

DOI 10.51558/2490-3647.2022.7.2.315

UDK 338.47:061.1EU

Primljeno: 20. 11. 2021.

Pregledni rad
Review paper

Izet Hadžić

EFEKTI EUROATLANSKIH INTEGRACIJA U OBLASTI SAOBRAĆAJNE POLITIKE BOSNE I HERCEGOVINE

Nakon pojmovnog određenja saobraćajne politike, rad prati cilj i razvoj saobraćajne politike Evropske unije. Hronološki izlažemo mjere iz oblasti saobraćajne politike koje je usvojio Evropski parlament: naplata taksi za upotrebu drumske infrastrukture, prava putnika, bezbjednost u drumskom saobraćaju, tehničko stanje vozila, inteligentni transportni sistemi, bezbjednost putne infrastrukture, statistika i prevencija nesreća uzrokovanih vožnjom pod uticajem alkohola i prekogranično sankcionisanje u oblasti bezbjednosti drumskog saobraćaja. Također, u radu analiziramo stanje saobraćaja sa aspekta bezbjednosti u Bosni i Hercegovini, kao i to kako Bosna i Hercegovina na putu euroatlanskih integracija postepeno preuzima obaveze iz okvira saobraćajne politike EU te njihove efekte prvenstveno na putnu saobraćajnu politiku.

Ključne riječi: saobraćajna politika; EU; Bosna i Hercegovina; bezbjednost drumskog saobraćaja

POJAM I CILJ SAOBRAĆAJNE POLITIKE

Saobraćajna politika je sastavni dio ukupne politike te uspostavlja takav međusobni odnos ciljeva, instrumenata i subjekata koji treba da obezbjedi optimalnu strukturu saobraćajnog sistema i njegovo uspješno funkcionisanje na području države ili zajednice država. “Skup svih mera i aktivnosti usmerenih na sve elemente transportnog sistema koje preduzima administracija jedne države čini njenu saobraćajnu politiku. Saobraćajnom politikom se utiče na upravljanje transportnim

sistemima na svim nivoima: međunarodnom, nacionalnom, regionalnom, gradskom, pa do nivoa transportnih poslovnih sistema“ (Medar 2012: 7).

Saobraćajna politika je i vještina upravljanja saobraćajnom djelatnošću kao jednim od aspekata upravljanja državnim poslovima. Ona je dio ukupne politike države (društva) i u uskoj je vezi sa ekonomskom, industrijskom, investicionom, socijalnom, ekološkom politikom, politikom zapošljavanja i razvoja. Saobraćajna politika na nivou države, bilo da je u vidu preporuka ili zakonom nametnutih obaveza, predstavlja način kojim organi vlasti podstiču razvoj ove djelatnosti. U ostvarivanju ciljeva preduzimaju se mjere za optimalni razvoj svih grana saobraćaja u okviru saobraćajnog sistema države i okruženja. Osnovni zadatak saobraćajne politike jeste uspostavljanje optimalne strukture saobraćajnog sistema, koja se ispoljava kroz smanjenje učešća troškova prevoza u cijeni materijalnih proizvoda. Strategijski ciljevi savremene saobraćajne politike se odnose na: zadovoljavanje društvenih potreba u prevozu, kako putnika, tako i materijalnih dobara; jednake uslovi privređivanja za sve prevoznike u uslovima konkurencije na tržištu prevoznih usluga; postizanje društvene rentabilnosti u saobraćaju; slobodan izbor prevoznog sredstva; uvažavanje ekonomskih, ekoloških, energetskih i drugih prednosti pojedinih saobraćajnih grana; stvaranje optimanog saobraćajnog sistema i njegove kompatibilnosti sa jedinstvenim evropskim saobraćajnim sistemom.

Ostvarivanje ciljeva saobraćajne politike zasniva se na sljedećim načelima: integralno jedinstvo i povezanost privrede i saobraćaja; jedinstvo saobraćajnog sistema; optimalno korištenje prirodnih, geografskih i ekonomskih resursa; maksimalno sniženje transportnih troškova; općedruštvena rentabilnost.

U savremenim uslovima saobraćajna politika mora se jasno definisati, a onda i dosljedno sprovesti. Za njeno sprovođenje mora postojati odgovarajuća aparatura i institucionalna infrastruktura (zakoni, propisi, pravila, organi i tijela za sprovođenje i kontrolu, itd.). Saobraćajnu politiku države, po pravilu, definišu organi nadležni za saobraćaj, ali u skladu sa širim društvenim ciljevima. Stoga se ona usvaja na nivou vlada i skupština, kao i na nadnacionalnom nivou Evropske unije i Ujedinjenih nacija.

SAOBRAĆAJNE POLITIKE EVROPSKE UNIJE

Tržište može uspješno funkcionisati ako se saobraćajna usluga odvija brzo, bezbjedno, sa niskim troškovima u cijeni proizvoda i pouzdano. Na ovim osnovnim zadacima saobraćajne usluge za funkcionisanje tržišta kao uslova napredka i razvoja svakog društva određeni su i ciljevi saobraćajne politike EU. Ciljevi saobraćajne

politike su oplemenjeni zaštitom interesa korisnika usluga, zaštitom životne sredine, zaštitom radnog vremena vozača kao značajnog faktora bezbjednosti drumskog saobraćaja.

Saobraćaj spada u zajedničku nadležnost Unije i država članica kako je definisano u članu 4. Ugovoru o funkcionisanju Evropske unije. U šestom poglavlju pod naslovom „Saobraćaj“ članovima od 90 do 100 uređena je okvirna saobraćajna politika, kao i obaveze Vijeća, Parlamenta, Komisije, Odbora za ekonomska i socijalna pitanja i Odbora regija u redovnom zakonodavnom postupku. Navedena tijela EU su usaglasila: „a) zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni saobraćaj prema državnom području države članice ili iz njega, odnosno, saobraćaj preko državnog područja jedne države članice ili više njih; b) uvjete pod kojima prijevoznici nerezidentni u nekoj državi članici mogu pružati saobraćajne usluge unutar te države članice; c) mjere za poboljšanje bezbjednosti saobraćaja; d) sve druge odgovarajuće odredbe“ (Ugovor o funkcionisanju EU, član 91.)

Saobraćajna politika EU posvećena je svim granama saobraćaja sa osnovnim ciljem racionalnog prevoza robe i putnika u okvirima unije, te ukljanjanjem međudržavnih ograničenja, raznih diskriminacija i nelojalnog tržišta, vodeći računa o stabilnosti cijena, kvalitetu saobraćajnih usluga, regionalnom razvoju, bezbjednosti, zaposlenosti i životnom standardu, a što se može odraziti na saobraćaj.

RAZVOJ SAOBRAĆAJNE POLITIKE EU

Na nacionalnu saobraćajnu politiku država članica EU, kao i država koje su opredijeljene da pristupe u članstvo EU, najveći uticaj ima zajednička saobraćajna politika EU. Nemoguće su kvalitetne nadnacionalne integracije bez zajedničke saobraćajne politike. Zato je saobraćaj bio jedno od prvih područja zajedničke politike Evropske ekonomske zajednice. Razvoj zajedničke saobraćajne politike EU u prvih tridesetak godina odvijao se veoma otežano zbog otpora na nacionalnom nivou. Ugovorom iz Rima 1957. godine definisana je zajednička saobraćajna politika, ali zbog otpora samo mali broj instrumenata saobraćajne politike je usvojen. „Saobraćajna politika je u to vrijeme i dalje bila prvenstveno nacionalna“ (Giorgi, Schmidt 2002: 3).

Tek poslije usvajanja Jedininstvenog evropskog akta o uspostavljanju jedinstvenog tržišta a time i jedinstvenog saobraćajnog tržišta 1986. godine, a i presudom Evropskog suda u postupku koji je pokrenuo Evropski parlament protiv Vijeća zbog propusta stvoreni su uslovi za djelotvorniju jedinstvenu saobraćajnu politiku. „Sud

EU u svojoj je presudi od 22. maja 1985. zatražio od Vijeća da djeluje i time započne postupak uspostave istinske zajedničke saobraćajne politike“ (Pernice, Debyser 2021: 2). Kako je svaka aktivnost vezana za nosioca i finansijska sredstva, tako i zajednička saobraćajna politika EU je institucionalno i budžetski riješena i omogućena Ugovorom iz Maastrichta 1992. godine. Ovim ugovorom Komisija EU je odgovorna za saobraćajnu politiku EU, a potrebna sredstva se obezbjeđuju u budžetu.

Ključni dokumenti za razvoj i definisanje ciljeva zajedničke saobraćajne politike EU su: prva Bijela knjiga (1992), Bijela knjiga (2001), Izveštaj o primjeni Bijele knjige iz 2001. (2006) i nova Bijela knjiga (2011). Prva Bijela knjiga je isticala značaj „zajedničkog saobraćajnog tržišta koje se postiže jedinstvenom saobraćajnom politikom EU, proširenjem transevropske putne infrastrukture, poboljšanjem bezbjednosti i usklađivanjem socijalnih odredbi. Bijela je knjiga istovremeno označila prekretnicu na putu do cjelovitog i intermodalnog pristupa koji se temelji na modelu “održive mobilnosti”” (Pernice, Debyser 2021)

U sledećoj Bijeloj knjizi „Evropska politika saobraćaja za razdoblje do 2010: Vrijeme odluke” [COM(2001) 370], određuje se prema proširenju EU-a. Bijela knjiga iz 2001. bila je posvećena problemima uticaja saobraćaja na okolinu, preraspodjeli između vidova saobraćaja s obzirom na zagađenje kao i stabiliziranju udjela zagađivačkog saobraćaja u ukupnom obimu saobraćaja na nivo iz 1998.

„Komisija je preispitala smjernice za transevropske mreže (TEN-T/5.8.1) kako bi ih prilagodila proširenoj EU i kako bi se više nego u prošlosti zalagala za uklanjanje saobraćajnih zastoja u međunarodnom saobraćaju. Treći dio Bijele knjige, usmjeren na prava i obveze korisnika saobraćajnih sistema, predviđao je program djelovanja za cestovnu sigurnost, poboljšanje prava korisnika i transparentnost troškova za sve vrste saobraćaja usklađivanjem načela naplate taksi za infrastrukturu. Na četvrtome mjestu, Komisija je naglasila potrebu borbe protiv učinaka globalizacije saobraćaja.“ (Lindov, Bogdanović, Šimunović, Matoc 2015: 10)

Evropska komisija u svom radu je pratila političke događaje u okruženju i u svijetu. Tako, reagujući na proširenje 2004. godine kada je deset država primljeno u članstvo EU ponudila je 2006. godine izvještaj o primjeni Bijele knjige iz 2001. U ovom dokumentu se pažnja usmjerava na održavanje mobilnosti evropskog kontinenta, povećanje bezbjednosti, a također se reaguje na globalne svjetske probleme: globalno zagrijavanje, terorizam i povećanja cijena energije.

U Bijeloj knjizi 2011. godine posvećenj o budućnosti saobraćaja do 2050. godine, naslovljenoj „Putokaz za jedinstveni evropski saobraćajni prostor – prema konkurentnom saobraćajnom sistemu koji racionalno koristi resurse” [COM(2011) 144],

Komisija posebnu pažnju posvećuje instrumentima politike neophodnim za dostizanje deset ciljeva. „Za cilj postavlja smanjivanje emisija stakleničkih gasova 2050. godine za najmanje 60% u odnosu na 1990. bez usporavanja rasta saobraćaja i ugrožavanja mobilnosti, uz srednjoročni cilj smanjenja stakleničkih gasova za oko 20 % 2030. godine u odnosu na njihov nivo iz 2008“ (Lindov, Bogdanović, Šimunović, Matoc 2015: 10).

U ovom dokumentu Komisija priznaje da saobraćajni sistemi nisu održivi i zahtijevaju podršku. Za budući period Komisija je razradila deset ciljeva (preusmjeravanje 30% robe sa drumskog saobraćaja u željeznički saobraćaj ili vodeni saobraćaj u razdoblju do 2030. i više od 50% do 2050.; utrostručenje dužine sadašnje mreže brzih željeznica sa ciljem preusmjeravanja putničkog saobraćaja na željeznicu; uspostava potpuno funkcionalne višemodalne transevropske saobraćajne mreže u EU-u; povezane informacijske usluge itd.). Komisija predlaže: jedinstveni evropski saobraćajni prostor, otvaranje tržišta sa boljim uslovima rada, veću zaštitu i bolju bezbjednost saobraćaja, bolje osiguravanje prava putnika i pristup infrastrukturama.

“Komisija je 2016. objavila komunikaciju pod naslovom „Evropska strategija za mobilnost s niskim nivoom emisije“ [COM(2016)0501], u kojoj je predložila mjere za ubrzavanje dekarbonizacije evropskog prometa. Strategija je prije svega usmjerena na postizanje cilja nulte stope emisija, kao što je utvrđeno u bijeloj knjizi o budućnosti saobraćaja iz 2011.“ (Pernice, Debysen 2021: 4)

U dokumentima Komisije iz 1992. godine Zelena knjiga [COM(92)46], i Bijela Knjiga [COM(92)494] o budućnosti zajedničke saobraćajne politike prvi put je saobraćaj okarakterisan kao glavni izvor različitih negativnih uticaja na životnu sredinu, naročito atmosferskih zagađenja, buke i promjene namjene zemljišta. Ovi efekti su posebno izraženi u velikim gradskim sredinama gde je saobraćaj veoma gust, a prednjače u okviru Zajednice, veliki gradovi poput Atine i Napulja. „Najveći nivo zagušenja zabilježen je u Malti, Ujedinjenoj Kraljevini, Grčkoj, Belgiji i Italiji“ (Evropska Komisija 2017: 14). „Opšti je zaključak da je evropski transport postao žrtva sopstvenog uspjeha. Zagušenja se javljaju prvenstveno u drumskom i vazдушnom saobraćaju, a rast transportnih aktivnosti viđen je kao osnovni uzrok aktuelnih problema zagađenja životne sredine“ (Lyons 2003). O veličini problema sa kojima se suočava Komisija samo na pitanjima transevropske putne mreže i zagušenja saobraćaja zbog uskih grla nam najbolje govori i planirani „Trošak EU za razvoj infrastrukture koja će zadovoljiti potražnju za transportom iznosi više od 1,5 bilijuna eura za razdoblje 2010-2020. Završetak TEN-T mreže zahtijeva oko 550

milijardi eura do 2020., od čega se oko 215 milijardi eura može uputiti za otklanjanje glavnih uskih grla“ (Bijela knjiga 2011: 14). „Procjenjuje se da će za razvoj osnovne mreže u razdoblju 2021-2030. biti potrebno uložiti 500 milijardi eura. Uzmu li se u obzir sveobuhvatna mreža i druga ulaganja u saobraćaj taj iznos doseže otprilike 1,5 bilijuna eura“ (Evropski revizorski sud 2018: 13).

Problemi povećanog zagađenja saobraćaja, lošeg kvaliteta usluga, smanjene bezbjednosti, narušavanja kvaliteta životne sredine i izolacija pojedinih regiona EU suprotstavljaju se činjenicama koje potvrđuju ekonomski značaj saobraćajnog sektora: „... ukupni troškovi saobraćaja u okviru EU iznose oko 1000 milijardi eura, učešće u društvenom bruto proizvodu (DBP) je preko 10%, a sektor 2016. zapošljava preko 11 miliona ljudi ili 5,2% svih radnih mjesta, a još oko 3 miliona je zaposleno u djelatnostima koje su povezane sa djelatnošću saobraćaja“ (Fazlagić 2015: 330).

„Studije u Nemačkoj su pokazale da je saobraćaj glavni izvor buke. U zemljama (Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj) OECD-a, na primer, 16% stanovništva ili 130 miliona ljudi izloženo je buci od preko 65 dBa, a polovinastanovništva živi u “sivoj zoni“ od 55 do 65 dBa“ (Pejčić S. Bojković N. Davidović M. 2012, 157).

Efekat staklene bašte koji vodi globalnom porastu temperature i, stoga, klimatskim promjenama postao je glavno pitanje zaštite životne sredine. „Drumski saobraćaj je važan izvor gasova koji prouzrokuju efekat staklene bašte: jedna četvrtina oslobođenog ugljen dioksida u EU porijeklom je od saobraćaja; od toga 55,4% dolazi od automobila, a 24,3% od teretnih vozila i autobusa“ [COM(92)494, 13].

„Poslednja istraživanja ukazuju na “eksploziju” u drumskom saobraćaju koji preuzima 44% teretenog i 79% putničkog transporta. Putna infrastruktura se svakodnevno proširuje na 10 novih hektara zemljišta, a broj putničkih automobila u EU se godišnje povećava za 3 miliona“ (Pejčić, Bojković, Davidović 2012: 158).

Tabela 1: Broj PA na 1000 stanovnika u 4 zemlje članica EU, Izvor: Eurostat, 1994, 2020.

	Država	1994	2019
1.	Luksemburg	498	681
2.	Italija	458	663
3.	Nemačka	458	555
4.	Francuska	419	482
5.	<i>Evropska Unija</i>	404	497
6.	UKUPNO PA u EU	150.864. 573	252. 476. 000
15.	Ukupno stanovnika uEU	373. 424.686	506.777.111
15.	Bosna i Hercegovina	3.503.898	261 PA/1000

Iz tabele 1. vidimo porast putničkih automobila u EU za 101.611.427 u periodu od 25 godina ili prosječno 4 miliona godišnje. Predviđanja u radovima da je zasićenje na 500 PA na 1000 stanovnika također su pogrešna, a što potvrđuju rezultati za prve tri zemlje u tabeli.

Porast broja automobila uticao je na porast učešća automobila u putničkom prevozu. Podatak Eurostata za 2016. nam govori da osobni automobili učestvuju sa 82,9% u ukupnom kopnenom putničkom prijevozu u EU-u, a autobusi i trolejbusi (9,4%) te putnički vozovi (7,7 %) činili su manje od desetine ukupnog prevoza. Ovo je dovelo do zagušenja: „... na jednoj desetini transevropske drumske mreže; zasićenje saobraćajnih kapaciteta posebno je izraženo u industrijskim zonama gradova (Ruhr, Randstad, sjeverna Italija, južna Engleska); eksterni troškovi zagušenja za drumski sektor iznose 0.5% GDP, a procenjuje se porast na 1% do 2010; zagađenje: drumski transport sa 84% učestvuje u ukupnoj emisiji CO₂ iz kompletnog sektora transporta i nebezbednost na putevima je u porastu“ (Pejčić, Bojković, Davidović 2012: 158).

Strateški pravci saobraćajne politike usvojeni od Vijeća ministara saobraćaja (ECMT 2003) su:

- pronalaženje ravnoteže između strategija za smanjenje tražnje za transportnim uslugama i onih koje imaju za cilj povećanje mobilnosti;
- nastavak otvaranja međunarodnih tržišta na bazi kvaliteta i transparentnosti;
- dalja regulatorna reforma, usmjerena na efektivnu primjenu mjera i sprovođenju preispitivanja uspjeha i neuspjeha primijenjenih politika;
- šira primjena instrumenata naplate korištenja infrastrukture;
- značajnije korištenje novih tehnologija koje omogućavaju poboljšanje efikasnosti, bezbjednosti i održivosti sistema, i više istraživanja u oblasti transportne ekonomije i politike;
- poboljšanje koordinacije pri planiranju infrastrukture;
- poboljšanje metoda ocjene u toku procesa planiranja, kako bi se skratilo vrijeme potrebno za primjenu i osigurala održivost planova;
- temeljnije uključivanje javnosti u proces planiranja;
- uspostavljanje institucija koje će podsticati integrisan i strateški pristup planiranju; i
- postavljanje bezbjednosti kao integralnog i permanentnog cilja saobraćajne politike. (prema Medar 2012b: 23-24)

ULOGA EVROPSKOG PARLAMENTA U JAČANJU SAOBRAĆAJNE POLITIKE EU

Evropski parlament je značajna institucija EU. Nadležnost Evropskog parlamenta je da raspravlja o bilo kom pitanju u vezi sa EU, te da u skladu s tim usvaja stavove/rezolucije i da poziva vlade država članica na potrebno djelovanje. Evropski parlament također učestvuje u donošenju, tj. sadržinskom oblikovanju pravno obavezujućih akata. On isto tako ima pravo da predloži jedinstven postupak izbora svojih članova i predloži rješenje u skladu sa principima zajedničkim državama članicama, kao i da podnosi tužbe Evropskom sudu u vezi aktivnosti Komisije i Vijeća. Poslije Ugovora u Maastrihu, Evropski parlament dobija u nadležnost pravo tužbe za poništenje komunitarnog akta, formiranje *ad hoc* odbora za ispitivanje povreda u provođenju komunitarnog prava, primanje žalbi građana Unije, izbor Ombudsmana, a poslije Ugovora iz Nice i pravo obraćanja Evropskom sudu za mišljenje u pogledu zaključenja međunarodnog ugovora.

„Evropski parlament je tijelo demokratskog i političkog nadzora koje učestvuje u donošenju propisa unutar Evropske unije. Evropski parlament je nadležan za nadzor i kontrolu ostalih organa čiji je cilj da predupredi i onemogući povredu koju su ti organi nanijeli, kontrolu putem privremene istražne istrage radi provjere tvrdnje o povredi prava ili pogrešnoj primeni prava i kontrolu sprovođenja različitih evropskih politika od strane država članica.“ (Čavoški 2006: 85).

Parlament EU veoma aktivno sudjeluje u jačanju zajedničke saobraćajne politike kroz podršku zajedničkom liberalnom tržištu. Potvrdu ovom stavu daju brojne rezolucije¹ koje je Parlament usvojio kao i preporuke i studije. U usvojenim dokumentima vidljiva je veza saobraćajne politike sa problemima globalnog zagrijavanja i zaštite okoline, kao i prijedlozi usklađivanja ekološke, saobraćajne i energetske politike.

Posebno ćemo istaći rezoluciju iz 2009. godine pod nazivom „Aksijski plan za gradsku mobilnost” posvećenu “ekologizaciji saobraćaja”, u kojoj Parlament EU upućuje kritike na rad Evropske komisije zbog izostanka globalne strategije i poziva na izradu globalnog pristupa ekologizaciji saobraćaja, zajedno s konkretnim zakonodavnim prijedlozima. 2010. godine usvojena je rezolucija o održivoj budućnosti saobraćaja sa ukupno 42 mjere koje se odnose na saobraćajnu politiku EU.

¹ U periodu 2001-2020. Parlament je usvojio jedanaest rezolucija; više o ovome na stranici: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/123/zajednicka-prometna-politika-opcenito>

Glavne mjere su usmjerene na povećanje trenutno raspoloživih finansijskih sredstava za saobraćaj i mobilnost, stvaranje saobraćajnog fonda i budžetske stavke posvećene saobraćajnoj politici u višegodišnjem finansijskom okviru i utvrđivanje jasnijih, mjerljivijih ciljeva koje treba postići do 2020. u odnosu na 2010.

„Parlament posebno traži: a) udvostručenje broja putnika u autobusima, tramvajima i vlakovima (i, po potrebi, brodskih putnika) i povećanje od 20% za financiranje vrsti saobraćaja u kojima se poštuju pješaci i biciklisti; b) smanjenje od 20% emisija CO² u drumskom, putničkom i teretnom saobraćaju i smanjenje od 30% emisija CO² u zračnom saobraćaju u čitavom evropskom vazdušnom prostoru EU-a do 2020.; c) obveza strogo ugljično neutralnog rasta zračnog saobraćaja nakon 2020.; d) smanjenje broja smrtnih slučajeva i ozbiljnih ozljeda aktivnih i pasivnih sudionika u drumskom saobraćaju od 40%.“ (Lindov, Bogdanović, Šimunović, Matoc 2015: 11)

O doprinosu saobraćajne politike EU jedinstvenom tržištu, lojalnoj konkurenciji, zaštiti okoline i zaštiti ljudskih prava kroz prava putnika nam govore i donesene direktive i propisi. Naplata taksi za upotrebu drumske infrastrukture se vrši na osnovu Direktive – eurovinjeta (1999). Komisija je 2008. godine „predstavila paket inicijativa za ekološki prihvatljivija saobraćajna rješenja (Greening Transport - Package), a 2011. godine je urađena revizija Direktive o eurovinjeti iz 1999. Zasniva se na načelu “zagađivač plaća” i na internalizaciji vanjskih troškova. Postojeće takse, koje se izračunavaju s obzirom na pređenu udaljenost se dopunjuju na osnovu rezultata praćenja atmosferskog i zvučnog onečišćenja te rizika povezanih sa zagušenjem saobraćaja.

Prava putnika su regulisana zajedničkim propisima na nivou Evropske unije, sa ciljem da se putnicima u svim vidovima prevoza garantuje pomoć u slučaju velikog kašnjenja ili otkazivanja. Propisima su također utvrđeni mehanizmi dodjele odštete. Uspostavljena su zajednička osnovna prava bez obzira na vid prevoza odnosno na prevozno sredstvo. Provođenje ovih propisa pokazalo se veoma teškim, a tužbe na sudovima su česte, gdje odlučujuću ulogu ima Sud Evropske unije.

BEZBJEDNOST U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

„Ekonomске posljedice koje plaća EU godišnje zbog saobraćajnih nezgoda iznosi oko 160 milijardi eura. Od tog iznosa, na direktne troškove odnosi se preko 45 milijardi eura, dok se preostali dio odnosi na indirektno troškove saobraćajnih nezgoda“ (Jusufranić 2015: 7). Evropska komisija je objavila dokument „Evropski

akcijski program za bezbjednost drumskog saobraćaja za period od 2003. do 2010. godine“ sa osnovnim ciljem da se za 50% smanji broj poginulih na putevima EU do kraja 2010. godine. Iako ovaj cilj nije postignut u predviđenom roku, Komisija 2010. godine iznosi pozitivno mišljenje i objavljuje „Evropske političke smjernice za bezbjednost na putevima u periodu 2010-2020. godina“.

Bijela knjiga pod naslovom „Plan za jedinstveni evropski saobraćajni prostor – u susret konkurentnom saobraćajnom sistemu u kojem se efikasno upravlja resursima” [COM(2011)0144] postavlja kao deveti cilj da se do 2020. godine dvostruko smanji broj poginulih na putevima, a do 2050. godine potpuno iskorijene saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodom, tako da EU bude svjetski lider u bezbjednosti u svim vidovima prijevoza (Bijela knjiga 2011: 10). Komisija u svojim političkim smjernicama definiše sedam ciljeva za usvajanje mjera na nacionalnom i evropskom nivou. Ciljevi su usmjereni na: poboljšanje obrazovanja i osposobljavanje sudionika u drumskom saobraćaju; poboljšanje nadzora nad provođenjem propisa o bezbjednosti drumskog saobraćaja; podizanje nivoa bezbjednosti putne infrastrukture i vozila; promocija korištenja inteligentnih transportnih sistema; poboljšanje usluge hitnih službi; poboljšanje zbrinjavanja povrijeđenih u saobraćajnim nesrećama i poboljšanje zaštite nezaštićenih učesnika u saobraćaju.

„Određivanjem ciljeva, političke smjernice usmjeravaju nacionalne i lokalne strategije, po načelima podijeljene odgovornosti i supsidijarnosti: države članice na taj su način pozvane da pokrenu nacionalne programe u skladu sa specifičnim ciljevima“ (Lindov, Bogdanović, Šimunović, Matoc 2015: 11)

Tehničko stanje vozila

Vozilo kao drugi faktor bezbjednosti od strane saobraćajnih stručnjaka je dobro analizirano, tako da je značaj tehničke ispravnosti vozila postavljen kao uslov za kretanje vozila po putu, a same stanice za tehnički pregled vozila načinom rada i pohranjivanjem podataka o ispravnosti vozila prilikom tehničkog pregleda su zauzele posebno mjesto u zakonskim i drugim normativnim aktima. Na prijedlog stručnjaka Komisija je u okviru mjera za ostvarivanje ciljeva predožila vršenje periodičnih tehničkih pregleda motornih vozila i njihovih prikolica, kao i jedinstvenim pravnim aktom uspostavila jedinstveni evropski prostor tehničkih pregleda u kojem je definisala način pregleda sa performansama, opremu stanica tehničkog pregleda, kvalifikaciju i obuku radne snage i inspektora, procjenu nedostataka i uspostavila saradnju među državama članicama.

Posebna pažnja je posvećena podršci inovacijama u razvoju pasivnih mjera bezbjednosti vozila i njihovoj obaveznoj ugradnji i upotrebi kao što je:

- obavezno korištenje sigurnosnog pojasa u vozilima mase ispod 3,5 tone, obavezna upotreba sistema sigurnosnog vezivanja (sigurnosna sjedalica) za djecu te korištenje sigurnosnog pojasa za sve putnike u autobusima koji njima raspolažu (javni gradski saobraćaj izuzet);
- obavezna ugradnja graničnika brzine;
- “zahtjev za izradu i djelovanje motornih vozila i prednjih zaštitnih sistema radi smanjenja broja i težine ozljeda pješaka i drugih nezaštićenih učesnika u dramskom saobraćaju pri udarcima prednjim površinama vozila te radi izbjegavanja takvih sudara;
- smanjivanje “mrtvog ugla” (Službeni list Evropske unije 13/Sv.7, 2009: 279)”

Inteligentni transportni sistemi

„Inteligentni transportni sistemi (ITS) su upravljačka i informatičko-komunikacijska nadgradnja klasičnog saobraćajnog i transportnog sistema, tako što se postiže bitno veća propusnost, bezbjednost, zaštićenost i ekološka prihvatljivost u odnosu na rješenja bez ITS aplikacija“ (Drobo, Hatarić 2015: 180). Pomoću ITS-a postižemo znatno smanjenje zagušenja, vremena čekanja, broja saobraćajnih nezgoda i ekoloških zagađenja, a povećavamo efikasnost prevoza.

2003. godine Evropska komisija osniva Forum eBezbjednost, a od 2011. godine ima naziv iMobilnost. To je zajednička platforma za razmjenu informacija za sve strane uključene u drumski saobraćaj, s ciljem promovisanja i nadzora provođenja preporuka na području eBezbjednosti te podržavanja razvoja i korištenja sistema bezbjednosti za automobile. 2008.g pokrenut je akcijski plan za razvoj inteligentnih transportnih sistema u dramskom saobraćaju. Napredak saobraćajne politike u razvoju i primjeni tehnologija za potrebe ITS u periodu 2008-2018. Može se najbolje vidjeti iz Rezolucije Evropskog parlamenta od 15. 01. 2019. o autonomnoj vožnji u evropskom saobraćaju u kojoj se predstavlja pristup na temelju kojeg bi se EU trebao prometnuti u svjetskog predvodnika u uvođenju bezbjednosnih sistema automatizirane mobilnosti, čime bi se povećao stepen drumske bezbjednosti i efikasnosti, smanjile bi se gužve, potrošnja energije i emisije u saobraćaju te bi se postupno ukinulo korištenje fosilnih goriva.

Bezbjednost putne infrastrukture

Bezbjedna i dobra putna infrastruktura je preduslov za postizanje ciljeva drumskog saobraćaja. Komisija je u Bijeloj knjizi (2011) kao peti cilj postavila „potpuno funkcionalnu multimodalnu Transevropsku mrežu saobraćajnica – TEN-T. Ovu mrežu puteva u Uredbi o Transevropskoj prometnoj mreži (TEN-T) iz 2013. je razvrstala na osnovnu i sveobuhvatnu. U izvještaju Evropskog revizorskog suda 2020. nalazimo da je osnovna mreža dio mreže TEN-T na nivou EU-e, koja ima najveću stratešku važnost za postizanje ciljeva mreže i koja bi trebala biti dovršena do 2030., i sveobuhvatne mreže, koja bi trebala biti dovršena do 2050., zajamčiti pristupačnost i povezanost svih regija EU-a kao i finansijsku podršku EU državama članicama za razvoj njihovih dijelova mreže TEN-T u razdoblju 2007-2020. za puteve u iznosu od 78 milijardi eura, od čega je oko 40 milijardi eura namijenjeno za puteve na mreži TEN-T. Većina tih sredstava izdvojena je iz Evropskog fonda za regionalni razvoj (EFRR) i Kohezijskog fonda. Manji iznosi dostupni su i iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF)“ (Evropski revizioni sud 2020: 4)

Komisija je sa dvije² direktive reagovala na povećanje bezbjednosti na putevima. Direktiva o utvrđivanju minimalnih bezbjednosnih standarda za tunele donesena je 2004. a 2008. godine Direktiva o upravljanju bezbjednosti putne infrastrukture kojom se garantuje bezbjednost putne infrastrukture.

Vođenje statistike i prekogranično sankcionisanje u oblasti bezbjednosti drumskog saobraćaja

Visok nivo saobraćajne politike EU potvrđuju i preporuke za vođenje statistike saobraćajnih nezgoda sa posebnim akcentom na nezgode uzrokovane vožnjom pod dejstvom alkohola. U cilju prevencije ovih nezgoda Komisija je 2001. godine uradila preporuku za države članice da uvedu sistem slučajnog testiranja nivo alkohola u krvi vozača.

Problem sankcionisanja saobraćajnih prekršaja počinjenih van domicilne države EU je riješila Direktivom (2011/82/EU) o prekograničnoj razmjeni informacija o saobraćajnim prekršajima vezanim za bezbjednost drumskog saobraćaja. Njom se uspostavlja postupak razmjene informacija između „nacionalnih tjela”. „Nadležno tijelo države u kojoj je počinjen prekršaj dostavlja obavijest vlasniku vozila kako bi se upoznao s detaljima počinjenog prekršaja, iznosom kazne, postupkom plaćanja te

² Direktiva 2008/96/EC (o bezbjednosti putne infrastrukture), Direktiva 2004/54/EC (o minimalnim uvjetima bezbjednosti za tunele u transevropskoj mreži)

pravnim lijekom” (Član 5). U članu 2 ove Direktive navedene su saobraćajne prekršajne radnje na putevima na koje se primjenjuje: a) prekoračenje ograničenja brzine; b) vožnja bez korištenja sigurnosnog pojasa; c) prolazak kroz crveno svjetlo; d) vožnja pod utjecajem alkohola; e) vožnja pod utjecajem opojnih droga; f) vožnja bez zaštitne kacige; g) vožnja kolničkom trakom u kojoj je zabranjena vožnja; h) nezakonita upotreba mobilnog telefona ili drugog komunikacijskog uređaja u vožnji.

„Nakon izbijanja bolesti COVID-19 i njezina učinka na saobraćaj, Parlament je 19. lipnja 2020. donio Rezoluciju o saobraćaju i turizmu od 2020. nadalje, u kojoj poziva na brzu kratkoročnu i dugoročnu potporu za saobraćajni i turistički sektor kako bi se zajamčio njihov opstanak i konkurentnost. Parlament je od marta 2020. donio i nekoliko povezanih akata u okviru hitnog postupka čiji je cilj borba protiv neposrednih negativnih posljedica pandemije na saobraćajni sektor.“ (Pernice, Debyser 2021)

BOSNA I HERCEGOVINA

Opredijeljenost Bosne i Hercegovine za evropske integracije iskazana je još 1991. godine kod pokušaja očuvanja Jugoslavije³. Ova opredijeljenost ostala je konsatanta u BiH politici i dovela je do potpisivanja Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju 2008. godine, kao i podnošenja zahtjeva za sticanje kandidatskog statusa 2016. Na osnovu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SPP) omogućena je reforma i usklađivanje svih sektorskih politika sa ciljem ispunjavanja uslova i približavanja EU, tako da od 2004. godine možemo pratiti aktivnosti u saobraćajnoj politici BiH uslovljene saobraćajnom politikom EU.

Stanje u drumskom saobraćaju sa aspekta bezbjednosti, kvaliteta i starosti motornih vozila te kvaliteta javnih puteva Bosnu i Hercegovinu je svrstalo u države visokog rizika u odnosu na zemlje članice Evropske unije, tako da radi stabilizacije i pridruživanja evroatlantskim integracijama, između ostalog, Bosna i Hercegovina mora preduzimati adekvatne mjere i aktivnosti na poboljšanju drumskog saobraćaja. Dokumentom „Polazne osnove strategije bezbjednosti drumskog saobraćaja u Federaciji Bosne i Hercegovine 2008-2013“ dijagnosticirano je stanje, uslovi i faktori

³ Krajem maja 1991. godine u Beograd su došli Žak Delor, tadašnji predstavnik Evropske komisije, i Žak Santer, koji je predsjedavao Evropskom zajednicom, zabrinuti zbog stanja u Jugoslaviji. Žak Delor je pročitao prijedlog koji je bio usaglašen na Ministarskom savetu EU: „Prvo, političkom odlukom Jugoslavija će biti odmah primljena u EU. Drugo, da uspije reforma Ante Markovića, dobićete iz budžeta EU pet i po milijardi dolara“. Novac nije mogao odgovoriti predsjednike Kućana, Tuđmana i Miloševića. preuzeto sa: <https://www.rtvbn.com/3863699/odbili-clanstvo-i-55-milijardi>.

koji određuju mjesto i ulogu bezbjednosti drumskog saobraćaja Federacije Bosne i Hercegovine.

Potvrdu stanja visokog bezbjedonosnog rizika u drumskom saobraćaju daju nam podaci o prosječnoj starosti putničkih automobila od 13 godina, starosti autobusa i teretnih vozila od oko 16 godina, kao i statistički podaci preuzeti iz Akcionog plana. U toku dvije godine, 2004. i 2005., prosječno oko 14% smrtnih slučajeva i 27% povrijeđenih u Bosni i Hercegovini u saobraćaju bilo je starosti ispod 24 godine. U toku 2005. godine, do 40% povrijeđenih bili su mlade osobe. Statistika o saobraćajnim nezgodama na cestama u Bosni i Hercegovini je u procesu razvoja i trenutno su dostupni samo osnovni pokazatelji. Uzroci nastanka saobraćajnih nezgoda za navedene godine procentualno su predstavljani u tabeli 2.

Tabela 2: Uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (policijski izvještaji)

Uzrok nastanka saobr. nezgode	%
1. Neprilagođena brzina vozila	35
2. Nepoštivanje prvenstva prolaza	11
3. Npropisno preticanje i obilaženje	7
4. Alkoholiziranost učesnika u saobr.	6
5. Odstojanje između vozila	3
6. Greške pješaka	3
7. Npropisno mimoilaženje	1
8. Tehnička neispravnost	1
9. Npropisno skretanje	0.5
10. Greške biciklista	0.5
11. Slijetanje sa puta	0.3
12. Ostali uzroci	31.7

Tabela 3: Statistički podaci saobraćajnih nezgoda u BiH (Izvor: BIHAMK)

	Ukupna frekvencija saobraćajnih nezgoda	Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
2002.	33.417	400	2.384	6.619
2003.	35.069	451	2.481	7.665
2004.	34.910	417	2.241	7.147
2005.	34.520	377	1.993	7.140
2006.	35.344	414	2.051	7.905
Ukupno	173.260	2.059	11.150	36.476
2017.	37.628	298	1.608	8.621
2018.	36.672	277	1.653	8.750
2019.	34.519	261	1.668	8.623

Po uzoru na kampanje i planove EU u oblasti saobraćajne politike i u BiH su urađeni dokumenti sa planovima i kampanjama čiji je cilj eliminisanje i smanjenje uzroka saobraćajnih nezgoda sa smrtno stradalim i teže povrijeđenim licima, kao i sa velikim materijalnim štetama, uz jasnu preventivnu i edukacijsku funkciju prema najrizičnijoj skupini učesnika u saobraćaju, a to su mlađa lica do 24 godine starosti.

Polazne osnove a i akcioni plan su rađeni na pretpostavkom da „smanjenje broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih lica u saobraćaju za oko 5% na godišnjem nivou, odnosno 30% na period od šest (6) godina, imalo bi za posljedicu poboljšanje stepena bezbjednosti u drumskom saobraćaju Bosne i Hercegovine do 2013. godine. Znači, broj saobraćajni nezgoda 2013. godine bio bi manji za 8500 u odnosu na 2008., a broj smrtno stradalih bi bio manji za 117 lica. To bi podrazumijevalo da Bosna i Hercegovina bude svrstana u zemlje sa srednjim brojem saobraćajnih nezgoda u Evropi“ (Akcioni plan 4; Polazne osnove 4)

2011-2020. proglašena je decenijom akcije za što je urađena Strategija bezbjednosti saobraćaja u FBiH 2010-2020. Dokument počinje: „Razlog prerane smrti često su žrtve na putevima. Svake godine 1,3 miliona osoba pogine i preko 50 miliona je trajno onesposobljenih ili ozlijeđenih na putevima diljem svijeta, i to uglavnom u srednje ili slabo razvijenim zemljama. Od tog broja u Bosni i Hercegovini godišnje pogine najmanje 400 osoba, dok je 11.000 ozlijeđenih. Stopa smrtnosti u BiH, na osnovu službenih statistika, je oko 10,3 poginulih na 100 000 građana. To je oko 3 puta više nego u razvijenim zapadnoevropskim zemljama“ (Strategija bezbjednosti saobraćaja u FBiH 2010-2020. 3). Realizacijom predviđenih mjera iz strategije ostvario bi se sljedeći učinak: „735 spašenih života, 11.025 spriječenih težih povreda i 44.100 spriječenih lakših povreda, a ukupni spriječeni ekonomski gubitak 1,252 milijarde eura“ (Strategija bezbjednosti saobraćaja u FBiH 2010-2020. 13).

Dokument Okvirne saobraćajne politike Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine usvojen je od Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Parlamentarne skupštine 2015. godine. Ovim dokumentom je predviđen ekonomičan i efikasan saobraćajni sistem usklađen sa standardima Evropske unije (EU) i pravilima Svjetske trgovinske organizacije (WTO). Značaj usvajanja ovog dokumenta najbolje vidimo u izjavi Delegacija Evropske unije u Bosne i Hercegovine i Ureda specijalnog predstavnika EU koja govori o finansijskim ulaganjima u zemlje zapadnog Balkana „za finansiranje izgradnje infrastrukturnih projekata iz Evropske unije, koja je odvojila jednu milijardu eura za sljedećih pet godina za infrastrukturno povezivanje regije zapadnog Balkana u sklopu “Agende za

povezanost” pokrenute na samitu lidera zemalja zapadnog Balkana u Berlinu⁴⁴ u augustu 2014. godine.

Dokument Okvirne saobraćajne politike za period 2015-2030. na samom početku nas upoznaje da je rađen sa ciljem „razvoja Bosne i Hercegovine kao modernog društva sa razvijenom ekonomijom sposobnom da se uključi u regionalne i evropske integracije i postane dio njih, a znajući da je saobraćajni sistem izuzetna potreba građana i ekonomije i da ima značajnu ulogu u sveukupnom društvenom i ekonomskom razvoju i budućnosti Bosne i Hercegovine, te da predstavlja ključ za smanjenje razvojnog raskoraka između Bosne i Hercegovine i Evropske unije i snažno sredstvo integracionih procesa“ (Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. 3).

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

- da zadovolji društvenu i ekonomsku tražnju,
- da pruži najviši nivo usluge pri najnižim mogućim troškovima,
- da ispunjava zahtjeve u pogledu informacionog sistema i bezbjednosti,
- da bude finansijski održiv i da na osnovu glavnih izvora finansiranja u rasponu od korisničkih naknada, općih budžetskih izvora do privatnog sektora, zadovoljava potrebe održavanja, poboljšanja i razvoja prometne infrastrukture,
- da bude reguliran u skladu sa EU standardima i propisima i Ustavom Bosne i Hercegovine,
- da ima minimalno dopušteni negativan utjecaj na okoliš,
- da osigura razvoj prometa u funkciji evropske povezanosti Bosne i Hercegovine.“ (Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. 5)

Iz dokumenta se jasno vidi opredijeljenost vlasti Bosne i Hercegovine na koordinaciju i saradnju sa EU po pitanju planiranja, razvoja infrastrukture i propisa saobraćaja, kao i saradnje sa članicama EU.

BITNE PREUZETE OBAVEZE BIH

Bosna i Hercegovina u okviru preuzetih obaveza planira podstacajima saobraćajni sektor dovesti na održiv nivo uz stalni ekonomski razvoj, sa svim elementima zaštite okoline i nivoima bezbjednosti. Institucije izvršne vlasti su preuzele obavezu zaštite

⁴ Izjava Delegacija Evropske unije u BiH i Ureda specijalnog predstavnika EU povodom usvajanja u Vijeću ministara Okvirne prometne politike BiH za period 2015 – 2030. godine; na internet stranici <https://europa.ba/?p=35388>

okoliša od aerozagađenja kao i zaštite stanovništva od buke, na taj način što će vozila u saobraćaju ispunjavati zahtjeve propisane međunarodnim sporazumima i standardima EU. Preuzetim obavezama planira se i smanjenje misije štetnih polutanata kao i uspostava regulatornih tijela uz određena investiranja u prihvatljive tehnologije.

„Vijeće ministara i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH podržat će otklanjanje nedostataka u provođenju EIA⁵ postupaka, kao što su: (I) pravila za obračun naknada ministarstvu za administrativni rad i procentualne naknade preduzetnika koje se naplaćuju unaprijed da bi se pokrenuo EIA postupak, i (II) pravila za nadgledanje kada je EIA postupak završen i okolišna dozvola izdata.“ (Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, 16)

na putevima u skladu sa EU normama zahtijeva posebne mjere koje planiraju provesti vlade entiteta i Brčko distrikra BIH. Ovi organi „provest će strategiju na izgradnji sistema upravljanja bezbjednosti saobraćaja na putevima koji proizvodi rezultate na upravljivoj i održivoj osnovi“ (Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, 16).

U tački 40 predložene su sljedeće prioritetne mjere za sve nivoe vlasti:

- poboljšanje dionica sa visokim rizikom događanja saobraćajnih nezgoda;
- sistematizacija provjere bezbjednosti puteva i tunela (sa proširenjem na čitavu mrežu magistralnih puteva do 2017. i cjelokupnu mrežu regionalnih puteva do 2020.);
- procjena utjecaja puta na bezbjednost saobraćaja mora se razmatrati kao neophodan preduvjet za periodično održavanje, rekonstrukciju i sanaciju magistralnih puteva;
- ciljni bezbjednosni pokazatelji ili mjere moraju biti uvedene u redovnu inspekciju puteva 2016.,
- osiguranje trenutno prihvatljivog zakonskog okvira u odnosu na bezbjednosne standarde.“ (Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, 16-17)

⁵ „Zaštita okoliša/zivotne sredine ima važnu ulogu u izgradnji elektroenergetskih objekata. Potpisivanjem Ugovora o uspostavi Energetske zajednice, koji je stupio na snagu 1. jula 2006. godine, Bosna i Hercegovina (BiH) je postala članica Energetske zajednice, te se obavezala usvajati zakonodavstvo Evropske unije prilagodeno institucionalnim okvirima zemalja članica, i to u sljedećim oblastima: energija, okoliš/zivotna sredina, konkurencija i obnovljivi izvori energije. U smislu procedura za procjenu utjecaja na okoliš/zivotnu sredinu, *acquis* Energetske zajednice uključuje i EIA Direktivu.“ Više o ovome: Popis kriterija za postupak procjene utjecaja na okoliš/zivotnu sredinu na <https://www.fmoit.gov.ba> › upload › file

Tehnička kontrola i pregled vozila moraju biti u funkciji bezbjednosti saobraćaja, usklađeni sa EU aktima, kao i socijalna regulativa posebno kad su u pitanju vozači. „Nadležni nivoi vlasti će preduzeti sve mjere kako bi se osiguralo progresivno prihvatanje zakona u odnosu na EU standarde iz oblasti rada i redovne provjere profesionalnih sposobnosti instruktora, certificiranje inicijalno obavljenih obuka i progresivan pristup raznim kategorijama vozačkih dozvola“ (Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine, 16-17)

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

EU je uočila značaj razvoja saobraćaja i transportne industrije za budućnost zajednice. Mjerama zajedničke saobraćajne politike ojačala je tržište, unaprijedila protok roba i kapitala i postigla zavidan nivo razvijenosti. Moćan saobraćajni sistem doveo je na scenu i negativne posljedice. Suočena sa negativnim posljedicama razvoja saobraćaja: zagušenost saobraćajem industrijskih centara, problemi zagađenja životne sredine, loš kvalitet usluga, bezbjednost, narušavanje životne sredine i izolacija pojedinih regiona, EU je pristupila izradi i utvrđivanju strateških pravaca saobraćajne politike oko kojih je postignut konsenzus. Sprovedenjem strategija, mjera i ostvarivanjem ciljeva iz četiri ključna dokumenta u periodu 1992- 2011. EU je preuzela lidersku poziciju u saobraćajnoj politici u svijetu.

Posebna pažnja je usmjerena na razvoj saobraćajne politike sa ekološkog, klimatskog i energetskog aspekta uz podršku novih tehnologija, primjenom informacionih sistema, humanizacijom rada vozača, zaštitom putničkih prava i borbom na smanjenju saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica. Stalna ulaganja u TEN-T, saobraćajnu kulturu, tehničku kontrolu ispravnosti vozila, pojačanu kontrolu saobraćaja i alkoholiziranosti vozača podigla su bezbjednost saobraćaja na najviši nivo u svijetu. To najbolje potvrđuju poduzete akcije sa konkretnim rezultatima broja smrtnih - na evropskim putevima u periodu 1992-2010. godina koji se sa 70 000 smanjio na 31 000, a u periodu 2010-2013. taj se broj smanjio za još 17 %. EU je bila na dobrom putu da ostvari svoj strateški cilj daljnjeg smanjenja broja smrtnih slučajeva na putevima za 50 % do 2020. „Iako zacrtani cilj smanjenja smrtnosti na putevima za 50% nije ostvaren, sa 42 smrtna slučaja na putevima na milion stanovnika EU ostaje kontinent s najbezbjednijim putevima na svijetu. Poređenja radi treba naglasiti da svjetski prosjek smrtnosti na cestama iznosi više od 180 poginulih na milion stanovnika“ (BiHAMK, 2021), što znači da je poduzetim mjerama saobraćajne politike u EU sačuvano oko 70.000 života godišnje u odnosu na svjetski prosjek.

Bosna i Hercegovina na putu euroatlanskih integracija uključena je u mrežu TEN-T, što se pozitivno odrazilo na ulaganja u putnu infrastrukturu (izgrađeno je 220 km autoputa) i podizanje kvaliteta putne mreže, razvoj privrede, otvaranje novih radnih mjesta i tržišta. Po uzoru na evropsku saobraćajnu politiku proglašena je decenija akcije strategije bezbjednosti 2011-2020. Bosna i Hercegovina, iako nije uspjela ostvariti zacrtan cilj EU u smanjenju poginulih u saobraćajnim nezgodama za 50%, u posljednjoj deceniji 2010-2020. imala značajan pad poginulih na putevima sa 356 na 244 odnosno pad od 31,5%. Također, urađeni su strateški dokumenti u oblasti saobraćaja sa ciljem da se saobraćajni sektor pripremi i uskladi sa standardima i nivoom EU te omogućiti pristup evropskim fondovima i kreditnim sredstvima.

„Projekti iz Agende za povezivanje u Bosni i Hercegovini uključuju trinaest odobrenih transportnih projekata u ukupnom iznosu od 212 miliona eura u bespovratnim sredstvima EU, što zajedno s drugim sredstvima čini gotovo jednu milijardu investicija. Od ovih projekata, jedanaest je projekata izgradnje dionica autoputa na paneuropskom Koridoru 5C na proširenoj TEN-T osnovnoj mreži u dijelu koridora Zapadnog Balkana. Evropska unija je do sada izdvojila sredstva u vrijednosti od 202 miliona eura za ubrzanje izgradnje Koridora 5c, kao jedne od najambicioznijih višegodišnjih investicija u zemlji.“ (Agenda za povezivanje, na: http://europa.ba/?page_id=67685)

Saobraćajna politika Bosne i Hercegovine sa zakašnjenjem prati napredak saobraćajne politike EU, a pod stalnim je nadzorom aelagacija Evropske unije u BiH i Ureda specijalnog predstavnika EU, koji svake godine podnose izvještaj o napretku BiH na putu euroatlanskih integracija. Ovaj odnos doprinio je mnogim efektima saobraćajne politike u Bosni i Hercegovini, a pored ulaganja u bolje puteve, autoputeve, bolja vozila, stanice za tehnički pregled i stanice za snabdijevanje gorivom, prepoznatljive su i mjere usmjerene na zaštitu okline i podizanje nivoa bezbjednosti saobraćaja i saobraćajne kulture. Potrebno je istaći i doprinos kroz organizovanju okruglih stolova, naučnih skupova i seminara koji su polučili nastaaak velikog broja studija, projekata, planova, naučnih i stručnih radova iz ove oblasti.

LITERATURA

1. Čavoški, Aleksandra (2006), *Pravni i politički poredak Evropske unije*, Pravni fakultet univerziteta Union u Beogradu – Službeni glasnik, Beograd
2. Drobo, Abid, Almedina Hatarić (2015), "Primjena inteligentnih transportnih sistema u intermodalnom transportu", *Zbornik radova „Saobraćajni i ekološki problemi država u tranziciji s aspekta integracije u Evropsku uniju”*, Travnik, 179-185.
3. Fazlagić, Haris (2015), "Saobraćajna politika Evropske unije", u: *Zbornik radova „Saobraćajni i ekološki problemi država u tranziciji s aspekta integracije u Evropsku uniju”* Travnik, 329-336.
4. Giorgi, Liana, Michael Schmidt (2002), "European transport policy: A historical and forward looking perspective", *GPS*, Vol. 2, No. 4, 1-19.
5. Jusufrić, Ibrahim (2015), „Obraćanje rektora Internacionalnog univerziteta Travnik akademika prof. dr. Ibrahima Jusufrića u povodu održavanja XI Međunarodnog savjetovanja", u: *Zbornik radova „Saobraćajni i ekološki problemi država u tranziciji s aspekta integracije u Evropsku uniju“*, Travnik, 6-11.
6. Lindov, Osman, Vuk Bogdanović, Ljupko Šimunović, Željko Matoc (2015), "Saobraćaj, transport i komunikacije u susret evropskim direktivama", *TEC Journal*, 2(2), 9-19.
7. Lyons, Paul K. (2003), *Transport policies of the European Union*, EC Inform, London
8. Medar, Olivera (2012) *Doprinos metodologiji ocene uticaja saobraćajne politike na drumski transport robe*, Doktorska disertacija, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet
9. Medar, Olivera (2012a), "Potreba, značaj i razvoj nacionalne transportne politike", *MT revija*, 3, 22-24,
10. Pejić Tarle, Snežana, Nataša Bojković (2012), *Evropska politika održivog razvoja transporta*, Saobraćajni fakultet, Beograd
11. Pernice, Davide, Ariane Debyser (2021), "Zajednička prometna politika: općenito", *Informativni članci o Europskoj uniji*, Europski parlament; dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/123/politique-commune-des-transport-generalites>

DOKUMENTI

1. Prečišćeni tekst Ugovora o funkcionisanju EU
2. Komunikacija Komisije „Budući razvoj zajedničke prometne politike: Globalni pristup izgradnji okvira Zajednice za održivu mobilnost“, COM(92) 494
3. White paper EC „European transport policy for 2010: Time to decide“, COM(2001) 370, Brisel
4. Bijela knjiga „Putokaz za jedinstveno europsko transportno područje – prema konkurentnosti i resursima: učinkovit prometni sustav“ (2011)
5. Uredba (ez) br. 78/2009 Europskog parlamenta i vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, izmjene Direktive 2007/46/ EZ i stavljanje izvan snage direktiva 2003/102/EZ i 2005/66/EZ
6. Direktiva 2008/96/EC (o sigurnosti cestovne infrastrukture)
7. Direktiva 2004/54/EC (o minimalnim uvjetima sigurnosti za tunele u transevropskoj mreži)
8. Direktiva 2011/82/EU (o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama)
9. Rezolucija Europskog parlamenta od 15. siječnja 2019. o autonomnoj vožnji u europskom prometu
10. Kratki vodič o Europskoj uniji – 2021
11. Evropski revizorski sud (2018), *Razvoj uspješnog prometnog sektora u EU: Izazovi na koje je potrebno odgovoriti*, Panoramski pregled
12. Evropski revizorski sud (2020), *Osnovna cestovna mreža EU-a: putovanja traju kraće, ali mreža još nije potpuno funkcionalna*, Tematsko izvješće
13. Evropska Komisija (2017), *Tematski informativni članak o europskom semestru Promet*
14. Eurostat (2020), *Statistički podaci o putničkom prijevozu*
15. Akcioni plan za provedbu mjera iz dokumenta „Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja Federacije Bosne i Hercegovine 2008-2013.“
16. Strategija bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH
17. Decenija akcije Strategija bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH 2011-2020.
18. Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030.
19. BIHAMK (2021), „Stanje cestovne sigurnosti u Europskoj uniji u 2020. godini s osvrtom na dekadu akcije za cestovnu sigurnost 2011-2020.“
20. Službeni list Evropske unije 13/Sv.7, 279 od 4. 2. 2009.

INTERNET IZVORI:

1. http://www.azzk.me/1/doc/Ugovor_o_funkcionisanju_EU.pdf
2. <https://www.scribd.com/doc/23473255/VI-Odr%C5%BEiv-razvoj-i-saobracajna-politika-EU>
3. <http://jpcfbih.ba> ›strategija_sigurnosti_saobracaja
4. <https://www.fmoit.gov.ba> › upload › file
5. <https://bihamk.ba/>.pdf
6. <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf>
7. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/123/zajednicka-prometna-politika-opcenito>
8. https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf
9. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_HR.pdf
10. http://europa.ba/?page_id=67685

EFFECTS OF EURO-ATLANTIC INTEGRATION IN THE FIELD OF TRAFFIC POLICY OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

Summary:

In this paper, we deal with the concept of transport policy, then follow the goal and development of the transport policy of the European Union. We present chronologically the measures adopted by the European Parliament in the field of transport policy (collection of taxes for the use of road infrastructure, passenger rights, road safety, the technical condition of vehicles, intelligent transport systems, road infrastructure safety, statistics, and prevention of accidents caused by alcohol and cross-border sanctioning in the field of road safety). Also, the paper analyzes the state of transport from the aspect of security in Bosnia and Herzegovina, as well as how Bosnia and Herzegovina as a European country and on its path to Euro-Atlantic integration is gradually taking on obligations from the EU transport policy with the aim of progress and development.

Keywords: transport policy; EU; Bosnia and Herzegovina; road traffic safety

Adresa autora
Author's address

Izet Hadžić
Univerzitet u Tuzli
Filozofski fakultet
izeth@bih.net.ba

