



BOSNIA AND HERZEGOVINA
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT

Broj: 01-04-02-2-1440-1715
Sarajevo, 16.7.2015. godine

BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO: 16-07-2015			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj stranica
01-	29	1010/15	

S

BOSNA I HERCEGOVINA

PARLAMENTARNA SKUPŠTINA
Zastupnički dom

PREDMET: Prijedlog odluke o usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, sa tekstom Okvirne prometne politike, *dostavlja se radi usvajanja*

U skladu sa Obavijesti o zaključku Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, broj:05-07-1-1822-6/15 od 16.7.2015.godine, dostavljamo vam Prijedlog odluke o usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, sa obrazloženjem i tekstom Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine.

Navedeni Prijedlog odluke, Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je usvojilo na 15. sjednici, održanoj 15.7.2015.godine.

S poštovanjem,



Prilog:

- kao u tekstu

Dostavljeno:

- Naslovu
- Sektoru 05 i 06
- Odsjeku 04/1
- a/a

На основу члана IV 4. е) Устава Босне и Херцеговине, Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине, на ____ сједници Представничког дома, одржаној____, 2015. године и на ____ сједници Дома народа, одржаној____, 2015. године, донијела је

ОДЛУКУ

**о усвајању Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине
за период од 2015. до 2030. године**

Члан 1.

(Предмет Одлуке)

Овом Одлуком Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине усваја Оквирну транспортну политику Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године (у даљем тексту: Оквирна транспортна политика).

Члан 2.

(Оквирна транспортна политика)

Оквирна транспортна политика је плански и оперативни документ који представља оквир дјеловања за институције и појединце, који су у складу са својом надлежношћу, непосредно укључени у њену примјену и чини саставни дио ове Одлуке.

Члан 3.

(Праћење реализације)

(1) За праћење реализације Оквирне транспортне политике задужује се Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине, које Савјету министара Босне и Херцеговине подноси Приједлог годишњег извјештаја о реализовању Оквирне транспортне политике, на усвајање.

(2) Извјештај, из става (1) овог члана потврђује Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине.

Члан 4.

(Ступање на снагу)

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику БиХ“.

ПСБиХ број____/15
____ 2015. године
Сарајево

**Предсједавајући
Представничког дома
Парламентарне скупштине БиХ**

**Предсједавајући
Дома народа
Парламентарне скупштине БиХ**

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Нацрта Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине

за период од 2015. до 2030. године

I - ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за доношење Одлуке о усвајању Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године садржан је у члану IV 4 е) Устава Босне и Херцеговине, који каже да је Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине надлежна и за друга питања потребна за извршавање њених дужности.

Чланом 10. Закона о министарствима и другим органима управе Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 5/03, 42/03, 26/04, 42/04, 45/06, 88/07, 35/09, 59/09, 103/09, 87/12 и 6/13) утврђено је да је Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине надлежно за међународни и међуентитетски транспорт и инфраструктуру, припрему и израду стратешких и планских докумената из области међународних и међуентитетских комуникација, транспорта, инфраструктуре и информационих технологија. Сходно наведеном, ово Министарство је надлежно за припрему Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине.

II - РАЗЛОЗИ ДОНОШЕЊА ОКВИРНЕ ТРАНСПОРТНЕ ПОЛИТИКЕ

Будуће финансирање транспорта у Босни и Херцеговини од стране међународних финансијских институција као што су Свјетска банке, Европска банка за обнову и развој и Европске инвестиционе банке условљено је доношењем Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине, а што је у вези са потписаним Споразумом о стабилизацији и придруживању између европских заједница и њихових држава чланица, с једне стране и Босне и Херцеговине, с друге стране, који је ступио на снагу 01. 06. 2015. године.

Свеукупан циљ Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине јесте одржив развој транспортног система Босне и Херцеговине, заснованог на очекиваном економском и друштвеном развоју земље, задовољењу потреба за побољшаном мобилношћу роба и људи, физичком приступу тржиштима, радним мјестима, образовним центрима и осталим друштвеним и економским захтјевима. Повећати значење и мобилност роба, капитала и људи у новим процесима глобализације, дерегулације, слободних тржишта, интеграција и др. широм свијета у области транспорта.

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

- да задовољи друштвену и економску тражњу,
- да пружи најбољи ниво услуге при најнижим могућим трошковима,
- да буде безбједан и да пружа адекватне информације,
- да буде финансијски одржив и да на основу главних извора финансирања у распону од корисничких накнада, општих буџетских извора до приватног сектора, задовољава потребе одржавањем, побољшањем и развојем транспортне инфраструктуре,

- да буде регулисан у складу са ЕУ стандардима и прописима, и
- да има минимално допуштени негативан утицај на околину.

Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине је у више наврата припремало документ - транспортну политику Босне и Херцеговине, али исти нису били усвајани у Парламентарној скупштини Босне и Херцеговине.

На приједлог Савјета министара Босне и Херцеговине Оквирна транспортна политика Босне и Херцеговине за период од 2014. до 2020. године је, на захтјев Комисије за саобраћај и комуникације Представничког дома, Колегиј Представничког дома Парламентарне скупштине скинуо са дневног реда 3. сједнице Представничког дома Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине, од 15. 01. 2015. године.

Закључак је био да се врати Савјету министара Босне и Херцеговине, на корекцију и дораду, те да нови сазив Савјета министара Босне и Херцеговине, поступи по раније донијетом закључку Представничког дома Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине са 62. сједнице, од 23. 01. 2014. године и у складу са датим сугестијама припреми нови текст Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине.

Поступајући по поменутом закључку ово Министарство је кориговало и дорадило текст Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине, те припремило Оквирну транспортну политику Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године.

У складу са закључком Стручног колегија овог Министарства, текст ове Оквирне политике достављен је на мишљење Федералном министарству промета и комуникација, Министарству саобраћаја и веза Републике Српске и Влади Брчко дистрикта Босне и Херцеговине, те у складу са примједбама и сугестијама утврђен Нацрт Оквирне транспортне политике.

Напомињемо на изузетну важност доношења овог документа обзиром да Европска комисија, на састанцима Привременог пододбора за транспорт, енергију, околину и регионални развој инсистира на усвајању стратешких докумената у области транспорта, односно усвајању Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине, а затим и Стратегије и Акционог плана за провођење те транспортне политике.

Истичемо, полазни текст Транспортне политике Босне и Херцеговине (тада за период 2013. – 2020. година) припремала је консултантска кућа SAFEGE, из Брисела током 2008. године, уз учешће свих релевантних субјеката и појединаца у Босни и Херцеговини. Трошкове израде овог документа финансирала је Европска банка за обнову и развој, из гранта Владе Француске.

Приликом рада на овом документу, посебна пажња посвећена је тренутној позицији Босне и Херцеговине у процесу придруживања Европској унији и обавезама које има Босна и Херцеговина у погледу усклађивања свог законодавства са законодавством Европске уније у области транспорта, те потребу побољшања транспортне инфраструктуре и обезбјеђивања могућих начина финансирања.

У документу су обрађене и наведене све реформе које Босна и Херцеговина треба да проведе, у овој области, у циљу припреме за приступање Европској унији. Сходно томе

наведена је потреба израде више различитих подсекторских политика, на начин како су ови подсектори организовани у Европској унији.

С обзиром на, Анекс 4. (Устав Босне и Херцеговине) Општег оквирног споразума за мир у Босни и Херцеговини, област транспорта није могуће детаљно регулисати на државном нивоу, те је кроз овај докуменат остављена могућност да нижи нивои власти у Босни Херцеговини прецизирају обавезе из своје надлежности у области транспорта, а у складу са Уставом Босне и Херцеговине.

Циљеви постављени у Оквирној транспортној политици су свеобухватни за потребе Босне и Херцеговине, у смислу постизања подсекторских развојних циљева и напретка, безбједности превоза путника и роба, интегрисања у регионалне и развојне планове Европске уније, повећања економских и друштвених стандарда.

Сматрамо да је период 2015. – 2030. година, за реализацију наведених циљева доста амбициозан, али више није могуће одгађати усвајање потребних докумената. Напротив, потребно је убрзати одређене активности у циљу неопходног унапређења у овој области.

Свјесни смо чињенице да Оквирна транспортна политика Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године не разрађује у потпуности сву проблематику али представља оквир за почетак неопходних активности у циљу напретка Босне и Херцеговине у овој области те приступ финансијским институцијама Европске уније.

Напомињемо, да је Босни и Херцеговини због непостојања Оквирне транспортне политике тренутно онемогућен приступ фондовима за пројекте у области транспорта под инструментом IPA II као и да Европска унија, по овом питању, неће промијенити свој став док се не усвоји Стратегија транспорта Босне и Херцеговине.

Исто тако њено усвајање је први корак за усвајање даљих стратешких докумената, за сектор и подсекторе који ће омогућити приступ поменутиим финансијским инструментима.

Наиме, без Оквирне транспортне политике, нема ни Стратегије, а без Стратегије транспорта нема ни Акционог плана а ни IPA II фондова у сектору транспорта. У таквом развоју ситуације се такође може очекивати и суздржан став банака кредитора које ће пратити основну политику Европске уније у сфери финансирања пројеката у сектору транспорта (нарочито EIB и EBRD) које пласирају средства Европске уније, те механизма Инвестиционог оквира за Западни Балкан.

С тим у вези, још једном напомињемо да је усвајање предложеног документа основа за даљи наставак активности у припреми Стратегије и Акционог плана транспорта Босне и Херцеговине, без које Европска унија неће Босни и Херцеговини омогућити приступ фондовима за инфраструктурне пројекте у оквиру IPA II програма.

Узимајући у обзир да је вријеме потребно за уговарање тендера најмање 8 мјесеци и чак и када би Делегација Европске уније у Босни и Херцеговини преко приступних фондова одобрила потребна средства за израду стратегије транспорта, иста се не би могла почети радити прије наведеног рока од 8 мјесеци.

За израду стратегије је такође потребно најмање 9 мјесеци, што у завршници значи да уколико би се одмах усвојила предложена Оквирна транспортна политика, а Делегација Европске уније у Босни и Херцеговини одобрила потребних цца 1.000.000,00 КМ за

израду стратегије, иста не би могла бити урађена ни до краја идуће 2016. године. Поново скрећемо пажњу да се усвајањем Стратегије транспорта која прозилази из Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине, стичу услови за приступ Босне и Херцеговине инфраструктурним фондовима у области транспорта.

Имајући у виду наведено, истичемо да је веома битно да се овај пут усвоји достављена Оквирна транспортна политике и да се не понови грешка из 2001. године када у Парламентарној скупштини Босне и Херцеговине није усвојен Мастер план транспорта Босне и Херцеговине као државне стратегије транспорта.

III ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНИХ РЈЕШЕЊА

Чланом 1. утврђено је да Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине усваја Оквирну транспортну политику Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године.

Чланом 2. утврђено је да је Оквирна транспортна политика плански и оперативни документ који представља оквир дјеловања за институције и појединце који су у складу са својом надлежности непосредно укључени у њену примјену и чини саставни дио ове Одлуке.

Чланом 3. утврђено је да је за реализацију Оквирне транспортне политике задужено Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине, које Савјету министара Босне и Херцеговине, на усвајање подноси Приједлог годишњег извјештаја о реализацији Оквирне транспортне политике за период од 2015. до 2030. године, те да исти потврђује Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине.

Чланом 4. утврђено је да ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику БиХ“.

IV ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ЗА ПРОВОЂЕЊЕ

За провођење Оквирне транспортне политике нису потребна финансијска средства, али је овај документ претпоставка обезбјеђења финансијских средстава за рад и развој у сектору транспорта, путем сопствених извора, задужења или приватног сектора.

Транспортна политика и њена имплементација требају се детаљно елаборисати кроз Транспортну стратегију и Акциони план, наводећи конкретне активности и програме који ће се предузети, надлежности, временски оквир и показатеље реализације. При изради ових докумената утврдиће се износ средстава потребних за њихово реализовање.

V ОПИС КОНСУЛТАЦИЈА ВОЂЕНИХ У ПРОЦЕСУ ИЗРАДЕ ОКВИРНЕ ТРАНСПОРТНЕ ПОЛИТИКЕ

У поступку припреме Нацрта Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. исти је достављен надлежним ентитетским министарствима и Влади Брчко дистрикта Босне и Херцеговине на мишљење и њихове примједбе и сугестије су унесене у текст Нацрта.

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА

*Оквирна транспортна 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 интеграције БиХ у ЕУ 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	Старање о околиним и друштвеним утицајима	16
5	Смјернице за реализовање Оквирне транспортне политике.....	19

Оквирна транспортна политика Босне и Херцеговине

за период од 2015. до 2030. године

Оквирна транспортна политика Босне и Херцеговине за период од 2015. до 2030. године је оквирни и базни документ, на основу којег ће се, у процесу напретка и развоја транспортног 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 опредјељења 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 транспортни 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 транспортне инфраструктуре и сервиса путем усвајања адекватне политике, стратегија и акционих планова имплементације.

1 Визија

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

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

2 Циљеви

Свеукупан циљ *Оквирне транспортне политике* Босне и Херцеговине јесте одржив развој транспортног система земље, 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. Повећати мобилност робе, капитала и људи у новим процесима глобализације, дерегулације, слободних тржишта, интеграција и др. у области транспорта.

Достизање свеукупног 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 транспортне инфраструктуре,
- ❑ да буде регулисан у складу са ЕУ стандардима и прописима и Уставом Босне и Херцеговине,
- ❑ да има минимално допуштени негативан утицај на околину, и
- ❑ да обезбиједи развој транспорта у функцији европске повезаности Босне и Херцеговине.

3 Основни принципи

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

Учвршћивање таквог партнерства остварује дугорочно учествовање оних који ће проводити и сносити трошкове провођења *Оквирне политике*.

Усклађеност између политике, стратегије и утrophка 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 транспортној политици*. Програмирање расхода мора бити елаборисано заједнички са финансијским институцијама припремајући вишегодишње Буџетске програме са одговарајућим *Средњорочним оквирима утrophка 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 реализацији.

Секторски приступ. Слијеђење овог приступа представља један од стубова стабилне *Оквирне транспортне политике*. Главна промјена у овом приступу је рјешавање транспортних 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 транспортну инфраструктуру и операције.

Уравнотежен приступ Сектору транспорта. Обезбјеђивање уравнотеженог приступа у *Сектору транспорта* важно је за одржив економски и друштвени развој земље. Ово ће омогућити комплетан допринос *Оквирне транспортне политике* дугорочном развоју Босне и Херцеговине, као и нјених ентитета и Брчко дистрикта БиХ.

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

одржавању постојеће транспортне 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 најјефективнији приступ код управљања инфраструктуром.

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

Побољшање ефикасности транспорта. Ефикасност транспорта мора бити побољшана фер-цјеновном конкуренцијом заснованом на приступу комерцијалног одређивања цијена, што би требало охрабрити и пружити 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 бити 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 регулативног оквира, посебно за услуге у подсекторима жељезница, цивилног ваздухопловства, унутрашњих пловних путева, интермодалном транспорту и др.

Принцип "корисник плаћа". Предуслов за побољшану одрживост транспортне 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 преко 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, које су традиционално најнапредније 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 постати највиши приоритет да би се смањило велики број удеса, посебно у подсектору путева, и да би се смањили релативно високи друштвени трошкови који произилазе из тих удеса.

Активно се односити према околинским и друштвеним питањима. Овај принцип претпоставља активан однос према наведеним питањима у *Оквирној транспортној политици*.

То укључује мјере које могу допринијети трошковно најефективнијем начину смањења или ублажавања негативних околинских ефеката проузрокованих транспортним операцијама. Регулатива која се односи на запослене у транспорту треба укључивати социјалне аспекте, а примјена такве регулативе ће смањити утицај „сиве економије“.

4 Опредјељења

Сектор транспорта треба допринијети постизању и слједећих циљева:

- (i) створити услове за одржив и уравнотежен економски развој,
- (ii) побољшати животни стандард, и
- (iii) убрзати ЕУ интеграције.

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

- (i) подстицање ЕУ интеграције и регионалне сарадње, и
- (ii) подстицање одрживог друштвеног и економског развоја.

4.1 Подстицање ЕУ интеграције и регионалне сарадње

Сектор треба допринијети процесу интеграције у ЕУ. *Протокол о копненом транспорту*, 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 слједећим питањима:

- ☐ Координиран развој транспортне инфраструктуре,
- ☐ приступ тржишту, на реципрочном основу, у области друмског и жељезничког саобраћаја,
- ☐ битне законске и административне мјере подршке, укључујући комерцијалне, пореске, друштвене и техничке мјере,
- ☐ развијање транспортног система, који испуњава околине потребе, као и редовна размјена информација о транспортној политици, посебно у вези са транспортном инфраструктуром.

У том смислу власти у Босни и Херцеговини су определијене у извршењу следећих 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 транспортне политике</i> са предстојећим документима елаборисаним на нивоу ентитета, Брчко дистрикта БиХ, кантона или општина
3. Предузети потребне кораке за развој мултимодалне регионалне транспортне мреже.
4. Предузети све потребне кораке у складу са <i>Протоколом о копненом транспорту</i> за провођење значајних развојних пројеката који се односе на друмске и железничке правце у Босни и Херцеговини.
5. Предузети интензивне програме обуке и промовисати <i>twinning</i> иницијативе са владама држава, које су чланице ЕУ.

4.2 Подстицање одрживог економског и друштвеног развоја

Развојем Сектора допринијети стварању услова за одржив и сталан економски развој, на следећи начин:

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

4.2.1 Обезбјеђивање институционалне ефикасности

У циљу обезбјеђења институционалне ефикасности надлежне власти ће урадити следеће:

- | |
|---|
| 6. Урадити детаљан преглед механизма за провођење 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 транспорту</i> у оквиру <i>Споразума о стабилизацији и придруживању</i> и постигли циљеви <i>Оквирне политике транспорта</i> .
8. Активно радити на стварању финансијске одрживости жељезничког сектора.
9. Наставити са усклађивањем законодавства у подсектору ваздухопловства са одговарајућим ЕУ <i>Acquis-ом</i> и Уставом земље, а у складу са ЕSAA споразумом посебно у односу на ISAO, EASA и Eurocontrol, те наставити са имплементацијом Стратегије развоја система за управљање ваздушним саобраћајем у БиХ.
10. Елаборисати посебну стратегију о поморском саобраћају, при чему је потребно размотрити све могуће начине промоције интермодалности.

4.2.2 Обезбјеђење финансијске одрживости

Приступ и мобилност за све морају бити одрживи кроз одржавање постојећих инфраструктурних мрежа и њиховом рационалном и правовременом развоју. 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 своје постојеће стандарде и прописе за одржавање, као и за побољшање и развој инфраструктуре.
12. Примијенити принцип „корисник плаћа“ као водећи принцип за одржавање транспортне инфраструктуре.
13. Елаборисати општи и рационални систем вредновања инфраструктурних пројеката.
14. Наставити: <ul style="list-style-type: none"> (i) елаборисати 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 транспарентности.
15. У складу са обавезама проистеклим из Протокола о стабилизацији и придруживању у циљу хармонизовања опорезивања за путеве, предвидјети преговоре предузимајући у

<p>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 елаборисана и проведена.</p>
<p>16. Ускладити акцизу за гориво и накнаду из регистрације возила усмјерених за одржавање (редовно, периодично и зимско), у складу са ЕУ Директивама.</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 може се разматрати само дугорочно, уз финансијску подршку од ентитетских влада и спољних финансијера током периода реструктуисања овог подсектора у складу са кључним ЕУ Директивама, инкорпорисаним у државном <i>Закону о жељезницама</i>. За финансијску одрживост жељезница треба направити дугорочни 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>
<p>22. У цивилном ваздухопловству у максимално могућој мјери обезбиједити самоодрживо финансирање путем намјенских накнада за пружање услуга остварених властитом 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.</p>

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 транспортни систем подржава циљеве економског развоја и доприноси побољшаном квалитету живота.

Остварење визија о Сектору води ка побољшаном протоку људи, роба 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 транспортни систем намећу сувишне трошкове економском развоју. Регулатива и инвестиције требају бити рационализоване и координисане на свим нивоима широм земље. Дугорочно, директно су повезани економски развој са транспортним капацитетом и у том смислу предузети следеће активности:

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

25. Према Протоколу о копненом транспорту¹, 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 новац код значајних капиталних расхода у Сектору.

27. План за побољшање и шема координисаног 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 опредјељење да друштвени, економски и околишки трошкови и користи видова транспорта морају бити узети у обзир у процесу доношења одлука да би се

¹ ЕУ Споразум о стабилизацији и придруживању

промовисало фер-такмичење и охрабрио интермодални транспорт. Кораци у регулисању цијена између различитих видова транспорта, које треба да буду фер и транспарентне корисницима, биће дефинисани и проведени до 2016. године, у складу са *Протоколом о копненом транспорту*.

Непоузданост и неконзистентност података добијених од стране 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 стране ЕЦ.

Притисци "сиве економије" се осјећају 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 с 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 се са њим суочити 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 ПСО/ПСЦ 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. Изградити 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 modele ЈПП ради растерећења прорачуна њихових власника. С тим у вези, извршити ажурирање постојећих Мастер планова 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 транспорта након одређених умјерених побољшања, иако значајне додатне инвестиције могу такође 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 инвестиције 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 робе веће вриједности (нерасута роба) због недостатка флексибилности жељезничких предузећа.

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

4.2.4 Старање о околинским и друштвеним утицајима

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

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

Заједничка изјава потписана са ЕУ, поставља ограничења плинских емисија и буке, што представља предуслов за неограничени улаз у ЕУ, посебно за тешка теретна возила. Негативни локални и глобални околински ефекти од транспорта требају бити смањени путем образовања, регулативе, технологије и инвестирања.

36. Савјет министара и владе ентитета и Брчко дистрикта БиХ минимизоваће штетне ефекте транспорта: (i) побољшањем ефикасности постојећих мрежа путева и жељезница, (ii) минимизовањем околинских и друштвених утицаја пројеката изградње инфраструктуре, и (iii) промоцијом интермодалног транспорта, (ив) обезбјеђивањем одговарајућих субвенција за набавку еколошки прихватљивијих возила

37. Савјет министара и владе ентитета и Брчко дистрикта БиХ подржаће отклањање недостатака у провођењу EIA 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 EIA поступак, и (ii) правила за надгледање када је EIA поступак завршен и *Околинска дозвола* издата.

Додатна препрека је недостатак квалификованог и искусног особља у јавном сектору код реализовања ЕИА и контроле провођења *Планова управљања околином* (ЕМР).

38. Ентитетске владе ојачаће капацитет за надгледање ЕМП 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 ЕУ нормама.

39. Владе ентитета и Брчко дистрикта БиХ провешће 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 у циљу унапређења општег стања безбједности саобраћаја.

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

Уставом БиХ.

Социјалну регулативу потребно је даље унапређивати и усклађивати са ЕУ регулативом кад су у питању возачи.

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

5 Смјернице за реализовање Оквирне транспортне политике

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

Оквирну транспортну политику и њену имплементацију треба детаљно елаборисати, у складу са Уставом Босне и Херцеговине, кроз стратешке документе и акционе планове дефинишући циљеве, задатке и конкретне активности које ће се предузети.



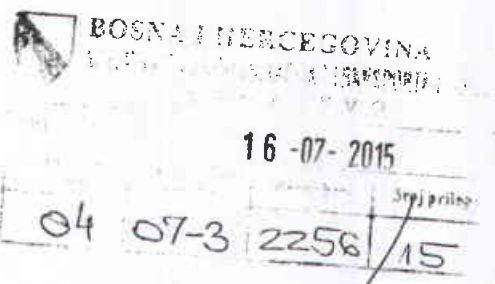
Broj: 05-07-1-1822-6/15
Sarajevo, 16. 7. 2015. godine

04

01, 02, 03, 05, 06

MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I PROMETA
- n/r tajnika Ministarstva -

SARAJEVO



PREDMET : Obavijest o zaključku Vijeća ministra BiH

Vijeće ministara Bosne i Hercegovine, na 15. sjednici održanoj 15. 7. 2015. godine, utvrdilo je Prijedlog Odluke o o usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za period 2015.-2030. godine.

Zaduženo je Ministarstvo komunikacija i prometa da Prijedlog Odluke dostavi Parlamentarnoj skupštini BiH u dalju proceduru.

O zaključku vas informiramo radi njegove provedbe.

S poštovanjem,

GENERALNI TAJNIK
Zvonimir Kutleša



04/1

Broj: 01-02-2-362/15
Sarajevo, 30.6.2015.godine
(DG)

06
01, 02, 03, 04

MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I PROMETA
SARAJEVO

BOSNA I HERCEGOVINA MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA I PROMETA SARAJEVO			
Datum: 01-07-2015			
Broj predmeta: 06	Klasifikaciona oznaka: 02-2	Redni broj: 1440-8	Str. 15

PREDMET: Mišljenje o nacrtu Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015-2030.godine

Ured za zakonodavstvo Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, razmotrio je nacrt Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015-2030.godine i na temelju članka 25. stavak 1. Zakona o Vijeću ministara Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 30/03, 42/03, 81/06, 76/07, 81/07, 94/07 i 24/08), daje

MIŠLJENJE

Ministarstvo komunikacija i prometa dostavilo je Uredu za zakonodavstvo, nacrt Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015-2030.godine, radi davanja mišljenja.

Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015-2030.godine ima za cilj održiv razvoj prometnog sustava Bosne i Hercegovine, entiteta i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine temeljen na ekonomskom i društvenom razvoju zemlje, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću tereta i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim centrima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima.

U pogledu dostavljenog teksta nacrtu Okvirne prometne politike Ured za zakonodavstvo nema primjedbi, te ukazuje da je u daljoj proceduri potrebno priložiti i mišljenja nadležnih tijela, entiteta i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine.

Takođe, Ured za zakonodavstvo sugerira da se pripremi i dostavi, u daljoj proceduri, obrazloženje uz Okvirnu prometnu politiku, a što je sukladno članku 32. Poslovnika o radu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“, broj 22/03).

Istovremeno, uz pretpostavku usvajanja predmetne Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015-2030.godine i potrebe objave iste u Službenom glasniku Bosne i Hercegovine, Ured za zakonodavstvo ukazuje da je u svrhu objave potrebno pripremiti akt o usvajanju, čiji je sastavni dio navedena Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015-2030.godine.





BOSNIA AND HERZEGOVINA
MINISTRY OF FINANCE
AND TREASURY



Broj: 05-02-2-5174-3/15
Sarajevo, 7.7.2015. godine

BOSNA I HERCEGOVINA
Ministarstvo komunikacija i prometa

PRIMLJENO:			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj prijema
04	02-2	1440	14 / 15

01, 02, 03, 05, 06

PREDMET: Mišljenje na Nacrt okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine.

Veza: akt broj 01-02-2-1440-5/15 od 22.6.2015. godine

Vezano uz vaš dopis, broj naveden u vezi, a kojim se traži mišljenje na Nacrt okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine, sukladno odredbama članka 31. pod e). Poslovnika o radu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“, broj 22/03), dajemo

MIŠLJENJE

1. Aktom navedenim u vezi, Ministarstvo prometa i komunikacija Bosne i Hercegovine dostavilo je, radi pribavljanja mišljenja, Ministarstvu financija i trezora Bosne i Hercegovine Nacrt okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine, kojom se prezentiraju vizija, ciljevi, temeljna načela i smjernice za provedbu, te opredjeljenja Politike za predmetno razdoblje, i to za poticaj integracije Bosne i Hercegovine u Europsku uniju i regionalne suradnje te za održivi ekonomski i društveni razvoj.
2. Ministarstvo financija i trezora Bosne i Hercegovine razmotrilo je predmetni akt te konstatiralo da u privitku nije dostavljeno obrazloženje, kako je to propisano člankom 32. Poslovnika o radu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, kako bi se Ministarstvo financija i trezora Bosne i Hercegovine moglo izjasniti o financijskom aspektu.
3. Na temelju naprijed iznesenog, upućujemo vas da predmetni akt dopunite nedostajućim obrazloženjem te ponovno dostavite Ministarstvu financija i trezora Bosne i Hercegovine na očitovanje o financijskom aspektu odluke.

Molimo vas da svu buduću korespondenciju u vezi s ovim predmetom dostavite pozivom na broj i datum našega akta.

S poštovanjem,

DOSTAVITI:

- naslovu
- Sektoru za proračun institucija Bosne i Hercegovine
- a/a





07-07-2015

09 02-2 1440-11/15
01,02,03,05

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

Трг Републике Српске 1, Бања Лука тел: 051/339 - 603 факс: 051/339-649,
www.vladars.net-mail: msv@msv.vladars.net

Број: 13.03/345-964/15
Датум: 02.07.2015. године

МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ТРАНСПОРТА
ТРГ БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ 1/IV
71000 САРАЈЕВО

ПРЕДМЕТ: Приједлог, Оквирне политике БиХ, одговор
ВЕЗА: Ваш акт број 01-02-2-1440/15 од 05.05.2015. године

У прилогу овог акта достављамо закључак Владе Републике Српске број 04/1-012-2-12288/15 од 18.06.2015. године, којим се Влада Републике Српске:

- упознала и прихватила Информацију о изради Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године,
- сагласна је да се текст Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године упути у даљу процедуру према Савјету министара БиХ,
- је задужила Министарство саобраћаја и веза Републике Српске за праћење реализације Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године.

У прилогу акта достављамо и текст Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године, а који је усаглашен са Министарством комуникација и транспорта БиХ.



На основу члана 43. став 7. Закона о Влади Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 118/08), а након разматрање Информације о изради Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015-2030. година, Влада Републике Српске на 26. сједници одржаној 18.06.2015. године, **д о н о с и**

ЗАКЉУЧАК

1. Влада Републике Српске упознала се са Информацијом о изради Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године и исту прихвата.
2. Влада Републике Српске сагласна је да се текст Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године упути у даљу процедуру према Савјету министара БиХ.
3. Задужује се Министарство саобраћаја и веза Републике Српске за праћење реализације Оквирне транспортне политике Босне и Херцеговине за период 2015 – 2030. године.
4. Закључак ступа на снагу даном доношења.

Број: 04/1-012-2- 1288 /15

Датум: 18.06.2015. године



ПРЕДСЈЕДНИЦА ВЛАДЕ
Јелена Цвијановић

**Bosna i Hercegovina
BRČKO DISTRIKT
BOSNE I HERCEGOVINE
GRADONAČELNIK**



Kedira (04/1): 04
**Босна и Херцеговина
БРЧКО ДИСТРИКТ
БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ
ГРАДОНАЧЕЛНИК**

Trg Roberta B. Owena 76100 Brčko distrikt Bosne i Hercegovine, Telefon: +387 49 490-013, Faks: +387 49 490-020.
Трг Роберта Б. Овена 76100 Брчко дистрикт Босне и Херцеговине, Телефон: +387 49 490-013, Факс: +387 49 490-020.

Broj predmeta: 26-000407/15
Broj akta: 01.1-0100DA-03/15
Datum, 10.6.2015. godine
Mjesto, Brčko

BOSNA I HERCEGOVINA
MINISTARSTVO KAPITALA I PROMETA
SARAJEVO

PRIMLJENO: 16-06-2015	
04	02-2
1440	4/15

02 (04)

Gradonačelnik Brčko distrikta BiH, na osnovu člana 16. Zakona o Vladi Brčko distrikta BiH („Službeni glasnik Brčko distrikta BiH“, broj: 19/07, 36/07, 38/07, 2/08, 17/08, 23/08, 14/10 i 28/12), a u vezi s aktom Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, broj: 01-02-2-1440/15 od 5. 5. 2015. godine, d o n o s i

**ODLUKU
O DAVANJU SAGLASNOSTI**

Član 1.

Daje se saglasnost Brčko distrikta BiH na Nacrt okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, i daljnje upućivanje Vijeću ministara Bosne i Hercegovine radi utvrđivanja Prijedloga.

Član 2.

Ova odluka stupa na snagu danom donošenja i objavit će se u „Službenom glasniku Brčko distrikta BiH“.

DOSTAVITI:

- ① Ministarstvu komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine
Trg Bosne i Hercegovine 1/IV Sarajevo
2. Kabinetu gradonačelnika
3. Uredu koordinatora Brčko distrikta BiH pri Vijeću ministara BiH
4. Glavnom koordinatoru Vlade Brčko distrikta BiH
5. Sekretarijatu Vlade (2x)
6. „Službenom glasniku Brčko distrikta BiH“
7. Arhivi.



BOSNA I HERCEGOVINA
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE
FEDERALNO MINISTARSTVO PROMETA I
KOMUNIKACIJA
MOSTAR

BOSNIA AND HERZEGOVINA
FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA
FEDERAL MINISTRY OF TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS
MOSTAR

Broj:01/06-27-1220/15

Dana: 06.07.2015. godine

MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA BIH
TRG BIH 1
n/r Ministra,
g-din Slavko Matanović

04
01, 02, 03, 05

Predmet: Suglasnost na tekst Okvirne transportne politike

07-07-2015

04	02-2	1440-10	15
----	------	---------	----

Nakon razmatranja teksta Okvirne transportne politike Bosne i Hercegovine za 2015. – 2030. godinu, dajemo svoju suglasnost da se isti uputi u dalju proceduru za usvajanje u Skupštini Bosne i Hercegovine.

Smatramo da će ovaj dokument doprinijeti daljem jačanju sektora transporta u Bosni i Hercegovini, te da će poslužiti za izradu drugih temeljnih dokumenta, neophodnih da se usvoje na odabranom putu pridruživanja Bosne i Hercegovine članstvu u Evropskoj uniji.

Još jednom izražavamo nadu da će se ovaj dokument brzo usvojiti i iskazujemo svoju spremnost za njegovo implementiranje.

Sa štovanjem,



Dostaviti:

- Imenovanom
- Evidenciji
- a/a