu</i>.

Nepouzdanost i nekonzistentnost podataka dobivenih iz statističkog sustava onemogućavaju primjeren nadzor *sektora*, pouzdano određivanje prioriteta u ulaganjima i odgovarajuće postavljanje strateške mape puta.

29. Uspostaviti transparentan i konzistentan statistički sustav, usredotočujući se na prometne pokazatelje i podržavajući već postignuta poboljšanja financiranjem od EC-a.

Pritisci "sive ekonomije" osjećaju se na cijenama (prepreka za moderniziranje sektora), kao i na plaćama (prepreka za jačanje socijalnih propisa).

30. Poduzeti sve korake na poticanju osuvremenjivanja operacija u cestovnom prometu, stavljajući pod nadzor prometne aktivnosti realizirane izvan fiskalnog okvira.

¹ Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju EU

Bit će uključena carinska tijela, a inspeksijske ovlasti proširene, sukladno Ustavu BiH. Tijela će poticati liberalizaciju tržišta.

U **željezničkom prometu** loše stanje infrastrukture i voznog parka povećava financijske gubitke i prijete održivosti željezničkih operacija.

31. Poduprijeti programe preobuke i smanjivanja radne snage u borbi protiv prekomjernog broja osoblja i niske produktivnosti željezničkog prometa.

Konkurencija u cestovnom prometu, u odnosu na nedovoljno razvijene usluge u željezničkom putničkom prometu, dodatno je pitanje i treba se s njim suočiti najprije u budućoj sveobuhvatnoj *studiji tržišta u putničkom prometu (željeznički, zračni i cestovni)*, s posebnim težištem na mogućnost željeznica da zadrži određene linije u putničkom prometu pod prethodno navedenim reformiranim PSO/PSC podlogama.

U **zračnom prometu** troškovi održavanja i povećanja kapaciteta zračnih luka iznad razine usluga potrebne za ekonomski razvoj umanjuje raspoloživa proračunska sredstva za ostala potrebna poboljšanja prometne infrastrukture.

32. Izraditi strategiju razvoja mreže zračnih luka u entitetima i BiH u cjelini, u kojoj za svaku zračnu luku treba sagledati ulogu i perspektivu s ciljem definiranja razvojnog programa i samoodrživog financiranja, uključujući, po potrebi, i privatizaciju, davanje u koncesiju i druge modele JPP-a radi rasterećenja proračuna njihovih vlasnika. U vezi s tim, potrebno je ažurirati postojeće *master* planove razvoja međunarodnih zračnih luka u BiH. Unutar strategije sagledati ulogu i perspektive sportskih letjelišta, kao i heliodroma koji bi se gradili u neposrednoj blizini kliničkih centara i bolnica.

Većina zračnih luka imat će dovoljan kapacitet da zadovolji očekivani opseg prometa nakon određenih umjerenih poboljšanja, iako mogu biti potrebna i znatna dodatna ulaganja.

33. Osigurati da međunarodne zračne luke u BiH kontinuirano ispunjavaju regulatorne zahtjeve kako bi mogle imati valjane potvrde operatera zračne luke za međunarodni zračni promet. Daljnja ulaganja trebaju biti razmjerna njihovim stvarnim ekonomskim i financijskim potencijalima međunarodnih zračnih luka u BiH, odnosno njihovih vlasnika.

U idućim je godinama planirano održavanje plovnog puta rijeke Save i sustava održavanja, u suradnji sa Savskom komisijom. U pomorskom prometu, u dijelu obalnog područja Jadranskog mora u Bosni i Hercegovini, treba u cijelosti primijeniti postojeće domaće i sve prihvaćene međunarodne propise, konvencije i standarde, te usvojiti i primijeniti nedostajuće odgovarajuće zakone i druge propise usklađene s normama i standardima EU, te time osigurati pravni i institucionalni okvir za zaštitu i korištenje mora i prava o moru.

Intermodalni promet i infrastruktura nedovoljno su razvijeni i prepušteni pojedinačnim inicijativama uz potencijalno dupliciranje i neučinkovitost.

Primjerice, teretna cestovna vozila u izravnom prometu, uključujući udaljene relacije, trenutačno se koriste kao najpogodnija vrsta prometa za terete veće vrijednosti (nerasuti teret) zbog nedostatka fleksibilnosti željezničkih poduzeća.

34. Elaborirati *Master plan multimodalnih čvorišta* širom zemlje za bolje razumijevanje tržišnih potencijala u multimodalnom prometu.

4.2.4 Briga o okolišnim i društvenim utjecajima

Stanovište Vijeća ministara BiH, vlada entiteta i Brčko Distrikta BiH je da prometne operacije moraju biti energetske učinkovite. Isto tako, projekti prometne infrastrukture trebaju sadržavati sve potrebne mjere za minimiziranje njihovih utjecaja na okoliš. Sigurnost, naročito u podsektoru cesta, mora biti zastupljena u svim fazama donošenja odluka i u pogledu propisa i u planiranju infrastrukturnih projekata.

35. Vijeće ministara BiH i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH prihvaćaju opredjeljenje za praćenje standarda plinske emisije, emisije čvrstih čestica i razinu buke za vozila, sukladno određenim međunarodnim sporazumima i EU.

U Zajedničkoj izjavi, potpisanoj s EU, postavljaju se ograničenja u pogledu plinskih emisija i buke, što je preduvjet za neograničeni ulaz u EU, naročito za teška teretna vozila. Negativni lokalni i globalni učinci na okoliš izazvani prometom trebaju se smanjiti putem obrazovanja, propisa, tehnologije i ulaganja.

36. Vijeće ministara BiH i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH minimizirat će štetne učinke prometa: (i) poboljšanjem učinkovitosti postojećih cestovnih i željezničkih mreža, (ii) minimiziranjem okolišnih i društvenih utjecaja projekata izgradnje infrastrukture, (iii) promicanjem intermodalnog prometa i (iv) osiguranjem odgovarajućih subvencija za nabavu ekološki prihvatljivijih vozila.

37. Vijeće ministara BiH i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH podržat će otklanjanje nedostataka u provedbi postupaka EIA, kao što su: (i) pravila za obračun naknada ministarstvu za administrativni rad i postotne naknade poduzetnika koje se naplaćuju unaprijed kako bi se pokrenuo postupak EIA i (ii) pravila za nadgledanje kada je okončan postupak EIA i izdana *okolišna dozvola*.

Dodatna prepreka je nedostatak kvalificiranog i iskusnog osoblja u javnom sektoru za realiziranje EIA i kontrolu provedbe *planova upravljanja okolišem (EMP)*.

38. Entitetske vlade ojačat će kapacitet za nadgledanje EMP-a putem namjenskih programa izgradnje kapaciteta utemeljenih na redovitim programima obuke.

Sigurnost na cestama: zemlja se **suočava** s velikim izazovom stvaranja prihvatljivih razina sigurnosti, posebice u cestovnom prometu, sukladno normama EU.

39. Vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH provest će strategiju izgradnje sustava za upravljanje sigurnošću cestovnog prometa koji daje rezultate na upravljačkoj i održivoj osnovi.

U postizanju ovoga cilja usmjerit će se pozornost na izgradnju institucionalnih kapaciteta u prometnom, **zdravstvenom**, obrazovnom i sudskom sektoru, kao i na podršku partnerstvu između svih tijela vlasti, zajednica, nevladinih organizacija i privatnog sektora, što je kritično za postizanje pozitivnih i održivih rezultata.

Relativno je ograničeno financiranje namijenjeno za podizanje sigurnosti.

40. U borbi protiv ovakvog stanja sve razine vlasti dat će visok prioritet sljedećim mjerama:

- (i) poboljšanje dionica s visokim rizikom od nastanka prometnih nezgoda;**
- (ii) sistematizacija provjere sigurnosti cesta i tunela (s proširenjem na čitavu mrežu magistralnih cesta do 2017. i cjelokupnu mrežu regionalnih cesta do 2020.);**

(iii) procjena utjecaja cesta na sigurnost prometa mora se razmatrati kao nužan preduvjet za periodično održavanje, rekonstrukciju i sanaciju magistralnih cesta;

(iv) ciljni sigurnosni pokazatelji ili mjere moraju biti uvedeni u redovitu inspekciju cesta 2016. i

(v) osiguranje trenutačno prihvatljivog zakonskog okvira u odnosu na sigurnosne standarde.

Tehnička kontrola i pregled vozila moraju se posebno tretirati u cilju unaprjeđenja općeg stanja sigurnosti prometa.

41. U sklopu sveukupnog uvida u sustav pregleda vozila, nadležne razine vlasti usvojiti će podzakonske akte usklađene s EU i ojačati položaj inspektora/inspektorata, sukladno Ustavu BiH.

Potrebno je daljnje unaprjeđivati i usklađivati **propise iz područja socijalne zaštite** s propisima EU kad su u pitanju vozači.

42. Nadležne razine vlasti poduzet će sve mjere kako bi se osiguralo progresivno prihvaćanje zakona u odnosu na standarde EU iz područja rada i redovite provjere profesionalnih sposobnosti instruktora, certificiranje obavljenih početnih obuka i progresivan pristup raznim kategorijama vozačkih dozvola.

5. Smjernice za realiziranje Okvirne prometne politike

Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine pruža opći okvir za djelovanje radi postizanja novog željenog stanja (vizije) i utvrđenog sveukupnog cilja *Okvirne prometne politike* za razdoblje od 2015. do 2030. godine.

Potrebno je detaljno elaborirati Okvirnu prometnu politiku i njezinu provedbu, sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine, putem strateških dokumenata i akcijskih planova definiranjem ciljeva, zadataka i konkretnih aktivnosti koje će se poduzeti.