

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА

*Оквирна саобраћајна политика Босне и
Херцеговине
за период од 2015. до 2030. године*

мај 2015. године

Садржај

1	Визија	4
2	Циљеви.....	5
3	Основни принципи.....	6
4	Опредјељења.....	9
4.1.	Подстицање европских интеграција БиХ и регионалне сарадње.....	9
4.2.	Подстицање одрживог економског и друштвеног развоја	10
4.2.1.	Обезбјеђивање институционалне ефикасности.....	10
4.2.2.	Обезбјеђивање финансијске одрживости	11
4.2.3.	Стимулисање економског развоја	13
4.2.4.	Брига о еколошким и друштвеним утицајима	16
5	Смјернице за реализовање Оквирне саобраћајне политике	19

Оквирна саобраћајна политика Босне и Херцеговине

за период од 2015. до 2030. године

Оквирна саобраћајна политика Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године је оквирни и основни документ, на основу којег ће се, у процесу напретка и развоја саобраћајног сектора (у даљем тексту: сектор), доносити стратегија развоја, прописи, програми, планови и други акти, те одлучивати о смјеровима развоја, акционим плановима и приоритетима на нивоу Босне и Херцеговине, њених ентитета и Брчко Дистрикта БиХ, а у складу са Уставом БиХ.

Израђена је:

Полазећи од одређења за развојем Босне и Херцеговине као модерног друштва са развијеном економијом способном да се укључи у регионалне и европске интеграције и постане дио њих;

Имајући у виду да је саобраћајни систем изузетна потреба грађана и економије и да има значајну улогу у свеукупном друштвеном и економском развоју и будућности Босне и Херцеговине, те да представља кључ за смањење развојног раскорака између Босне и Херцеговине и Европске уније и снажно средство интеграционих процеса;

Узимајући у обзир интересе привредних субјеката, институција, јавног и приватног сектора, као и свих друштвених група и сваког грађанина Босне и Херцеговине;

Разумијевајући и прихватајући специфичну одговорност и одлучујућу улогу Савјета министара Босне и Херцеговине, ентитетских влада, Владе Брчко Дистрикта БиХ, парламената и других релевантних субјеката, прије свега за стварање погодног амбијента за убрзани развој и изградњу адекватне саобраћајне инфраструктуре и сервиса путем усвајања адекватне политике, стратегија и акционих планова.

1. Визија

Визија саобраћајног сектора Босне и Херцеговине исказана је на сљедећи начин:

1. Економичним и ефикасним саобраћајним системом, експлоатишући користи сваког вида транспорта при најнижим могућим трошковима, уз висок степен безбједности и пружајући највиши могући квалитет услуга, постићи пуну ефективност саобраћајних услуга за грађане и економију, као и економски и друштвени раст и развој Босне и Херцеговине, њених ентитета и Брчко Дистрикта БиХ.
2. Развој саобраћајног система усмјерен на тржишни и конкуренцијски основ, а адекватним регулаторним оквиром обезбиједити заштиту корисника саобраћајних услуга од монополистичког понашања пружалаца услуга, без фаворизовања било којег појединачно или једног вида транспорта у односу на друге.
3. Транспортни систем земље потпуно је усклађен са прописима и стандардима Европске уније (ЕУ), правилима Свјетске трговинске организације (СТО), а у складу са Уставом Босне и Херцеговине.

2. Циљеви

Укупан циљ *Оквирне саобраћајне политике* Босне и Херцеговине јесте одржив развој саобраћајног система државе, ентитета, и Брчко Дистрикта БиХ, заснован на очекиваном економском и друштвеном развоју земље, задовољењу потреба за побољшаном мобилношћу робе и људи, физичком приступу тржиштима, радним мјестима, образовним центрима и осталим друштвеним и економским захтјевима. Потребно је повећати мобилност робе, капитала и људи у новим процесима глобализације, дерегулације, слободних тржишта, интеграција и др. у области саобраћаја.

Достизање укупног циља захтијева да сваки вид транспорта, укључујући интермодални и комбиновани транспорт, доприноси достизању сљедећих циљева:

- ❑ да задовољи друштвену и економску тражњу,
- ❑ да пружи највиши ниво услуге при најнижим могућим трошковима,
- ❑ да испуњава захтјеве у погледу информационог система и безбједности,
- ❑ да буде финансијски одржив и да на основу главних извора финансирања у распону од корисничких накнада, општих буџетских извора до приватног сектора, задовољава потребе одржавања, побољшања и развоја саобраћајне инфраструктуре,
- ❑ да буде регулисан у складу са стандардима ЕУ и прописима и Уставом Босне и Херцеговине,
- ❑ да има минимално дозвољени негативни утицај на животну средину, и
- ❑ да обезбиједи развој саобраћаја у функцији европске повезаности Босне и Херцеговине.

3. Основни принципи

Политичка воља и опредјељење. Ово је предуслов за достизање жељеног стања и циљева *Оквирне саобраћајне политике*. Због тога је од највеће важности отворена и транспарентна расправа о политици и стратегији *сектора* са кључним јавним и приватним заинтересованим странама.

Учвршћивање таквог партнерства остварује дугорочно учешће оних који ће реализовати *Оквирну политику* и сносити трошкове њене реализације.

Усклађеност између политике, стратегије и утрошка финансијских средстава.

Усклађеност стратешких докумената на свим нивоима власти (држава, ентитет, Брчко Дистрикт БиХ, кантон и општина) предуслов је за постизање циљева и резултата формулисаних у *Оквирној саобраћајној политици*. Програмирање расхода мора бити елаборирано заједно са финансијским институцијама припремајући вишегодишње буџетске *програме* са одговарајућим *средњорочним оквирима утрошка финансијских средстава*. Редовни дијалог и координација есенцијални су за обезбјеђивање транспарентности, конзистентности и ефикасног управљања *сектором*, укључујући надзор и оцјену програма и пројеката који су у фази реализације.

Секторски приступ. Слијеђење овог приступа представља један од стубова стабилне *Оквирне саобраћајне политике*. Главна промјена у овом приступу је рјешавање саобраћајних проблема на основу договорених заједничких метода и критеријума за одређивање приоритета и поузданих информационих система. Такође, овај приступ омогућава интеграцију разних видова транспорта концентришући се на стратешке мреже и услуге (нпр. основна мрежа), спречавајући расипање ограничених буџетских ресурса расположивих за инвестиције у саобраћајну инфраструктуру и операције.

Уравнотежен приступ саобраћајном сектору. Обезбјеђивање уравнотеженог приступа саобраћајном сектору важно је за одржив економски и друштвени развој земље. Ово ће омогућити комплетан допринос *Оквирне саобраћајне политике* дугорочном развоју Босне и Херцеговине, као и њених ентитета и Брчко Дистрикта БиХ.

Принцип планирања одржавања, реконструкције и изградње. Приликом додјеле (расподјеле) расположивих средстава, најубичајенији принцип је дати приоритет

одржавању постојеће саобраћајне инфраструктуре и средстава, што се посебно односи на подсекторе путева и жељезница. Редовно и периодично одржавање, укључујући елиминисање заосталог неодржавања, мора добити плански приоритет над реконструкцијом или новоградњом, третираним као побољшања. Ова врста приступа спречава пропадање претходних инвестиција и представља трошковно најнефективнији приступ управљању инфраструктуром.

Компонента побољшања безбједности мора бити уврштена и оцјењивана уз планске приоритете.

Побољшање ефикасности саобраћаја. Ефикасност саобраћаја мора бити побољшана фер ценовном конкуренцијом заснованом на приступу комерцијалног одређивања цијена, што би требало да охрабри и пружи више избора корисницима транспорта. Такође је важно уклонити уска грла, укључујући смањење задржавања и трошкова, а што се посебно односи на задржавања и трошкове на главним граничним прелазима.

Комерцијализација и приватизација. Овај принцип треба да буде разматран као главни корак за превазилажење наслијеђених неефикасности и предвидљивих препрека у *сектору*. Укључивање приватног сектора у пружању транспортних услуга мора садржавати оцјену очекиваних користи од таквог укључења, примарно циљајући смањење трошкова за кориснике, већи избор за кориснике избјегавајући монополе на основу шема за фер цијене, усклађеност са безбједносним правилима и минимизацију негативних утицаја на околину. Ово укључивање односи се на сваки вид транспорта у *сектору* и тражи додатно охрабрење за доношење прикладног регулаторног оквира, посебно за услуге у подсекторима жељезница, цивилног ваздухопловства, унутрашњих пловних путева, интермодалном транспорту и др.

Принцип "корисник плаћа". Предуслов за побољшану одрживост саобраћајне инфраструктуре земље је усвајање принципа надокнаде трошкова, који претпоставља већу комерцијализацију у управљању инфраструктуром.

Ово се посебно односи на поштовање прилагођених и заштићених корисничких накнада прикупљених путем уобичајених инструмената као што су путарине, акцизе, накнаде из регистрације, накнаде из дозвола, итд. Овај принцип односи се на сваки вид транспорта, а не само за путеве, који су традиционално најнапреднији у коришћењу наведених инструмената. Принцип се изворно односи на уобичајен термин

"корисник плаћа", који претпоставља да корисници плаћају пуну цијену наспрам нивоа пружених услуга.

Безбједност испред свега. Безбједност треба да постане највиши приоритет да би се смањио велики број удеса, посебно у подсектору путева, и да би се смањили релативно високи друштвени трошкови који произлазе из тих удеса.

Активно се односити према друштвеним питањима и питањима животне средине.

Овај принцип претпоставља активан однос према наведеним питањима у *Оквирној саобраћајној политици*.

То укључује мјере које могу допринијети трошковно најефективнијем начину смањења или ублажавања негативних ефеката по животну средину проузрокованих саобраћајним операцијама. Регулатива која се односи на запослене у саобраћају треба да укључује социјалне аспекте, а примјена такве регулативе смањиће утицај „сиве економије“.

4. Опредјељења

Сектор саобраћаја треба да допринесе постизању и сљедећих циљева:

- (i) стварању услова за одржив и уравнотежен економски развој,
- (ii) побољшању животног стандарда, и
- (iii) убрзању интеграција у ЕУ.

Мада у земљи са средњим нивоом прихода становништва попут Босне и Херцеговине нема директне корелације између *Оквирне саобраћајне политике* и побољшања животног стандарда, Савјет министара БиХ, владе ентитета и Брчко Дистрикта БиХ чврсто су определијељене за побољшање животног стандарда помоћу циљева који се користе као два главна стратешка приступа за *Оквирну саобраћајну политику*:

- (i) подстицање европских интеграција БиХ и регионалне сарадње, и
- (ii) подстицање одрживог друштвеног и економског развоја.

4.1. Подстицање европских интеграција БиХ и регионалне сарадње

Сектор треба да допринесе процесу европских интеграција БиХ. *Протокол о копненом саобраћају*, садржан у Споразуму о стабилизацији и придруживању, идентификовао је обухват реформе и реструктурирања *сектора* достигнут до сада. То пружа основ за сарадњу са ЕУ у сљедећим питањима:

- координиран развој саобраћајне инфраструктуре,
- приступ тржишту, на реципрочној основи, у области друмског и жељезничког саобраћаја,
- битне законске и административне мјере подршке, укључујући комерцијалне, пореске, друштвене и техничке мјере,
- развијање саобраћајног система, који испуњава потребе околине, као и редовна размјена информација о саобраћајној политици, посебно у вези са саобраћајном инфраструктуром.

У том смислу власти у Босни и Херцеговини су определијене за реализовање сљедећих активности:

1. Наставити координацију са ЕУ у вези са планирањем инфраструктуре и прописа у Сектору.
2. На разним нивоима, власт ће успоставити процедуре за обезбјеђење конзистентности <i>Оквирне саобраћајне политике</i> са предстојећим документима елаборираним на нивоу ентитета, Брчко Дистрикта БиХ, кантона или општина.
3. Предузети потребне кораке за развој мултимодалне регионалне саобраћајне мреже.
4. Предузети све потребне кораке у складу са <i>Протоколом о копненом саобраћају</i> за реализовање значајних развојних пројеката који се односе на друмске и жељезничке правце у Босни и Херцеговини.
5. Предузети интензивне програме обуке и промовисати твининг иницијативе са владама држава чланица ЕУ.

4.2. Подстицање одрживог економског и друштвеног развоја

Развојем *сектора* доприноси се стварању услова за одржив и сталан економски развој на сљедећи начин:

- (i) обезбјеђивањем институционалне ефикасности,
- (ii) обезбјеђивањем финансијске одрживости,
- (iii) стимулисањем економског развоја, и
- (iv) бригом о еколошким и друштвеним утицајима.

4.2.1. Обезбјеђивање институционалне ефикасности

С циљем обезбјеђивања институционалне ефикасности надлежне власти ће урадити сљедеће:

6. Урадити детаљан преглед механизма за спровођење и успоставити рационалан и конзистентан законски и институционални оквир дјеловања у Сектору.
7. Сви нивои власти ће обезбиједити конзистентност, транспарентност и примјењивост законских аката широм земље на приступу једнообразности да би се испуниле обавезе преузете из билатералних споразума и <i>Протокола о копненом саобраћају</i> у оквиру <i>Споразума о стабилизацији и придруживању</i> и постигли циљеви <i>Оквирне саобраћајне политике</i> .
8. Активно радити на стварању финансијске одрживости жељезничког сектора.
9. Наставити са усклађивањем законодавства у подсектору ваздухопловства са одговарајућим <i>acquisem</i> и уставом, а у складу са Споразумом о ЕСАА посебно у односу на ICAO, EASA и Eurocontrol, те наставити са примјеном Стратегије развоја система за управљање ваздушним саобраћајем у БиХ.
10. Елаборирати посебну стратегију о поморском саобраћају, при чему је потребно размотрити све могуће начине промоције интермодалности.

4.2.2. Обезбјеђивање финансијске одрживости

Приступ и мобилност за све морају бити одрживи одржавањем постојећих инфраструктурних мрежа и њиховим рационалним и благовременим развојем. Средњорочна макроекономска перспектива показује да ће фискална ограничења бити таква да се капитална улагања морају користити на трошковно најефикаснији начин. У том смислу власти у Босни и Херцеговини су определијелене:

11. У складу са међународним споразумима и Уставом Босне и Херцеговине, ускладити са европским постојеће стандарде и прописе за одржавање, као и за побољшање и развој инфраструктуре.
12. Применијенити принцип „корисник плаћа“ као водећи принцип за одржавање саобраћајне инфраструктуре.
13. Елаборирати општи и рационални систем вредновања инфраструктурних пројеката.
14. Наставити: <ul style="list-style-type: none"> (i) елаборирати и стално ажурирати секторске програме са вишегодишњим оквирним буџетом и <i>Средњорочним оквиром расхода</i>, и (ii) промовисати стандардизацију финансијских извјештавања, посебно у смислу јавне

<p>транспарентности.</p>
<p>15. У складу са обавезама проистеклим из Протокола о стабилизацији и придруживању, с циљем усклађивања опорезивања за путеве, предвидјети преговоре предузимајући у међувремену увид у износе издвајања из накнада, као и методе за њихов обрачун. Узимајући у обзир финансијске потребе за прописно одржавање путне мреже, ревидирана структура корисничких накнада биће елаборирана и спроведена.</p>
<p>16. Ускладити акцизу за гориво и накнаду из регистрације возила усмјерених за одржавање (редовно, периодично и зимско), у складу са директивама ЕУ.</p>
<p>17. Обезбиједити адекватна издвајања из корисничких накнада за путеве за јавна друмска предузећа, уз побољшање предвидљивости финансирања путем буџетских програма и систематизовањем коришћења <i>Средњорочног оквира расхода</i> усаглашеног са надлежностима дефинисаним Уставом БиХ.</p>
<p>18. Утврдити посебне накнаде за путеве преко акциза на привременој основи за побољшања на магистралној и регионалној путној мрежи и изградњи аутопутева, држећи свеукупан ниво опорезивања потрошње горива сличним као у сусједним земљама које се такмиче на истим тржиштима.</p> <p>Ово ће допринијети привлачности пројеката за моделе ЈПП.</p>
<p>19. Да би се превазишао недостатак практичног искуства са ЈПП пројектима у земљи, мобилисати међународну техничку стручну помоћ за изградњу капацитета на основу најбољих међународних пракси и регионалних искустава.</p>
<p>21. У жељезницама, финансијска одрживост се може разматрати само дугорочно, уз финансијску подршку од ентитетских влада и спољних финансијера током периода реструктурирања овог подсектора у складу са кључним директивама ЕУ, инкорпорираним у државном <i>Закону о жељезницама Босне и Херцеговине</i>. За финансијску одрживост жељезница треба да направи дугорочан финансијски план за период до 2030. године.</p> <p>Владе схватају да жељезничка предузећа морају пружати финансијски одрживе услуге. Поступци за успостављање <i>Обавезе пружања јавних услуга (PSO)</i> и <i>Уговора о пружању јавних услуга (PSC)</i> биће реформисани омогућавајући спречавање садашње праксе "субвенционисања по хоризонтали", тј. прелијевање прихода из теретног у путнички жељезнички саобраћај.</p>

22. У цивилном ваздухопловству у максимално могућој мјери обезбиједити самоодрживо финансирање путем намјенских накнада за пружање услуга остварених сопственом дјелатношћу, укључујући и накнаде за пружање услуга у ваздушној пловидби. Овако прикупљена средства не планирати као приходе у буџету институција БиХ и ентитета већ их искључиво користити у сврхе покривања трошкова пројекта успостављања система контроле ваздушног саобраћаја.

23. За унутрашње пловне путеве, финансијска одрживост може се разматрати само дугорочно (10 година), уз финансијску подршку од влада и спољних финансијера.

4.2.3. Стимулисање економског развоја

Усклађен и ефикасан саобраћајни систем подржава циљеве економског развоја и доприноси побољшаном квалитету живота.

Остварење визија о Сектору води ка побољшаном протоку људи, робе и услуга у оквиру и између урбаних и руралних подручја, између Босне и Херцеговине и сусједних земаља и Европске уније.

Неефикасности и непотребна дуплирања и неусклађеност у управљању и инвестирању у саобраћајни систем намећу сувишне трошкове економском развоју. Регулатива и инвестиције треба да буду рационализоване и координиране на свим нивоима широм земље. Дугорочно, директно су повезани економски развој са саобраћајним капацитетом и у том смислу предузети сљедеће активности:

24. Дати највећи приоритет побољшању стања постојеће инфраструктурне мреже, елаборирати акциони план за побољшање и развој путне мреже широм земље до 2017. године.

25. Према *Протоколу о копненом транспорту*¹, хармонизовати стандарде за побољшање са ЕУ до 2020. године.

26. Дефинисати и систематизовати коришћење критеријума за оцјену пројеката, углавном заснованих на економској стопи поврата инвестиције, да би се добила већа вриједност за

¹Споразум о стабилизацији и придруживању ЕУ

новац код значајних капиталних расхода у <i>Сектору</i> .
27. План за побољшање и шема координираног развоја аутопутева широм земље биће усвојени заједнички између државне и ентитетских влада да би се пружио привлачан основ за потенцијалне јавно-приватне подухвате (ЈПП).
28. Власти су определијење да друштвени, економски и еколошки трошкови и користи видова транспорта морају бити узети у обзир у процесу доношења одлука да би се промовисало фер такмичење и охрабрио интермодални транспорт. Кораца у регулисању цијена између различитих видова транспорта, које треба да буду фер и транспарентне корисницима, биће дефинисани и реализовани до 2016. године, у складу са <i>Протоколом о копненом транспорту</i> .

Непоузданост и неконзистентност података добијених од статистичког система онемогућавају адекватан надзор *сектора*, поуздано одређивање приоритета инвестирања и адекватно постављање стратешке мапе пута.

29. Реализовати успостављање транспарентног и конзистентног статистичког система, фокусирајући се на транспортне показатеље и подржавајући побољшања већ достигнута путем финансирања од Европске комисије.

Притисци "сиве економије" осјећају се на цијенама (препрека за модернизовање *сектора*), као и на платама (препрека за јачање социјалне регулативе).

30. Предузети све кораке на подстицању модернизовања операција у друмском саобраћају стављајући под контролу транспортне активности реализоване ван фискалног оквира.

Царински органи ће бити укључени, а инспекцијска овлашћења ојачана, у складу са Уставом БиХ. Органи ће подстицати либерализацију тржишта.

У **жељезничком саобраћају**, слабо стање инфраструктуре и возног парка повећава финансијске губитке и пријети одрживости жељезничких операција.

31. Подржати програме преобуке и смањивања радне снаге за борбу против прекомјерног броја особља и ниске продуктивности жељезничког саобраћаја.

Конкуренција у друмском саобраћају, у односу на недовољно развијене услуге у жељезничком путничком саобраћају, додатно је питање и потребно је суочити се с њим најприје кроз будућу свеобухватну *Студију тржишта у путничком саобраћају*

(жељезнички, ваздушни и друмски) са посебним фокусом на могућности жељезница да задржи одређене линије у путничком саобраћају под претходно наведеним реформисаним PSO/PSC подлогама.

У **ваздушном саобраћају** трошкови одржавања и повећања капацитета аеродрома изнад нивоа услуга потребног за економски развој умањује расположива буџетска средства за остала неопходна побољшања транспортне инфраструктуре.

32. Израдити стратегију развоја аеродромске мреже у ентитетима и БиХ у цјелини, којом је за сваки аеродром потребно сагледати улогу и перспективу с циљем дефинисања програма развоја и самоодрживог финансирања, укључујући, по потреби, и приватизацију, давање у концесију, и друге моделе ЈПП ради растерећења прорачуна њихових власника. С тим у вези, ажурирати постојеће мастер планове развоја међународних аеродрома у БиХ. У оквиру стратегије сагледати улогу и перспективе спортских летишта, као и хелидрома који би се градили у непосредној близини клиничких центара и болница.

Већина аеродрома имаће довољан капацитет за задовољење очекиваног обима саобраћаја након одређених умјерених побољшања, иако значајне додатне инвестиције такође могу бити потребне.

33. Обезбиједити да међународни аеродроми у БиХ континуирано испуњавају регулаторне захтјеве како би могли имати валидне потврде аеродромског оператора за међународни ваздушни саобраћај. Даље инвестирање вршити сразмјерно њиховим стварним економским и финансијским потенцијалима међународних аеродрома у БиХ, односно њихових власника.

Одржавање пловног пута ријеке Саве и система одржавања планирано је у наредним годинама, у сарадњи са Савском комисијом. У поморском транспорту у дијелу Јадранског обалног мора у Босни и Херцеговини, у потпуности примијенити постојеће домаће и све прихваћене међународне прописе, конвенције и стандарде, те усвојити и примијенити недостајуће одговарајуће законе и друге прописе усклађене са нормама и стандардима ЕУ, и тиме обезбиједити правни и институционални оквир за заштиту и коришћење мора и права о мору.

Интермодални транспорт и инфраструктура су недовољно развијени и препуштени појединачним иницијативама са потенцијалним дуплирањима и неефикасностима.

На примјер, теретна друмска возила у директном транспорту, укључујући даљинске релације, тренутно се користе као најподеснији вид транспорта за робу веће вриједности (нерасута роба) због недостатка флексибилности жељезничких предузећа.

34. Елаборирати *Мастер план мултимодалних чворишта* широм земље за боље разумијевање тржишних потенцијала у мултимодалном транспорту.

4.2.4. Брига о еколошким и друштвеним утицајима

Становиште Савјета министара БиХ, влада ентитета и Брчко Дистрикта БиХ је да транспортне операције морају бити енергетски ефикасне. Исто тако, пројекти саобраћајне инфраструктуре треба да садрже све неопходне мјере у минимизацији њихових утицаја на околину. Безбједност, посебно у подсектору путева, мора бити заступљена у свим фазама доношења одлука, и у погледу регулативе и приликом планирања инфраструктурних пројеката.

35. Савјет министара БиХ и владе ентитета и Брчко Дистрикта БиХ прихватају одређење за праћење стандарда на емисије гасова, емисије чврстих честица и ниво буке за возила у складу са дефинисаним међународним споразумима и ЕУ.

Заједничка изјава потписана са ЕУ поставља ограничења емисија гасова и буке, што представља предуслов за неограничени улаз у ЕУ, посебно за тешка теретна возила. Образовањем, доношењем прописа, развојем технологије и инвестирањем треба да буду смањени негативни локални и глобални утицаји транспорта на животну средину.

36. Савјет министара БиХ и владе ентитета и Брчко Дистрикта БиХ минимизираће штетне ефекте транспорта: (i) побољшањем ефикасности постојећих мрежа путева и жељезница, (ii) смањењем утицаја пројеката изградње инфраструктуре на животну средину и друштво, и (iii) промоцијом интермодалног транспорта, (iv) обезбјеђивањем одговарајућих субвенција за набавку еколошки прихватљивијих возила.

37. Савјет министара БиХ и владе ентитета и Брчко Дистрикта БиХ подржаће отклањање недостатака у спровођењу ЕИА поступака, као што су: (i) правила за обрачун накнада министарству за административни рад и процентуалне накнаде предузетника које се наплаћују унапријед да би се покренуо ЕИА поступак, и (ii) правила за надгледање када је ЕИА поступак завршен и *еколошка дозвола* издата.

Додатна препрека је недостатак квалификованог и искусног особља у јавном сектору приликом реализовања ЕИА и контроле спровођења *Планова управљања животном средином* (ЕМР).

38. Ентитетске владе ојачаће капацитет за надгледање ЕМР путем намјенских програма изградње капацитета заснованих на редовним програмима обуке.

Безбједност на путевима: Земља се **суочава** са значајним изазовом стварања прихватљивих нивоа безбједности, посебно у друмском саобраћају, у складу са нормама ЕУ.

39. Владе ентитета и Брчко Дистрикта БиХ реализоваће стратегију за изградњу система управљања безбједности саобраћаја на путевима који производи резултате на управљивој и одрживој основи.

У постизању овог циља пажња ће бити усмјерена на изградњу институционалних капацитета у транспортном, **здравственом**, образовном и судском сектору, као и подршку партнерству између свих органа власти, заједница, невладиних организација и приватног сектора, што је критично за постизање позитивних и одрживих резултата.

Финансирање намијењено подизању безбједности је релативно ограничено.

40. За борбу против овакве ситуације, сви нивои власти ће дати висок приоритет **сљедећим мјерама:**

- (i) побољшање дионица са високим ризиком догађања саобраћајних незгода;
- (ii) систематизација провјере безбједности путева и тунела (са проширењем на читаву мрежу магистралних путева до 2017. и **цјелокупну мрежу регионалних путева до 2020**);
- (iii) процјена утицаја путева на безбједност саобраћаја мора се разматрати као неопходан предуслов за периодично одржавање, реконструкцију и санацију магистралних путева;
- (iv) **циљни безбједносни показатељи или мјере морају бити уведени у редовну инспекцију путева 2016. и**

(v) обезбјеђење тренутно прихватљивог законског оквира у односу на безбједносне стандарде.

Техничка контрола и преглед возила морају се посебно третирати с циљем унапређења општег стања безбједности саобраћаја.

41. У оквиру свеукупног увида у систем прегледа возила, надлежни нивои власти ће усвојити усклађене подзаконске акте ЕУ и ојачаће позицију инспектора/инспектората, у складу са Уставом БиХ.

Социјалну регулативу потребно је даље унапређивати и усклађивати са прописима ЕУ када су у питању возачи.

42. Надлежни нивои власти ће предузети све мјере како би се обезбиједило прогресивно прихватање закона у односу на стандарде ЕУ из области рада и редовне провјере професионалних способности инструктора, сертификација иницијално обављених обука и прогресиван приступ разним категоријама возачких дозвола.

5. Смјернице за реализовање Оквирне саобраћајне политике

Оквирна саобраћајна политика Босне и Херцеговине пружа општи оквир дјеловања за постизање новог жељеног стања (визије) и дефинисаног свеукупног циља *Оквирне саобраћајне политике* за временски период од 2015. до 2030. године.

Оквирну саобраћајну политику и њену примјену треба детаљно елаборирати, у складу са Уставом Босне и Херцеговине, у оквиру стратешких докумената и акционих планова, дефинишући циљеве, задатке и конкретне активности које ће се предузети.