БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА

###### Оквирна транспортна политика Босне и Херцеговине

###### за период од 2015. до 2030. године

**мај 2015. године**

Садржај

[1 Визија 4](#_Toc418013390)

[2 Циљеви 5](#_Toc418013391)

[3 Основни принципи 6](#_Toc418013392)

[4 Опредјељења 9](#_Toc418013393)

[4.1 Подстицање интеграције БиХ у ЕУ и регионалне сарадње 9](#_Toc418013394)

[4.2 Подстицање одрживог економског и друштвеног развоја 10](#_Toc418013395)

[4.2.1 Обезбјеђивање институционалне ефикасности 10](#_Toc418013396)

[4.2.2 Обезбјеђивање финансијске одрживости 11](#_Toc418013397)

[4.2.3 Стимулисање економског развоја 13](#_Toc418013398)

[4.2.4 Старање о околинским и друштвеним утицајима 16](#_Toc418013399)

[5 Смјернице за реализовање Оквирне транспортне политике 19](#_Toc418013400)

###### 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** одопредјељења за развојем Босне и Херцеговине као модерног друштваса 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.



# 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 (WТО), а у складу са Уставом Босне и Херцеговине.

# 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.**



# 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* п*олитике*.

**Усклађеност између политике, стратегије и утрошка финансијских средстава.** Усклађеност стратешких докумената на свим нивоима власти (држава, ентитет, Брчко дистрикт БиХ, кантон и општина) предуслов је за постизање циљева и резултата формулисаних у *Оквирној транспортној политици.* Програмирање расхода мора бити елаборисано заједнички са финансијским институцијама припремајући вишегодишње Буџетске *програме* са одговарајућим *Средњорочним оквирима утрошка финансијских средстава*. Редовни дијалог и координација есенцијални су за обезбјеђивање транспарентности, конзистентности и ефикасног управљања *Сектором*, укључујући надзор и оцјену програма и пројеката који су у 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, најуобичајенији 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 најефективнији 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 смањио 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“.

# Опредјељења

*Сектор транспорта* треба допринијети постизању и сљедећих циљева:

1. створити услове за одржив и уравнотежен економски развој,
2. побољшати животни стандард, и
3. 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 опредијељени за побољшање животног стандарда преко циљева који се користе као два главна стратешка приступа за *Оквирну* *транспортну политику*:

1. подстицање ЕУ интеграције и регионалне сарадње, и
2. подстицање одрживог друштвеног и економског развоја.

## 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 реструктуирања *Сектора* достигнут до сада. То пружа основ за сарадњу са ЕУ у сљедећим питањима:

* Координиран развој транспотне 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 околинске потребе, као и редовна размјена информација о транспортној политици, посебно у вези са транспортном инфраструктуром.

У том смислу власти у Босни и Херцеговини су опредијељене у извршењу сљедећих активности:

|  |
| --- |
| 1. **Наставити координацију са ЕУ у вези са планирањем инфраструктуре и прописа у Сектору.** |
| 1. **На разним нивоима, власт ће успоставити процедуре за обезбјеђење конзистентности *Оквирне* *транспортне политике* са предстојећим документима елаборисаним на нивоу ентитета, Брчко дистрикта БиХ, кантона или општина** |
| 1. **Предузети потребне кораке за развој мултимодалне регионалне транспортне мреже.** |
| 1. **Предузети све потребне кораке у складу са *Протоколом о копненом транспорту* за провођење значајних развојних пројеката који се односе на друмске и желјезничке правце у Босни и Херцеговини.** |
| 1. **Предузети интензивне програме обуке и промовисати *twinning* иницијативе са владама држава, које су чланице ЕУ.** |

## Подстицање одрживог економског и друштвеног развоја

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

1. обезбјеђивањем институционалне ефикасности,
2. обезбјеђивањем финансијске одрживости,
3. стимулисањем економског развоја, и
4. старањем о околинским и друштвеним утицајима.

### Обезбјеђивање институционалне ефикасности

У циљу обезбјеђења институционалне ефикасности надлежне власти ће урадити сљедеће:

|  |
| --- |
| 1. **Урадити детаљан преглед механизама за провођење и успоставити рационалан и конзистентан законски и институционални оквир дјеловања у Сектору.** |
| 1. **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 *Протокола о копненом транспорту* у оквиру *Споразума о стабилизацији и придруживању и постигли циљеви Оквирне политике транспорта*.** |
| 1. **Активно радити на стваранју финансијске одрживости жељезничког сектора.** |
| 1. **Наставити са усклађивањем законодавства у подсектору ваздухопловства са одговарајућим ЕУ *Acquis-ом* и Уставом земље, а у складу са ЕSАА споразумом посебно у односу на ISАО, ЕАSА и Eurocontrol, те наставити са имплементацијом Стратегије развоја система за управљање ваздушним саобраћајем у БиХ.** |
| 1. **Елаборисати посебну стратегију о поморском саобраћају, при чему је потребно размотрити све могуће начине промоције интермодалности.** |

### 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 опредијељене:

|  |
| --- |
| 1. **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.** |
| 1. **Примијенити принцип „корисник плаћа“ као водећи принцип за одржавање транспортне инфраструктуре.** |
| 1. **Елаборисати општи и рационални систем вредновања инфраструктурних пројеката.** |
| 1. **Наставити:**   **(i) елаборисати и стално ажурирати секторске програме са вишегодишњим оквирним буџетом и *Средњорочним оквиром расхода*, и**  **(ii) промовисати стандардизацију финансијских извјештавања, посебно у смислу јавне транспарентности.** |
| 1. **У складу са обавезама проистеклим из Протокола о стабилизацији и придруживању у циљу хармонизовања опорезивања за путеве, предвидјети преговоре предузимајући у међувремену увид у износе издвајања из накнада, као и методе за њихов обрачун. Узимајући у обзир финансијске потребе за прописно одржавање путне мреже, ревидирана структура корисничких накнада биће елаборисана и проведена.** |
| 1. **Ускладити акцизу за гориво и накнаду из регистрације возила усмјерених за одржавање (редовно, периодично и зимско), у складу са ЕУ Директивама.** |
| 1. **Обезбиједити адекватна издвајања из корисничких накнада за путеве за јавна друмска предузећа, уз побољшање предвидљивости финансирања путем буџетских програма и систематизовањем коришћења *Средњорочног оквира расхода* усаглашеног са надлежностима дефинисаним Уставом БиХ.** |
| 1. **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.**   **Ово ће допринијети привлачности пројеката за моделе ЈПП.** |
| 1. **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.** |
| **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 *Закону о жељезницама*. За финансијску одрживост жељезница треба направити дугорочни финансијски план за период до 2030. године.**  **Владе схватају да жељезничка предузећа морају пружати финансијски одрживе услуге. Поступци за успостављање *Обавезе пружања јавних услуга* (PSО) и *Уговора о пружању јавних услуга* (PSC) биће реформисани омогућавајући спречавање садашње праксе "субвенционисања по хоризонтали", тј. прелијевање прихода из теретног у путнички жељезнички саобраћај.** |
| * 1. **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.** |
| * 1. **За унутрашње пловне путеве, финансијска одрживост може се разматрати само дугорочно (10 година), уз финансијску подршку од влада и спољних финансијера.** |

### 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 сљедеће 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 транспорту***[[1]](#footnote-1)**, хармонизовати стандарде за побољшање са ЕУ до 2020. године.** |
| **26. Дефинисати и систематизовати коришћење критеријума за оцјену пројеката, углавном заснованих на економској стопи поврата инвестиције, да би се добила већа вриједност за новац код значајних капиталних расхода у *Сектору*.** |
| 1. **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).** |
| 1. **Власти су опредјељење да друштвени, економски и околински трошкови и користи видова транспорта морају бити узети у обзир у процесу доношења одлука да би се 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.

|  |
| --- |
| 1. **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).

|  |
| --- |
| 1. **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.

|  |
| --- |
| 1. **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 реформиcаним 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.

|  |
| --- |
| 1. **Израдити Стратегију развоја аеродромске мреже у ентитетима и БиХ у цјелини, којом је за сваки аеродром потребно сагледати улогу и перспективу с циљем дефинисања програма развоја и самоодрживог финансирања, укључујући, по потреби, и приватизацију, давање у концесију, и друге моделе ЈПП ради растерећења прорачуна њихових власника. С тим у вези, извршити ажурирање постојећих Мастер планова развоја међународних аеродрома у БиХ. У оквиру стратегије сагледати улогу и перспективе спортских летилишта, као и хелиодрома 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.

|  |
| --- |
| 1. **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 сaрадњи 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.

|  |
| --- |
| 1. **Елаборисати *Мастер план мултимодалних чворишта* широм земље за боље разумијевање тржишних потенцијала у мултимодалном транспорту.** |

### Старање о околинским и друштвеним утицајима

Становиште је Савјета министара, влада ентитета и Брчко **д**истрикта 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.

|  |
| --- |
| 1. **Савјет министара и владе ентитета и Брчко Дистрикта БиХ прихватају опредјељење 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.

|  |
| --- |
| 1. **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** |

|  |
| --- |
| 1. **Савјет министара и владе ентитета и Брчко дистрикта БиХ подржаће отклањање недостатака у провођењу ЕIА 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 ЕIА поступак, и (ii) правила за надгледање када је ЕIА поступак завршен и *Околинска дозвола* издата.** |

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

|  |
| --- |
| 1. **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.

|  |
| --- |
| 1. **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.

|  |
| --- |
| 1. **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.

|  |
| --- |
| 1. **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.** |

# 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 деталјно елаборисати, у складу са Уставом Босне и Херцеговине, кроз стратешке документе и акционе планове дефинишући цилјеве, задатке и конкретне активности које ће се предузети.

1. *ЕУ Споразум о стабилизацији и придруживању* [↑](#footnote-ref-1)