



BOSNIA AND HERZEGOVINA
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT

Broj: 04-04-02-2-1440-15
Sarajevo, 16.7.2015. godine

BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO: 16-07-2015			
Organizaciona jedinica	Klasifikacija	Redni broj	Broj prijema
01-	29	1010/15	

H

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

Na temelju članka IV 4. e) Ustava Bosne i Hercegovine, Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine, na ____ sjednici Zastupničkog doma, održanoj____, 2015. godine i na ____sjednici Doma naroda, održanoj____, 2015. godine, donijela je

ODLUKU
o usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine
za razdoblje od 2015. do 2030. godine

Članak 1.
(Predmet Odluke)

Ovom Odlukom Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine usvaja Okvirnu prometnu politiku Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine (u daljnjem tekstu: Okvirna prometna politika).

Članak 2.
(Okvirna prometna politika)

Okvirna prometna politika je planski i operativni dokument koji predstavlja okvir djelovanja za institucije i pojedince, koji su sukladno svojom nadležnošću, neposredno uključeni u njenu primjenu i čini sastavni dio ove Odluke.

Članak 3.
(Praćenje realizacije)

- (1) Za praćenje realizacije Okvirne prometne politike zadužuje se Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, koje Vijeću ministara Bosne i Hercegovine podnosi Prijedlog godišnjeg izvješća o realiziranju Okvirne prometne politike, na usvajanje.
- (2) Izvješće, iz stavka (1) ovoga članka potvrđuje Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine.

Članak 4.
(Stupanje na snagu)

Ova Odluka stupa na snagu osmog dana od dana objave u „Službenom glasniku BiH“.

PSBiH broj____/15
____2015. godine
Sarajevo

Predsjedatelj
Zastupničkog doma
Parlamentarne skupštine BiH

Predsjedatelj
Doma naroda
Parlamentarne skupštine BiH

OBRAZLOŽENJE

Nacrta Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine

I - PRAVNI TEMELJ

Pravni temelj za donošenje Odluke o usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine sadržan je u članku IV 4 e) Ustava Bosne i Hercegovine, koji kaže da je Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine nadležna i za druga pitanja potrebna za izvršavanje njenih dužnosti.

Člankom 10. Zakona o ministarstvima i drugim tijelima uprave Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 5/03, 42/03, 26/04, 42/04, 45/06, 88/07, 35/09, 59/09, 103/09, 87/12 i 6/13) utvrđeno je da je Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine nadležno za međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu, pripremu i izradu strateških i planskih dokumenata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija, prometa, infrastrukture i informacijskih tehnologija. Shodno navedenom, ovo Ministarstvo je nadležno za pripremu Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine.

II - RAZLOZI DONOŠENJA OKVIRNE PROMETNE POLITIKE

Buduće financiranje prometa u Bosni i Hercegovini od strane međunarodnih finansijskih institucija kao što su Svjetska banke, Europska banka za obnovu i razvitak i Europske investicijske banke uvjetovano je donošenjem Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine, a što je u svezi sa potpisanim Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju između europskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane i Bosne i Hercegovine, s druge strane, koji je stupio na snagu 01. 06. 2015. godine.

Sveukupan cilj Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine jeste održiv razvitak prometnog sustava Bosne i Hercegovine, zasnovanog na očekivanom ekonomskom i društvenom razvitku zemlje, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću tereta i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim centrima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima. Povećati značenje i mobilnost tereta, kapitala i ljudi u novim procesima globalizacije, deregulacije, slobodnih tržišta, integracija i dr. širom svijeta u oblasti prometa.

Dostizanje sveukupnog cilja zahtijeva da svaki vid prometa, uključujući intermodalni i kombinirani promet, doprinosi dostizanju sljedećih ciljeva:

- da zadovolji društvenu i ekonomsku tražnju,
- da pruži najbolju razinu usluge pri najnižim mogućim troškovima,
- da bude siguran i da pruža adekvatne informacije,
- da bude finansijski održiv i da na temelju glavnih izvora financiranja u rasponu od korisničkih naknada, općih proračunskih izvora do privatnog sektora, zadovoljava potrebe održavanjem, poboljšanjem i razvitkom prometne infrastrukture,
- da bude reguliran sukladno EU standardima i propisima, i

da ima minimalno dopušteni negativan utjecaj na okoliš.

Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine je u više navrata pripremalo dokument - prometnu politiku Bosne i Hercegovine, ali isti nisu bili usvajani u Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine.

Na prijedlog Vijeća ministara Bosne i Hercegovine Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2014. do 2020. godine je, na zahtjev Povjerenstva za promet i komunikacije Zastupničkog doma, Kolegij Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine skinuo sa dnevnog reda 3. sjednice Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine, od 15. 01. 2015. godine.

Zaključak je bio da se vrati Vijeću ministara Bosne i Hercegovine, na korekciju i doradu, te da novi saziv Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, postupi po ranije donijetom zaključku Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine sa 62. sjednice, od 23. 01. 2014. godine i sukladno datim sugestijama pripremi novi tekst Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine.

Postupajući po pomenutom zaključku ovo Ministarstvo je korigiralo i doradilo tekst Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine, te pripremi Okvirnu prometnu politiku Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine.

Sukladno zaključku Stručnog kolegija ovog Ministarstva, tekst ove Okvirne politike dostavljen je na mišljenje Federalnom ministarstvu prometa i komunikacija, Ministarstvu saobraćaja i veza Republike Srpske i Vladi Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, te sukladno primjedbama i sugestijama utvrđen Nacrt Okvirne prometne politike.

Napominjemo na izuzetnu važnost donošenja ovoga dokumenta obzirom da Europska komisija, na sastancima Privremenog pododbora za promet, energiju, okoliš i regionalni razvitak inzistira na usvajanju strateških dokumenata u oblasti prometa, odnosno usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine, a zatim i Strategije i Akcionog plana za provedbu te prometne politike.

Ističemo, polazni tekst Prometne politike Bosne i Hercegovine (tada za razdoblje 2013. – 2020. godina) pripremala je konzultantska kuća SAFEGE, iz Brisela tijekom 2008. godine, uz sudjelovanje svih relevantnih subjekata i pojedinaca u Bosni i Hercegovini. Troškove izrade ovoga dokumenta financirala je Europska banka za obnovu i razvitak, iz granta Vlade Francuske.

Prilikom rada na ovom dokumentu, posebna pažnja posvećena je trenutačnoj poziciji Bosne i Hercegovine u procesu pridruživanja Europskoj uniji i obvezama koje ima Bosna i Hercegovina glede usklađivanja svog zakonodavstva sa zakonodavstvom Europske unije u oblasti prometa, te potrebu poboljšanja prometne infrastrukture i osiguranja mogućih načina financiranja.

U dokumentu su obrađene i navedene sve reforme koje Bosna i Hercegovina treba da provede, u ovoj oblasti, u cilju pripreme za pristupanje Europskoj uniji. Shodno tomu navedena je potreba izrade više različitih podsektorskih politika, na način kako su ovi podsektori organizirani u Europskoj uniji.

S obzirom na, Aneks 4. (Ustav Bosne i Hercegovine) Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, oblast prometa nije moguće detaljno regulirati na državnoj razini, te je kroz ovaj dokumenat ostavljena mogućnost da niža razina vlasti u Bosni Hercegovini precizira obveze iz svoje nadležnosti u oblasti prometa, a sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine.

Ciljevi postavljeni u Okvirnoj prometnoj politici su sveobuhvatni za potrebe Bosne i Hercegovine, u smislu postizanja podsektorskih razvojnih ciljeva i napretka, sigurnosti prijevoza putnika i tereta, integriranja u regionalne i razvojne planove Europske unije, povećanja ekonomskih i društvenih standarda.

Smatramo da je razdoblje 2015. – 2030. godina, za realizaciju navedenih ciljeva dosta ambiciozan, ali više nije moguće odgađati usvajanje potrebnih dokumenata. Naprotiv, potrebno je ubrzati određene aktivnosti u cilju neophodnog unaprjeđenja u ovoj oblasti.

Svjesni smo činjenice da Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine ne razrađuje u cjelosti svu problematiku ali predstavlja okvir za početak neophodnih aktivnosti u cilju napretka Bosne i Hercegovine u ovoj oblasti te pristup finansijskim institucijama Europske unije.

Napominjemo, da je Bosni i Hercegovini zbog nepostojanja Okvirne prometne politike trenutačno onemogućen pristup fondovima za projekte u oblasti prometa pod instrumentom IPA II kao i da Europska unija, po ovom pitanju, neće promijeniti svoj stav dok se ne usvoji Strategija prometa Bosne i Hercegovine.

Isto tako njeno usvajanje je prvi korak za usvajanje daljnjih strateških dokumenata, za sektor i podsektore koji će omogućiti pristup pomenutim finansijskim instrumentima.

Naime, bez Okvirne prometne politike, nema ni Strategije, a bez Strategije prometa nema ni Akcionog plana a ni IPA II fondova u sektoru prometa. U takvom razvitku situacije se također može očekivati i suzdržan stav banaka kreditora koje će pratiti temeljnu politiku Europske unije u sferi financiranja projekata u sektoru prometa (naročito EIB i EBRD) koje plasiraju sredstva Europske unije, te mehanizma Investicijskog okvira za Zapadni Balkan.

S tim u svezi, još jednom napominjemo da je usvajanje predloženog dokumenta temelj za daljnji nastavak aktivnosti u pripremi Strategije i Akcionog plana prometa Bosne i Hercegovine, bez koje Europska unija neće Bosni i Hercegovini omogućiti pristup fondovima za infrastrukturne projekte unutar IPA II programa.

Uzimajući u obzir da je vrijeme potrebno za ugovaranje tendera najmanje 8 mjeseci i čak i kada bi Izaslanstvo Europske unije u Bosni i Hercegovini preko pristupnih fondova odobrila potrebna sredstva za izradu strategije prometa, ista se ne bi mogla početi raditi prije navedenog roka od 8 mjeseci.

Za izradu strategije je također potrebno najmanje 9 mjeseci, što u konačnici znači da ukoliko bi se odmah usvojila predložena Okvirna prometna politika, a Izaslanstvo Europske unije u Bosni i Hercegovini odobrila potrebnih cca 1.000.000,00 KM za izradu strategije, ista ne bi mogla biti urađena ni do kraja iduće 2016. godine. Ponovo skrećemo pažnju da se usvajanjem Strategije prometa koja prozilaži iz Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine, stječu uvjeti za pristup Bosne i Hercegovine infrastrukturnim fondovima u oblasti prometa.

Imajući u vidu navedeno, ističemo da je veoma bitno da se ovaj put usvoji dostavljena Okvirna prometna politika i da se ne ponovi greška iz 2001. godine kada u Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine nije usvojen Master plan prometa Bosne i Hercegovine kao državne strategije prometa.

III OBRAZLOŽENJE PREDLOŽENIH RJEŠENJA

Člankom 1. utvrđeno je da Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine usvaja Okvirnu prometnu politiku Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. godine.

Člankom 2. utvrđeno je da je Okvirna prometna politika planski i operativni dokument koji predstavlja okvir djelovanja za institucije i pojedince koji su sukladno svojom nadležnosti neposredno uključeni u njenu primjenu i čini sastavni dio ove Odluke.

Člankom 3. utvrđeno je da je za realizaciju Okvirne prometne politike zaduženo Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, koje Vijeću ministara Bosne i Hercegovine, na usvajanje podnosi Prijedlog godišnjeg izvješća o realiziranju Okvirne prometne politike za razdoblje od 2015. do 2030. godine, te da isti potvrđuje Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine.

Člankom 4. utvrđeno je da ova Odluka stupa na snagu osmog dana od dana objave u „Službenom glasniku BiH“.

IV FINACIJSKA SREDSTVA ZA PROVEDBU

Za provedbu Okvirne prometne politike nisu potrebna finacijska sredstva, ali je ovaj dokument pretpostavka osiguranja finacijskih sredstava za rad i razvitak u sektoru prometa, putem sopstvenih izvora, zaduženja ili privatnog sektora.

Prometna politika i njena implementacija trebaju se detaljno elaborirati kroz Prometnu strategiju i Akcioni plan, navodeći konkretne aktivnosti i programe koji će se poduzeti, nadležnosti, vremenski okvir i pokazatelje realizacije. Pri izradi ovih dokumenata utvrdit će se iznos sredstava potrebnih za njihovo realiziranje.

V OPIS KONZULTACIJA VOĐENIH U PROCESU IZRADE OKVIRNE PROMETNE POLITIKE

U postupku pripreme Nacrta Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. do 2030. isti je dostavljen nadležnim entitetskim ministarstvima i Vladi Brčko distrikta Bosne i Hercegovine na mišljenje i njihove primjedbe i sugestije su unesene u tekst Nacrta.

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	Temeljni principi	6
4	Opredjeljenja	9
4.1	Podstjecanje integracije BiH u EU i regionalne suradnje.....	9
4.2	Podstjecanje održivog ekonomskog i društvenog razvitka.....	10
4.2.1	Osiguravanje institucionalne učinkovitosti	10
4.2.2	Osiguravanje financijske održivosti	11
4.2.3	Stimuliranje ekonomskog razvitka	12
4.2.4	Staranje 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 bazni dokument, na temelju kojeg će se, u procesu napretka i razvitka prometnog sektora (u daljnjem tekstu: Sektor), donositi strategija razvitka, propisi, programi, planovi i drugi akti, te odlučivati o smjerovima razvitka, akcionim planovima i prioritetima na razini Bosne i Hercegovine, njenih entiteta i Brčko distrikta BiH, a sukladno Ustavu BiH.

Izrađena je:

Polazeći od opredjeljenja za razvitkom Bosne i Hercegovine kao modernog društva sa razvijenom ekonomijom sposobnom da se uključi u regionalne i europske integracije i postane dio njih;

Imajući u vidu da je prometni sustav izuzetna potreba građana i ekonomije i da ima značajnu ulogu u sveukupnom društvenom i ekonomskom razvitku i budućnosti Bosne i Hercegovine, te da predstavlja ključ za smanjenje razvojnog raskoraka između Bosne i Hercegovine i Europske unije i snažno sredstvo integracionih 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 prihvatajući specifičnu odgovornost i odlučujuću ulogu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, entitetskih vlada, Vlade Brčko distrikta BiH, parlamenata i drugih relevantnih subjekata, prije svega za stvaranje pogodnog ambijenta za ubrzani razvitak i izgradnju adekvatne prometne infrastrukture i servisa putem usvajanja adekvatne politike, strategija i akcionih planova implementacije.

1 Vizija

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

1. Ekonomičnim i učinkovitim prometnim sustavom, eksploatirajući koristi svakog vida prometa pri najnižim mogućim troškovima, uz visok stupanj sigurnosti i pružajući najvišu moguću kvalitetu usluga postići punu učinkovitost prometnih usluga za građane i ekonomiju, kao i ekonomski i društveni rast i razvitak Bosne i Hercegovine, njenih entiteta i Brčko distrikta BiH.
2. Razvitak prometnog sustava usmjeren na tržišni i konkurencijski temelj, a adekvatnim regulatornim okvirom osigurati zaštitu korisnika prometnih usluga od monopolističkog ponašanja pružatelja usluga, bez favoriziranja bilo kog pojedinačno ili jednog vida prometa u odnosu na druge.
3. Prometni sustav zemlje potpuno usklađen sa propisima i standardima Europske unije (EU), pravilima Svjetske trgovinske organizacije (WTO), a sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine.

2 Ciljevi

Sveukupan cilj *Okvirne prometne politike* Bosne i Hercegovine jeste održiv razvitak prometnog sustava zemlje, entiteta, i Brčko distrikta BiH, utemeljen na očekivanom ekonomskom i društvenom razvitku zemlje, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću tereta i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim centrima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima. Povećati mobilnost tereta, kapitala i ljudi u novim procesima globalizacije, deregulacije, slobodnih tržišta, integracija i dr. u oblasti prometa.

Dostizanje sveukupnog cilja zahtijeva da svaki vid prometa, uključujući intermodalni i kombinirani promet, doprinosi dostizanju sljedećih ciljeva:

- ☐ da zadovolji društvenu i ekonomsku tražnju,
- ☐ da pruži najvišu razinu usluge pri najnižim mogućim troškovima,
- ☐ da ispunjava zahtjeve glede informacijskog sustava i sigurnosti,
- ☐ da bude finansijski održiv i da na temelju glavnih izvora financiranja u rasponu od korisničkih naknada, općih proračunskih izvora do privatnog sektora, zadovoljava potrebe održavanja, poboljšanja i razvitka prometne infrastrukture,
- ☐ da bude reguliran sukladno EU standardima i propisima i Ustavom Bosne i Hercegovine,
- ☐ da ima minimalno dopušteni negativan utjecaj na okoliš, i
- ☐ da osigura razvitak prometa u funkciji europske povezanosti Bosne i Hercegovine.

3 Temeljni principi

Politička volja i opredjeljenje. Ovo je preduvjet za dostizanje željenog stanja i ciljeva *Okvirne prometne politike*. Zbog toga, od najveće je važnosti otvorena i transparentna rasprava o politici i strategiji *Sektora* sa 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 zajednički sa finansijskim institucijama pripremajući višegodišnje Proračunske *programe* sa odgovarajućim *Srednjoročnim okvirima utroška finansijskih sredstava*. Redoviti dijalog i koordinacija esencijalni su za osiguravanje transparentnosti, konzistentnosti i učinkovitog upravljanja *Sektorom*, uključujući nadzor i ocjenu programa i projekata koji su u realizaciji.

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

Uravnotežen pristup Sektoru prometa. Osiguravanje uravnoteženog pristupa u *Sektoru prometa* važno je za održiv ekonomski i društveni razvitak zemlje. Ovo će omogućiti kompletan doprinos *Okvirne prometne politike* dugoročnom razvitku Bosne i Hercegovine, kao i njenih entiteta i Brčko distrikta BiH.

Princip planiranja održavanja, rekonstrukcije i izgradnje. Kod dodjele (raspodjele) raspoloživih sredstava, najuobičajeniji princip je dati prioritet održavanju postojeće prometne infrastrukture i sredstava, što se posebno odnosi na podsektore cesta i željeznica. Redovito i periodično održavanje, uključujući eliminiranje zaostalog neodržavanja, mora

dobiti planski prioritet nad rekonstrukcijom ili novogradnjom, tretiranim kao poboljšanja. Ova vrsta pristupa sprječava propadanje prijetodnih investicija i predstavlja troškovno najefektivniji pristup kod upravljanja infrastrukturom.

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

Poboljšanje učinkovitosti prometa. Učinkovitost prometa mora biti poboljšana fer-cjenovnom konkurencijom utemeljenom na pristupu komercijalnog određivanja cijena, što bi trebalo ohrabriti i pružiti više izbora 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. Ovaj princip treba biti razmatran kao glavni korak za prevazilaženje naslijeđenih neučinkovitosti i predvidljivih prepreka u *Sektoru*. Uključivanje privatnog sektora u pružanju prometnih usluga mora sadržavati ocjenu očekivanih koristi od takvog uključivanja, primarno ciljajući smanjenje troškova za korisnike, veći izbor za korisnike izbjegavajući monopole na temelju shema za fer-cijene, usklađenost sa sigurnosnim pravilima i minimizaciju negativnih utjecaja na okoliš. Ovo uključivanje odnosi se na svaki vid prometa u *Sektoru* i traži dodano ohrabrenje za donošenje prikladnog regulativnog okvira, posebno za usluge u podsektorima željeznica, civilnog zrakoplovstva, unutarnjih plovni puteva, intermodalnom prometu i dr.

Princip "korisnik plaća". Preduvjet za poboljšanu održivost prometne infrastrukture zemlje je usvajanje principa nadoknade troškova, koji pretpostavlja veću komercijalizaciju u upravljanju infrastrukturom.

Ovo se posebno odnosi na poštivanje prilagođenih i zaštićenih korisničkih naknada prikupljenih preko uobičajenih instrumenata kao što su cestarine, akcize, naknade iz registracije, naknade iz dozvola, itd. Ovaj princip odnosi se na svaki vid prometa, a ne samo za ceste, koje su tradicionalno najnaprednije u korištenju navedenih instrumenata. Princip se izvorno odnosi na uobičajen termin "*korisnik plaća*", koji pretpostavlja da korisnici plaćaju punu cijenu naspram razine pruženih usluga.

Sigurnost ispred svega. Sigurnost treba postati najviši prioritet da bi se smanjio veliki broj udesa, posebno u podsektoru cesta, i da bi se smanjili relativno visoki društveni troškovi koji proizilaze iz tih udesa.

Aktivno se odnositi prema okolišnim i društvenim pitanjima. Ovaj princip pretpostavlja aktivan odnos prema navedenim pitanjima u *Okvirnoj prometnoj politici*.

To uključuje mjere koje mogu doprinijeti troškovno najefektivnijem načinu smanjenja ili ublažavanja negativnih okolišnih efekata prouzročenih prometnim operacijama. Regulativa koja se odnosi na uposlone u prometu treba uključivati socijalne aspekte, a primjena takve regulative će smanjiti utjecaj „sive ekonomije“.

4 Opredjeljenja

Sektor prometa treba doprinijeti postizanju i sljedećih ciljeva:

- (i) stvoriti uvjete za održiv i uravnotežen ekonomski razvitak,
- (ii) poboljšati životni standard, i
- (iii) ubrzati EU integracije.

Mada 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 preko ciljeva koji se koriste kao dva glavna strateška pristupa za *Okvirnu prometnu politiku*:

- (i) podstjecanje EU integracije i regionalne suradnje, i
- (ii) podstjecanje održivog društvenog i ekonomskog razvitka.

4.1 Podstjecanje EU integracije i regionalne suradnje

Sektor treba doprinijeti procesu integracije u EU. *Protokol o kopnenom prometu*, sadržan u "Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju", identificirao je obuhvat reforme i restrukturiranja *Sektora* dostignut do sada. To pruža temelj za suradnju sa EU u sljedećim pitanjima:

- ☐ Koordiniran razvitak prometne infrastrukture,
- ☐ pristup tržištu, na recipročnom osnovu, u oblasti cestovnog i željezničkog prometa,
- ☐ bitne zakonske i administrativne mjere podrške, uključujući komercijalne, poreske, društvene i tehničke mjere,
- ☐ razvijanje prometnog sustava, koji ispunjava okolišne potrebe, kao i redovita razmjena informacija o prometnoj politici, posebno u svezi sa prometnom infrastrukturom.

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

1. Nastaviti koordinaciju sa EU u svezi sa planiranjem infrastrukture i propisa u Sektoru.
2. Na raznim razinama, vlast će uspostaviti procedure za osiguranje konzistentnosti <i>Okvirne prometne politike</i> sa predstojećim dokumentima elaboriranim na razini entiteta, Brčko distrikta BiH, kantona ili općina
3. Poduzeti potrebne korake za razvitak 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 promovirati <i>twinning</i> inicijative sa vladama država, koje su članice EU.

4.2 Podstjecanje održivog ekonomskog i društvenog razvitka

Razvojem *Sektora* doprinijeti stvaranju uvjeta za održiv i stalan ekonomski razvitak, na sljedeći način:

- (i) osiguravanjem institucionalne učinkovitosti,
- (ii) osiguravanjem financijske održivosti,
- (iii) stimuliranjem ekonomskog razvitka, i
- (iv) staranjem o okolišnim i društvenim utjecajima.

4.2.1 Osiguravanje institucionalne učinkovitosti

U cilju osiguranja institucionalne učinkovitosti nadležne vlasti će uraditi sljedeće:

6. Uraditi detaljan pregled mehanizama za provedbu i uspostaviti racionalan i konzistentan zakonski i institucionalni okvir djelovanja u Sektoru.
7. Sve razine vlasti će osigurati konzistentnost, transparentnost i primjenjivost zakonskih akata širom zemlje na pristupu jednoobraznosti da bi se ispunile obveze preuzete iz bilateralnih sporazuma i <i>Protokola o kopnenom prometu</i> unutar <i>Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju</i> i postigli ciljevi <i>Okvirne politike prometa</i> .
8. Aktivno raditi na stvaranju financijske održivosti željezničkog sektora.
9. Nastaviti sa usklađivanjem zakonodavstva u podsektoru zrakoplovstva sa odgovarajućim EU

<i>Acquis-om</i> i Ustavom zemlje, a sukladno ESAA sporazumu posebno u odnosu na ISAO, EASA i Eurocontrol, te nastaviti sa implementacijom Strategije razvitka sustava za upravljanje zračnim prometom u BiH.
10. Elaborirati posebnu strategiju o pomorskom prometu, pri čemu je potrebno razmotriti sve moguće načine promocije intermodalnosti.

4.2.2 Osiguranje financijske održivosti

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

11. Sukladno međunarodnim sporazumima i Ustavom Bosne i Hercegovine, uskladiti sa europskim svoje postojeće standarde i propise za održavanje, kao i za poboljšanje i razvitak infrastrukture.
12. Primijeniti princip „korisnik plaća“ kao vodeći princip za održavanje prometne infrastrukture.
13. Elaborirati opći i racionalni sustav vrijednovanja infrastrukturnih projekata.
14. Nastaviti: (i) elaborirati i stalno ažurirati sektorske programe sa višegodišnjim okvirnim proračunom i <i>Srednjoročnim okvirom rashoda</i> , i (ii) promovirati standardizaciju financijskih izvješćivanja, posebno u smislu javne transparentnosti.
15. Sukladno obvezama proisteklim iz Protokola o stabilizaciji i pridruživanju u cilju harmoniziranja oporezivanja za ceste, predvidjeti pregovore poduzimajući u međuvremenu 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.
16. Uskladiti akcizu za gorivo i naknadu iz registracije vozila usmjerenih za održavanje (redovito, periodično i zimsko), sukladno EU Direktivama.
17. Osigurati adekvatna izdvajanja iz korisničkih naknada za ceste za javna cestovna poduzeća, uz poboljšanje predvidljivosti financiranja putem proračunskih programa i sistematiziranjem korištenja <i>Srednjoročnog okvira rashoda</i> usaglašenog sa nadležnostima definiranim Ustavom BiH.

<p>18. Utvrditi posebne naknade za ceste preko akciza na privremenoj osnovi za poboljšanja na magistralnoj i regionalnoj cestovnoj mreži i izgradnji autocesta, držeći sveukupnu razinu oporezivanja potrošnje goriva sličnim kao u susjednim zemljama koje se takmiče na istim tržištima.</p> <p>Ovo će doprinijeti privlačnosti projekata za modele JPP.</p>
<p>19. Da bi se prevazišao nedostatak praktičnog iskustva sa JPP-projektima u zemlji, mobilizirati međunarodnu tehničku stručnu pomoć za izgradnju kapaciteta na temelju najboljih međunarodnih praksi i regionalnih iskustava.</p>
<p>21. U željeznicama financijska održivost može se razmatrati samo dugoročno, uz financijsku podršku od entitetskih vlada i vanjskih financijera tijekom razdoblja restrukturiranja ovoga podsektora sukladno ključnim EU Direktivama, inkorporisanim u državnom <i>Zakonu o željeznicama</i>. Za financijsku održivost željeznica treba napraviti dugoročni financijski plan za razdoblje do 2030. godine.</p> <p>Vlade shvaćaju da željeznička poduzeća moraju pružati financijski održive usluge. Postupci za uspostavu <i>Obveze pružanja javnih usluga (PSO)</i> i <i>Ugovora o pružanju javnih usluga (PSC)</i> bit će reformirani omogućavajući sprječavanje sadašnje prakse "subvencioniranja po horizontali", tj. prelijevanje prihoda iz teretnog u putnički željeznički promet.</p>
<p>22. U civilnom zrakoplovstvu u maksimalno mogućoj mjeri osigurati samoodrživo financiranje putem namjenskih naknada za pružanje usluga ostvarenih vlastitom djelatnošću, uključujući i naknade za pružanje usluga u zračnoj plovodbi. Ovako prikupljena sredstva ne 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. Za unutarnje plovne puteve, financijska održivost može se razmatrati samo dugoročno (10 godina), uz financijsku podršku od vlada i vanjskih finansijera.</p>

4.2.3 Stimuliranje ekonomskog razvitka

Usklađen i učinkovit prometni sustav podržava ciljeve ekonomskog razvitka i doprinosi poboljšanom kvaliteti života.

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

Neučinkovitosti i nepotrebna dupliciranja i neusklađenost u upravljanju i investiranju u prometni sustav nameću suvišne troškove ekonomskom razvitku. Regulativa i investicije trebaju biti racionalizirane i koordinirane na svim razinama širom zemlje. Dugoročno, izravno su povezani ekonomski razvitak sa prometnim kapacitetom i u tom smislu preduzeti sljedeće aktivnosti:

24. Dati najveći prioritet poboljšanju stanja postojeće infrastrukturne mreže, elaborirati akcioni plan za poboljšanje i razvitak cestovne mreže širom zemlje do 2017. godine.
25. Prema <i>Protokolu o kopnenom prometu</i>¹, harmonizirati standarde za poboljšanje sa EU do 2020. godine.
26. Definirati i sistematizirati korištenje kriterijuma za ocjenu projekata, uglavnom utemeljenih na ekonomskoj stopi povrata investicije, da bi se dobila veća vrijednost za novac kod značajnih kapitalnih rashoda u <i>Sektoru</i>.
27. Plan za poboljšanje i shema koordiniranog razvitka autocesta širom zemlje bit će usvojeni zajednički između državne i entitetskih vlada da bi se pružio privlačan temelj za potencijalne javno-privatne poduhvate (JPP).
28. Vlasti su opredjeljenje da društveni, ekonomski i okolišni troškovi i koristi vidova prometa moraju biti uzeti u obzir u procesu donošenja odluka da bi se promoviralo fer-takmičenje i ohrabrio intermodalni promet. Koraci u reguliranju cijena između različitih vidova prometa, koje treba da budu fer i transparentne korisnicima, bit će definirani i provedeni do 2016. godine, sukladno <i>Protokolu o kopnenom prometu</i>.

Nepouzdanost i nekonzistentnost podataka dobivenih od strane statističkog sustava onemogućavaju adekvatan nadzor *Sektora*, pouzdano određivanje prioriteta investiranja i adekvatno postavljanje strateške mape puta.

29. Realizirati uspostavu transparentnog i konzistentnog statističkog sustava, fokusirajući se na prometne pokazatelje i podržavajući poboljšanja već dostignuta putem financiranja od strane EC.
--

Pritisci "sive ekonomije" se osjećaju na cijenama (prepreka za moderniziranje *Sektora*), kao i na plaćama (prepreka za jačanje socijalne regulative).

30. Poduzeti sve korake na podstjecanju moderniziranja operacija u cestovnom prometu stavljajući pod kontrolu prometne aktivnosti realizirane izvan fiskalnog okvira.
--

¹ EU Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju

Carinska tijela će biti uključena, a inspekcijske ovlasti ojačane, sukladno Ustavu BiH. Tijela će podstjecati liberalizaciju tržišta.

U **željezničkom prometu**, slabo stanje infrastrukture i voznog parka povećava financijske gubitke i prijeti održivosti željezničkih operacija.

31. Podržati programe preobuke i smanjivanja radne snage za borbu protiv prekomjernog broja osoblja i niske produktivnosti željezničkog prometa.

Konkurencija u cestovnom prometu, u odnosu na nedovoljno razvijene usluge u željezničkom putničkom prometu, dodano je pitanje i potrebno se sa njim suočiti najprije kroz buduću sveobuhvatnu *Studiju tržišta u putničkom prometu (željeznički, zračni i cestovni)* sa posebnim fokusom na mogućnosti željeznica da zadrži određene linije u putničkom prometu pod prijedno navedenim reformiranim PSO/PSC podlogama.

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

32. Izraditi Strategiju razvitka mreže zračnih luka u entitetima i BiH u cjelosti, kojom je za svaku zračnu luku potrebno sagledati ulogu i perspektivu s ciljem definiranja programa razvitka i samoodrživog financiranja, uključujući, po potrebi, i privatizaciju, davanje u koncesiju, i druge modele JPP radi rasterećenja proračuna njihovih vlasnika. S tim u svezi, izvršiti ažuriranje postojećih Master planova razvoja međunarodnih zračnih luka u BiH. Unutar strategije sagledati ulogu i perspektive športskih letjelišta, kao i heliodroma koji bi se gradili u neposrednoj blizini kliničkih centara i bolnica.

Većina zračnih luka imat će dovoljan kapacitet za zadovoljenje očekivanog obujma prometa nakon određenih umjerenih poboljšanja, iako značajne dodane investicije mogu također biti potrebne.

33. Osigurati da međunarodne zračne luke u BiH kontinuirano ispunjavaju regulatorne zahtjeve kako bi mogli imati validne Potvrde operatora zračne luke za međunarodni zračni promet. Dalje investicije vršiti srazmjerno njihovim stvarnim ekonomskim i financijskim potencijalima međunarodnih zračnih luka u BiH, odnosno njihovih vlasnika.

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

Intermodalni promet i infrastruktura su nedovoljno razvijeni i prepušteni pojedinačnim inicijativama sa potencijalnim dupliciranjima i neučinkovitostima.

Na primjer, teretna cestovna vozila u izravnom prometu, uključujući daljinske relacije, trenutno se koriste kao najpodesniji vid 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 Staranje o okoliškim i društvenim utjecajima

Stanovište je Vijeća ministara, vlada entiteta i Brčko distrikta BiH da prometne operacije moraju biti energetske učinkovite. Isto tako, projekti prometne infrastrukture trebaju sadržavati sve neophodne mjere u minimiziranju njihovih utjecaja na okoliš. Sigurnost, posebno u podsektoru cesta, mora biti zastupljena u svim fazama donošenja odluka, kako glede regulative, tako i kod planiranja infrastrukturnih projekata.

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

Zajednička izjava potpisana sa EU, postavlja ograničenja plinskih emisija i buke, što predstavlja preduvjet za neograničeni ulaz u EU, posebno za teška teretna vozila. Negativni lokalni i globalni okolišni efekti od prometa trebaju biti smanjeni putem obrazovanja, regulative, tehnologije i investiranja.

36. Vijeće ministara i vlade entiteta i Brčko distrikta BiH minimizirat će štetne efekte prometa: (i) poboljšanjem učinkovitosti postojećih mreža cesta i željeznica, (ii) minimiziranjem okolišnih i društvenih utjecaja projekata izgradnje infrastrukture, i (iii) promidžbom intermodalnog prometa, (iv) osiguravanjem odgovarajućih subvencija za nabavu ekološki prihvatljivijih vozila

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

Dodata prepreka je nedostatak kvalificiranog i iskusnog osoblja u javnom sektoru kod realiziranja EIA i kontrole provedbe *Planova upravljanja okolišom* (EMP).

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

Sigurnost na cestama: Zemlja se suočava sa značajnim izazovom stvaranja prihvatljivih razina sigurnosti, posebice u cestovnom prometu, sukladno EU normama.

39. Vlade entiteta i Brčko distrikta BiH provest će strategiju za izgradnju sustava upravljanja sigurnosti prometa na cestama koji proizvodi rezultate na upravljivoj i održivoj osnovi.

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

Financiranje namijenjeno podizanju sigurnosti je relativno ograničeno.

40. Za borbu protiv ovakve situacije, sve razine vlasti će dati visok prioritet sljedećim mjerama:

- (i) poboljšanje dionica sa visokim rizikom događanja prometnih nezgoda;
- (ii) sistematizacija provjere sigurnosti cesta i tunela (sa 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 neophodan 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 posebice tretirati u cilju unaprijeđenja općeg stanja sigurnosti prometa.

41. U sklopu sveukupnog uvida u sustav pregleda vozila, nadležne razine vlasti će usvojiti EU usklađene podzakonske akte i ojačaće poziciju inspektora/Inspektorata, sukladno Ustavu BiH.

Socijalnu regulativu potrebno je dalje unaprjeđivati i usklađivati sa EU regulativom kad su u pitanju vozači.

42. Nadležne razine vlasti će poduzeti sve mjere kako bi se osiguralo progresivno prihvatanje zakona u odnosu na EU standarde iz oblasti rada; (ii) i redovite provjere profesionalnih sposobnosti instruktora, certificiranje inicijalno obavljenih obuka i progresivan pristup raznim kategorijama vozačkih dozvola.

5 Smjernice za realiziranje Okvirne prometne politike

Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine pruža opći okvir djelovanja za postizanje novog željenog stanja (vizije) i definiranog sveukupnog cilja *Okvirne prometne politike* za vremensko razdoblje od 2015. do 2030. godine.

Okvirnu prometnu politiku i njenu implementaciju treba detaljno elaborirati, sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine, kroz strateške dokumente i akcione planove definirajući ciljeve, zadatke i konkretne aktivnosti koje će se poduzeti.

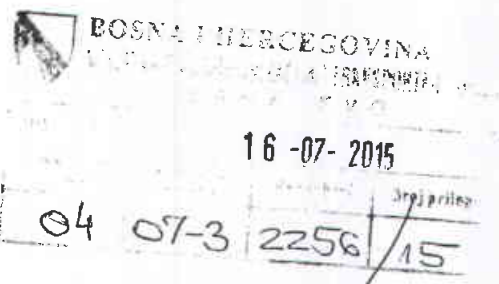


Broj: 05-07-1-1822-6/15
Sarajevo, 16. 7. 2015. godine

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.

Zadužno 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 PROMETA SARAJEVO			
Datum: 01-07-2015			
Operativna jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Str. od uk.
06	02-2	1440-8	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 nacrta 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.

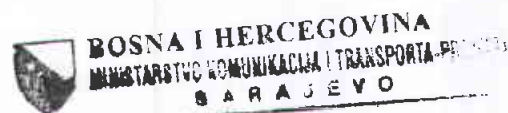
Takođe, Ured za zakonodavstvo sugerira da se pripremi i dostavi, u daljoj proceduri, obrazloženje uz Okvirnu prometnu politiku, a što je sukladno članku 32. Poslovnika o radu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“, broj 22/03).

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

PREMIJENO:			
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 Влада Републике Српске број 04/1-012-2-12288/15 од 18.06.2015. године, којим се Влада Републике Српске:

- упознала и прихватила Информацију о изradi 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.



[Handwritten signature]

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

Жељка Цвијановић

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



Nedim (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 KOMUNIKACIJA I PROMETA			
SARAJEVO			
PRIMLJENO: 16-06-2015			
Upravitelj	Upravitelj	Redovnik	Primoprim
04	02-2	1440-4	15

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