

**TEC - SCIENTIFIC JOURNAL**

# TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS

Scientific Journal of Traffic, Transport and Communications  
*Naučno-stručni časopis iz saobraćaja, transporta i komunikacija*



**SAOBRAĆAJ, TRANSPORT I KOMUNIKACIJE U SUSRET EVROPSKIM DIREKTIVAMA**  
TRAFFIC, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS TOWARDS EUROPEAN DIRECTIVES

**Prof. dr Osman Lindov**, dipl. inž. saob., Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo  
**Prof. dr. Vuk Bogdanović**, Fakultet tehničkih nauka, Univerziteta u Novom Sadu, Srbija  
**Prof. dr. Ljupko Šimunović**, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska  
**Mr. Željko Matoc**, dipl. inž. saob., Federalno ministarstvo prometa i komunikacija Sarajevo

**Kategorizacija rada:** Pregledni naučni rad (Review article)\*

**UDK** 656.1/.5(497.6)

**SAŽETAK:** U radu su prikazane osnove evropske saobraćajne politike i zajednički ciljevi za zemlje Evropske unije. Prikazan je razvoj evropskog zakonodavstva u proteklom desetogodišnjem periodu na polju saobraćaja, transporta i komunikacije. Izdvojene su posebno segmenti EU direktiva u oblasti cestovnog saobraćaja i transporta, željezničkog saobraćaja i transporta, zračnog saobraćaja i transporta, poštanskog saobraćaja i transporta i EU direktive u telekomunikacijskom saobraćaju.

**KLJUČNE RIJEČI:** Saobraćaj, Transport, Komunikacije, Evropske Direktive.

**ABSTRACT:** The paper presents the fundamentals of the European transport policy and common goals for the countries of the European Union. The development of European legislation in the last decade in the field of traffic, transport and communications. Featured are special segments of the EU directives in the field of road traffic and transport, railway transport and transport, air traffic and transport, postal services and transport and EU directives in the telecommunications traffic.

**KEYWORDS:** Traffic, Transport, Communications, European Directive.

## UVOD

Prvi cilj i početni cilj Evropske Unije na polju transportne politike oformiti zajedničko saobraćajno-transportno tržište, tj. omogućiti slobodu pružanja usluga i otvoriti saobraćajna tržišta. Uspostavom slobodnog saobraćajno-transportnog tržišta omogućava se pravedno tržišno natjecanje za različite vrste saobraćaja, transporta i komunikacija koje se istodobno razmatraju pojedinačno i kroz međusobne odnose. Evropska unija pored razvojno regulacijskih direktiva smjernica u mnogome pokušava da direktivama i smjernicama kanališe u saobraćajno-transportnom i komunikacijskom sektoru model „održive mobilnosti”. Glavni ciljevi EU saobraćajne politike su jačanje tržišne konkurentnosti nezagađujućih vrsta prijevoza napraviti integrirane saobraćajne mreže s dvije ili više vrsta prijevoza (kombinirani prijevoz ili intermodalnost) i napraviti jednake uvjete tržišnog natjecanja među vrstama prijevoza pravednom naplatom troškova koje su uzrokovali. Transport je osnova za našu ekonomiju i društvo. Mobilnost je od vitalnog značaja za rast i otvaranje novih radnih mjesta. Transportne industrije izravno zapošljava oko 10 miliona ljudi, a čini oko 5% bruto domaćeg proizvoda (BDP). Efektivni transportni sistemi su ključne za sposobnost evropske kompanije 'da se natječu u svjetskoj ekonomiji.

## 1. ZNAČAJ EU DIREKTIVA U SAOBRAĆAJU, TRANSPORTU I KOMUNIKACIJAMA

U Bijeloj knjizi o dovršenju uspostave unutarnjeg tržišta, objavljenoj 1985., dane su preporuke za osiguravanje slobode pružanja usluga i utvrđeni određeni zahtjevi zajedničke saobraćajne politike. U studenom 1985. Vijeće je usvojilo tri glavne smjernice u sljedećim područjima: stvaranje slobodnog tržišta (bez količinskih ograničenja) do najkasnije 1992. godine, povećanje bilateralnih kvota i kvota Zajednica i uklanjanje iskrivljavanja tržišnog natjecanja. Ovi ciljevi uključuju i razvoj saobraćajne infrastrukture od interesa

---

\*Priljeno / Received: 12. 11. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 20. 12. 2015.



Zajednice, pojednostavljenje kontrola i formalnosti na graničnim prijelazima i poboljšanje sigurnosti. Od 2. 12. 1992. na snazi je **Bijela knjiga o budućem razvoju zajedničke saobraćajne politike u kojoj** je naglašena važnost otvaranja saobraćajnih tržišta. Bijela je knjiga istovremeno označila prekretnicu na putu do cjelovitog i intermodalnog pristupa koji se temelji na modelu „održive mobilnosti”.

U **Zelenoj knjizi od 20. 12. 1995.** „Prema pravednim i djelotvornim cijenama u saobraćaju” [COM(95) 691], Komisija se bavila vanjskim troškovima saobraćaja. U knjizi se zalagala za to da se u saobraćajnom sektoru uspostavi pravedan i djelotvoransistem naplate koji će ove troškove uzeti u obzir. Pri tomu će se iskrivljenja tržišnog natjecanja smanjiti i među različitim vrstama saobraćaja.

**Bijela knjiga Evropske Komisije od 22. 07 1998. odnosi se na „Pravedne takse za korištenje infrastruktura: pristup uspostavi zajedničkog okvira na području naplate taksi za korištenje saobraćajne infrastrukture u EU [COM(1998) 466]”.**

U **Bijeloj knjizi „Evropska politika saobraćaja za razdoblje do 2010.: vrijeme odluke”** [COM(2001) 370], određuje se prema istočnom proširenju EU-a. Svrha Bijele knjige iz 2010. bila je stabiliziranje udjela zagađivačkog saobraćaja u ukupnom obujmu saobraćaja na razinu iz 1998. Kako bi se to postiglo, mjerama se prije svega nastojalo revitalizirati željeznički saobraćaj, promicati pomorski i riječni saobraćaj i potaknuti umrežavanje vrsti saobraćaja. 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. Evropska Komisija za transport u 2009 pokrenula raspravu o dugoročnoj budućnosti saobraćaja (u sljedećih 20 do 40 godina) i predstavila **komunikaciju „Održiva budućnost saobraćaja: prema integriranom, pristupačnom i tehnički naprednom sistemu”** [COM(2009) 279]. U njoj se dotiče mogućih trendova, predstojećih izazova i odgovarajućih mogućnosti na području saobraćajne politike. U Komunikaciji se razmatra budući sistem evropskog saobraćaja, posebno u kontekstu a) nastavka globalizacije, b) razvoja odnosa s trećim zemljama, c) povećanja saobraćaja robe d) promjene socijalnih struktura i demografskog razvoja, e) rastuće urbanizacije, f) budućih komercijalnih trendova, g) mogućih tehnoloških napredaka na području energije, saobraćaja i komunikacija, h) mogućih posljedica klimatskih promjena te i) promjena koje treba uvesti na polju opskrbe energijom.

U **novoj Bijeloj knjizi o budućnosti saobraćaja odsada do 2050., naslovljenoj „Putokaz za jedinstveni evropski saobraćajni prostor — prema konkurentnom saobraćajnom sistemu koji racionalno koristi resurse”** [COM(2011) 144] — objavljenoj 28. 03. 2011.— Komisija opisuje prijelaz sa starih na nove izazove na području saobraćaja i navodi načine za njihovo savladavanje. U svojoj viziji Komisija za cilj postavlja smanjivanje emisija stakleničkih plinova 2050. godine za najmanje 60 % u odnosu na 1990. bez usporavanja rasta saobraćaja i ugrožavanja mobilnosti, uz srednjoročni cilj smanjenja stakleničkih plinova za oko 20 % 2030. godine u odnosu na njihovu razinu iz 2008. No naglašavajući da zbog primjetnog porasta emisija plinova iz saobraćaja tijekom posljednja dva desetljeća cilj za 2030. neće spriječiti porast emisija od 8 % u odnosu na razinu iz 1990., Komisija priznaje da saobraćajni sistemi još uvijek nisu održivi. Što se tiče detalja ove vizije saobraćaja sutrašnjice, Komisija ih je razradila na temelju 10 ciljeva (kao što je u slučaju cestovnog saobraćaja robe, preusmjeravanje 30 % tereta u željeznički saobraćaj ili vodeni saobraćaj u razdoblju od sada do 2030. i više od 50 % odsada do 2050.; utrostručiti dužinu sadašnje mreže brzih željeznica odsada do 2030. a do 2050. preseliti veći dio putničkog saobraćaja na srednje udaljenosti; uspostaviti potpuno funkcionalnu višemodalnu „temeljnu mrežu” transevropske saobraćajne mreže u EU-u do 2030., zajedno s visokokvalitetnom mrežom visokog kapaciteta do 2050. kao i povezane informacijske usluge; itd.).

Komisija predlaže: jedinstveni evropski saobraćajni prostor čije su polazišne točke jedinstveno nebo, jedinstveni željeznički prostor, plavi pojas u evropskim morima; otvaranje tržišta zajedno s kvalitetnim poslovima i dobrim uvjetima rada; poboljšanje zaštite i povećanje sigurnosti saobraćaja; bolje osiguravanje prava putnika u svim prijevoznim sredstvima i pristup infrastrukturama. Predložena formula za uspješne buduće inovacije proizvod je svih najodrživijih tehnoloških rješenja i promjena ponašanja. Modernizacija

infrastruktura, usmjerena na višemodalnu temeljnu mrežu, zahtijeva značajna financijska sredstva, različite izvore financiranja i inteligentne sisteme naplate; cijene bi prije svega trebale odražavati troškove i izbjegavati iskrivljenja; u tu će svrhu sudionici u saobraćaju u budućnosti trebati plaćati veći dio troškova nego danas i koristit će se dva tržišna instrumenta: oporezivanje energije i sistemi trgovanja pravima na emisije. Vanjski razmjeri saobraćaja naposljetku će se prilagoditi dvostrukom trendu otvaranja tržišta i održivosti unutarnjih aspekata. U svojoj rezoluciji od 6. jula 2010. o održivoj budućnosti saobraćaja, Evropski parlament je na odgovarajuću Komunikaciju Komisije o pripremi nove Bijele knjige odgovorio čitavim nizom mjera. U 42 stavka, ova se rezolucija bavi cjelokupnim spektrom saobraćajne politike EU-a. Glavni zahtjevi Parlamenta su sljedeći:

- uspostava zajedničkog evropskog sistema rezervacije radi racionalizacije i pojednostavljenja raznih vrsta saobraćaja te povećanja njihove interoperabilnosti;
- povećanje trenutano raspoloživih financijskih sredstava za saobraćaj i mobilnost, stvaranje saobraćajnog fonda i proračunske stavke posvećene saobraćajnoj politici u višegodišnjem financijskom okviru;
- utvrđivanje i pridržavanje 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 CO<sub>2</sub> u cestovnom, putničkom i teretnom saobraćaju i smanjenje od 30 % emisija CO<sub>2</sub> u zračnom saobraćaju u čitavom evropskom zračnom 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 cestovnom saobraćaju od 40%.

## 2. EU DIREKTIVE U CESTOVNOM SAORAĆAJU I TRANSPORTU

Cilj EU-a je ostvariti evropski prostor sigurnosti cestovnog saobraćaja tijekom desetljeća 2010. – 2020. Nadležnost na ovom području pretežno je nacionalna; evropske mjere odnose se na tehničko stanje vozila, prijevoz opasnih tvari i sigurnost cestovne infrastrukture.<sup>1</sup> „**Evropski akcijski program za sigurnost cestovnog saobraćaja za razdoblje od 2003. do 2010.**”. Cilj trećeg akcijskog programa bio je dvostruko smanjenje broja mrtvih na cestama EU-a prije kraja 2010. godine. Iako ovaj cilj nije postignut u predviđenom roku, Komisija je u svojoj Komunikaciji „Prema evropskom prostoru sigurnosti cestovnog saobraćaja: evropske političke smjernice za sigurnost na cestama u razdoblju 2010. – 2020.”, objavljenoj 20. 07. 2010., iznijela pozitivne rezultate u vidu smanjenja broja žrtava u saobraćajnim nesrećama. Prema Bijeloj knjizi od 28. 03 2011., cilj je do 2020. dvostruko smanjiti broj poginulih na cestama, a do 2050. potpuno iskorijeniti nesreće sa smrtnim ishodom. Komisija u svojim političkim smjernicama definira sedam ciljeva za usvajanje mjera na nacionalnoj i evropskoj razini. Ti ciljevi uključuju: poboljšati obrazovanje i osposobljavanje sudionika u cestovnom saobraćaju kao i nadzor provedbe propisa o sigurnosti cestovnog saobraćaja; postići veću razinu sigurnosti cestovne infrastrukture i vozila; promovirati korištenje inteligentnih saobraćajnih sistema, na primjer, uvođenjem hitnog elektroničkog poziva „eCall”; poboljšati usluge hitnih službi i zbrinjavanja unesrećenih; zaštititi nezaštićene sudionike (u saobraćaju) poput pješaka i biciklista. Provedba političkih smjernica temelji se na otvorenoj suradnji između država članica i Komisije. Određivanjem ciljeva, političke smjernice usmjeravaju nacionalne ili lokalne strategije, sukladno načelima podijeljene odgovornosti i supsidijarnosti: države članice na taj su način pozvane da pokrenu nacionalne programe u skladu sa specifičnim ciljevima. Evropska povelja o sigurnosti cestovnog saobraćaja, koju je 2004. pokrenula Komisija, poziva i civilno društvo da razmjenom iskustava doprinese smanjenju broja poginulih na cestama Unije. Na području cestovnog prijevoza Evropski parlament je u brojnim rezolucijama i izvještajima poticao i podržavao postupno otvaranje tržišta cestovnom prijevozu tereta i putnika. Pri tome je uvijek iznova naglašavao da se liberalizacija i usklađivanje trebaju odvijati usporedno, uključujući i socijalne aspekte te sigurnost prijevoza. Što se tiče kabotaže tereta, EP se zalaže za jačanje liberalizacije kako bi se smanjila učestalost povratka praznih kamiona. Osim toga, EP je naglasio da bi Komisija do kraja 2013. trebala sastaviti izvješće o stanju na tržištu cestovnog prijevoza Zajednice kako bi ocijenila, između ostalog, je li napredak koji je ostvaren u usklađivanju

<sup>1</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.5.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html)





propisa, posebno na području socijalnog zakonodavstva i sigurnosti, takav da se može nastaviti s otvaranjem domaćih tržišta cestovnog prijevoza te, osobito, ukinuti ograničenja za kabotažu.

Komisija je 14. 04. 2014. objavila izvješće o „stanju tržišta cestovnog saobraćaja u EU-u“ [COM\(2014\)222](#) završna verzija. Komisija je izvještajem najavila reviziju Uredbi (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 u okviru programa REFIT (Komunikacija Komisije od decembra. 2012. o prikladnosti propisa EU-a). Revizijom se nastoji pojednostaviti i razjasniti zakonodavstvo koje je na snazi, a ne proširiti tržište. Komisija osobito ističe potrebu za „pojašnjavanjem definicije stabilnog i efikasnijeg sjedišta iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i kabotaže iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009“. Također naglašava nužnost primjene dviju navedenih uredbi putem preskriptivnijih odredbi o učestalosti i formatima pregleda i uz pomoć nove generacije analognih tahografa.

Stvaranje jedinstvenog evropskog saobraćajnog tržišta nije moguće bez usklađivanja zakonskih odredbi u državama članicama. EU je usvojio fiskalne, tehničke, administrativne i socijalne mjere. Zajednička politika cestovnog saobraćaja koja štiti uvjete tržišnog nadmetanja i jamči slobodno pružanje usluga zahtjeva usklađivanje zakonskih odredbi u državama članicama. To se ne odnosi samo na oporezivanje (PDV, porez na motorna vozila, porez na mineralna ulja) i državne potpore, već i na tehničke standarde vozila (dimenzije i najveće dopuštene mase vozila), socijalne standarde te mjere zaštite okoliša.

Propisi Evropske unije koji su u posljednjih deset godina donešeni i doživjeli prepravke u oblasti cestovnog saobraćaja i transporta su: Uredba (EU) BR. 3821/85 (o tahografu u cestovnom saobraćaju), Uredba (EU) BR. 561/2006 (o usklađivanju nekih socijalnih propisa vezanih uz cestovni prijevoz, kojim se mijenjaju uredbe Komisije (EEZ) 3821/85; EZ 2135/98, te se ukida Uredba Vijeća (EEZ)3820/85), Uredba (EU) 1071/2009 (o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obnavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza, te stavljanje izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ), Uredba (EU) 1072/2009 (o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog prijevoza robe), Uredba (EU) 1073/2009 (o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga autobusnog prijevoza, kojom se izmjenjuje i dopunjuje Reg. (ez) 561/2006), Direktiva 96/53/EZ (o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom saobraćaju te najveće dopuštene mase u međunarodnom saobraćaju za određena cestovna vozila koja saobraćaju unutar Zajednice), Direktiva 2008/38/EZ (o jedinstvenim postupcima kontrole cestovnog prijevoza opasnih tvari), Direktiva 2006/22/EZ (o minimalnim uvjetima za provedbu Reg. 3821/85 koji se odnose na socijalno zakonodavstvo za poslove cestovnog prijevoza i ukidanja Dir.88/599), Direktiva 2000/30/EC (o tehničkom pregledu na cesti gospodarskih vozila koja sudjeluju u cestovnom saobraćaju u EU), Direktiva 2002/7/EZ (kojom se mijenja Direktiva.96/53/EZ kojom se za određena cestovna vozila koja saobraćaju unutar zajednice utvrđuju najveće dopuštene dimenzije u unutarnjem i međunarodnom saobraćaju, te najveće dopuštene težine u međunarodnom saobraćaju), Direktiva 2002/15/EC (o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilnu djelatnost cestovnog prijevoza), Direktiva 2002/85/EZ (kojom se mijenja Dir.82/6/EZ o instaliranju i korištenje uređaja za ograničavanje brzine za neke kategorije motornih vozila u Zajednici), Direktiva 2008/96/EC (o sigurnosti cestovne infrastrukture), Direktiva 2004/54/EC (o minimalnim uvjetima sigurnosti za tunele u transevropskoj mreži), Direktiva 2009/4/EZ (o protumjerama sprečavanja i otkrivanja manipulacije zapisima tahografa, kojom se mijenja Direktiva 2006/22/EZ o minimalnim uvjetima za provođenje Reg.3821/85 o socijalnim propisima vezanih uz djelatnost cestovnog prijevoza te kojom se ukida Direktiva 88599/EEZ), Dir. 2006/22/EZ o minimalnim uvjetima za provedbu Reg.3821/85 o socijalnim propisima u cestovnom saobraćaju).

### 3. EU DIREKTIVE U ŽELJEZNIČKOM SAORAĆAJU I TRANSPORTU

Cilj evropske politike željezničkog prijevoza je osnivanje jedinstvenog željezničkog prostora. Otvaranjem sektora tržišnom natjecanju započeto 1991. uvela su se u razdoblju od deset godina tri paketa i jedan temeljiti pregled. Evropski parlament usvojio je nedavno u prvom čitanju četvrti paket kojim se želi dovršiti liberalizacija željezničkog saobraćaja. Zajednička saobraćajna politika kojom se štiti tržišno natjecanje i jamči slobodno pružanje usluga zahtijeva usklađivanje zakona u tehničkom, administrativnom i sigurnosnom području. Postupno usklađivanje tih zahtjeva neophodno je za interoperabilnost različitih nacionalnih željezničkih sistema. Potrebno je također uskladiti i mjere za zaštitu okoliša kako ne bi došlo do narušavanja

tržišnog natjecanja i kako bi se novim poduzećima olakšao pristup tržištu. U planu Evropske Komisije pod nazivom „Saobraćaj 2050.“ zacrtani su sljedeći ciljevi: dugoročno, ostvariti evropsku mrežu pruga prilagođenih brzim vozovima; u srednjem roku (od danas do 2030.), utrostručiti dužinu postojeće mreže pruga prilagođenih brzim vlakovima i održati dobro povezanu mrežu željeznica u svim državama članicama. Komisija se zalaže da se do 2050. veći dio putničkog prijevoza na srednje udaljenosti odvija vozom. Postignuća u sektoru željezničkog saobraćaja na području Evropske unije:

**A. Interoperabilnost:** Direktivom 2001/16/EZ od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transevropskoga konvencionalnog željezničkog sistema pokrenula postupak kojim bi se omogućilo svakodnevno korištenje različitih željezničkih sistema država članica te siguran i neometan prijelaz iz jedne nacionalne željezničke mreže u drugu. U okviru tih direktiva, izrađeno je više tehničkih rješenja (nazvanih „tehničke specifikacije za interoperabilnost“ – TSI). Ta se rješenja prvenstveno odnose na osnovne elemente poput upravljanja vozovima i njihove sigurnosti, signalizacije, telematskih aplikacija u teretnom prijevozu, stručne spreme zaposlenika u međunarodnom saobraćaju, teretnih vagona i emisije zvuka.

**B. Evropska agencija za željeznice:** Glavna je zadaća Agencije uskladiti, registrirati i nadzirati tehničke specifikacije interoperabilnosti cjelokupnog evropskog željezničkog sistema te odrediti zajedničke sigurnosne ciljeve za evropske željezničke pruge

**C. Usklađivanje socijalnog zakonodavstva:** Direktivom 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. određuju se uvjeti rada mobilnih radnika koji izvode interoperabilne prekogranične usluge u željezničkom sektoru. Ta se direktiva temelji na sporazumu između evropskih socijalnih partnera u željezničkom sektoru. Direktivom 2007/59/EZ od 23. listopada 2007. nastoje se uskladiti minimalni zahtjevi u vezi sa stručnom osposobljenosti i izdavanju potvrda strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima u željezničkom sistemu EU-a

**D. Pristup struci željezničkih poduzeća:** Direktivom 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. predviđa se da prijevoznici moraju imati dozvolu za korištenje infrastrukturna svih država članica. Dozvolu izdaje država članica u kojoj je poduzeće osnovano, pod uvjetom da poduzeće udovoljava određenim zajedničkim zahtjevima (ugledu, financijskoj i stručnoj sposobnosti). Navedena Direktiva izmijenjena je Direktiva 2001/13/EZ od 26. veljače 2001. kojom se određuju uvjeti (sigurnosni, tehnički, ekonomski i financijski) obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoznika koji vrijede za cijelo područje

**E. Buka koju proizvode vlakovi:** EU Direktive iz područja željezničkog saobraćaja u posljednjem desetljeću su:

- **Direktiva o sigurnosti:** Direktiva 2004/49/EZ Evropskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i Direktiva 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju taksi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice); Direktiva 2008/110/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2008. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnost željezničkog sistema Zajednice; Direktiva 2009/149/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2009. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ u svezi s zajedničkim sigurnosnim indikatorima i zajedničkim metodama za izračun troškova kod nesreća

- **Direktiva o interoperabilnosti:** Direktiva 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 17. juna 2008. o interoperabilnosti željezničkog sistema unutar Zajednice; Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. 10. 2009. o izmjenama i dopunama Priloga VII Direktivi 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sistema Zajednice; Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. marta 2011 o izmjenama i dopunama Priloga II, V i VI Direktivi 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sistema Zajednice.

- **Direktiva o strojovođama:** Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. 10. 2007. o izdavanju dozvola za strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima u željezničkom sistemu Zajednice.

#### **4. EU DIREKTIVE U ZRAČNOM SAORAĆAJU I TRANSPORTU**

Uspostava jedinstvenog zrakoplovnog tržišta krajem 90-ih godina dvadesetog stoljeća znatno je promijenila industriju zračnog saobraćaja te je proteklih dvadeset godina uvelike doprinijela velikom porastu zračnog



saobraćaja u Evropi. Uspostava jedinstvenog tržišta zračnog saobraćaja u Evropi, osigurati da djeluje na odgovarajući način te ga što je više moguće proširiti na određene države izvan EU-a. Uz stvaranje jedinstvenog zrakoplovnog tržišta, usvojena su i zajednička pravila kako bi se osiguralo njegovo ispravno djelovanje koje posebice zahtijeva jednake uvjete te visoku i jednaku razinu zaštite putnika. **Pravedan pristup zračnim lukama i uslugama zračnog saobraćaja** osiguran je Uredbom (EEZ) br. 95/93 kojom se omogućuje da se na preopterećenim zračnim lukama zračnim prijevoznicima dodjeljuju „slotovi” (tj. dozvole za slijetanje ili uzlijetanje na određeni dan i u određeno vrijeme) na nepristran, nediskriminacijski i transparentan način te da ih dodjeljuje nezavisan „koordinator slotova” (međutim, takav sistem dodjeljivanja slotova sprečava optimalnu upotrebu kapaciteta zračne luke<sup>2</sup> te se trenutačno raspravlja o nizu izmjena Uredbe 95/93 radi postizanja boljeg stepena efikasnosti). Direktivom 96/67/EZ tržište **zemaljskih usluga** postupno se otvorilo konkurenciji (tj. usluge koje se pružaju zračnim kompanijama na aerodromima kao što su postupanje s putnicima i prtljagom, punjenje goriva i čišćenje aviona itd.). Direktivi 2009/12/EZ određena glavna načela za ubiranje **naknade aerodroma** koje zračni prijevoznici plaćaju za korištenje objektima i uslugama aerodroma. Međutim, to nije spriječilo sve veći broj sporova između zračnih luka i kompanija.

**Kako bi se osigurao pravedan pristup mrežama za distribuciju** te spriječio njihov utjecaj na izbor potrošača, zajednička pravila na snazi su od 1989. Njima se osigurava da računalni sistemi rezervacija (ti su sistemi „tehnički posrednici” između zračnih kompanija i putničkih agencija) pružaju nepristran ekranski prikaz zračnih usluga svih zračnih kompanija na računalima putničkih agencija (Uredba (EZ) 80/2009). Međutim, uloga računalnih sistema rezervacija sve je manja jer se distribucija internetom sve više koristi, uključujući i internetske stranice zračnih prijevoznika.

**Kako bi se zaštitili putnici i avion** te zajamčio visok stepen **sigurnosti** koji je jednak u cijelom EU-u, nacionalna sigurnosna pravila zamijenjena su zajedničkim sigurnosnim pravilima koja se sve više šire na cjelokupni lanac zračnog prijevoza. Osim toga, osnovana je Evropska agencija za sigurnost zračnog saobraćaja koja, između ostalog, sastavlja pravila<sup>3</sup>. **Sigurnosni** uvjeti u svim aerodromima EU-a također su usklađeni kako bi efikasnije spriječili zlonamjerne radnje nad avionom, njegovom posadom i putnicima (bitno je naglasiti da države članice i dalje imaju pravo primijeniti oštrije sigurnosne mjere<sup>4</sup>).

Sigurnost zračnog saobraćaja (ne treba je miješati sa zračnom sigurnošću<sup>5</sup> postoji kako bi se spriječile zlonamjerne radnje na avionu te one protiv putnika i posade. Nakon napada iz 2001. EU je usvojio niz sigurnosnih pravila za zaštitu civilnog zrakoplovstva. Ta se pravila redovno ažuriraju kako bi se u obzir uzeli novi rizici. Države članice zadržavaju pravo na primjenu strožih mjera.

Što se tiče financiranja sigurnosnih mjera Parlament smatra da izdaci za sigurnost trebaju pokrivati samo troškove sigurnosti te da države članice koje primjenjuju strože mjere trebaju same snositi proizlazeće dodatne troškove. Odluke Evropskog parlamenta:

- Rezolucija od 23. listopada 2008. o učinku mjera sigurnosti zračnog saobraćaja i tjelesnih skenera na ljudska prava, privatnost, osobno dostojanstvo i zaštitu podataka,
- Zakonodavna rezolucija od 5. maja 2010. o prijedlogu direktive Evropskog parlamenta i Vijeća o izdacima za sigurnost zračnog saobraćaja,
- Izvještaj od 1. juna 2011. o zrakoplovnoj sigurnosti uz poseban osvrt na sigurnosne skenere.
- Zrakoplovna sigurnost odnosi se na dizajn, proizvodnju, održavanje i rad aviona.

## 5. EU DIREKTIVE U VODNOM SAORAĆAJU I TRANSPORTU

U evropskim se uredbama o pomorskom saobraćaju usredotočuje na primjenu načela slobodnog pružanja usluga i pravilnu primjenu pravila tržišnog natjecanja, te istovremeno jamči visok visok nivo sigurnosti, dobri

<sup>2</sup>Zračni prijevoznici mogu „nedovoljno koristiti” svoje slotove kako oni ne bi bili ponovno vraćeni u pričuvslova iz koje se ponovno dodjeljuju konkurentima. Potrebno je naglasiti da EU ima oko stotinu „koordiniranih” zračnih luka (tj. onih „sa slotovima”) dok u SAD-u postoje samo dvije takve zračne luke.

<sup>3</sup>Tema informativnog članka o Europskoj uniji 5.6.10, je sigurnost civilnog zrakoplovstva.

<sup>4</sup>Tema informativnog članka o Europskoj uniji 5.6.8, je sigurnost civilnog zrakoplovstva. „Zakonodavni okvir EU-a koji se odnosi na sigurnost civilnog zrakoplovstva” (Europski parlament, 2013.) opsežan je prikaz zakonodavstva EU-a o sigurnosti u zračnom prometu.

<sup>5</sup>Zrakoplovna sigurnost odnosi se na dizajn, proizvodnju, održavanje i rad aviona.



radni uvjeti i norme u vezi sa zaštitom okoliša. Glavni je cilj primijeniti načelo slobode pružanja usluga iz Ugovora na industriju pomorskog saobraćaja Unije te jamčiti pridržavanje pravila tržišnog natjecanja. To se djelomično objašnjava potrebom EU-a da se obrani od nepoštenog tržišnog natjecanja trgovačkih flota trećih zemalja te da teži poštenim i stabilnim uvjetima tržišnog natjecanja za pomorski saobraćaj diljem svijeta. Pomorski saobraćaj izravno i neizravno znatno doprinosi stvaranju radnih mjesta u EU-u. Poboljšanje radnih uvjeta, smanjenje pomanjkanja kvalificirane radne snage te mjere u vezi sa stjecanjem profesionalnih kvalifikacija prioriteta i u politici pomorskog saobraćaja. Povezana politika pomorskog saobraćaja stoga je ključna za privredni razvoj EU-a. Pomorski saobraćaj je i središnji dio integrirane pomorske politike. U svojoj rezoluciji od 12. 04. 2005. o **pomorskom prijevozu na kratke udaljenosti** Evropski parlament zatražio je snažnije promicanje pomorskog prijevoza na kratke udaljenosti, maksimalno smanjenje administrativnih procedura, razvoj visokokvalitetnih koridora među državama članicama te davanje prednosti ulaganju u infrastrukturu kako bi se poboljšao pristup lukama. U svojoj Rezoluciji od 5. 05. 2010. o **strateškim ciljevima i preporukama za politiku pomorskog saobraćaja EU-a do 2018.** Evropski parlament načelno je podržao pristup Komisije te zatražio da se izradi opsežan popis konkretnih mjera (daljnje mjere protiv zlouporabe zastava pogodnosti, mjere državne pomoći kako bi se očuvala konkurentnost brodarstva EU-a, davanje veće važnosti pomorskim rutama u okviru transevropskih saobraćajnih mreža, te poboljšanje održivosti pomorskog saobraćaja smanjenjem emisija brodova, internalizacijom vanjskih troškova te uvođenjem međunarodnih ekoloških propisa u okviru Međunarodne pomorske organizacije). Evropski parlament 15. 12. 2011. kao odgovor na **Bijelu knjigu Komisije iz 2011.** usvojio izvještaj o **Planu za jedinstveni evropski saobraćajni prostor.** Kad je riječ o pomorskom saobraćaju, Parlament je zatražio:

- da se do 2013. izradi prijedlog o „plavom pojasu“;
- uvođenje evropske politike za prijevoz na kratke i srednje udaljenosti;
- dodjeljivanje barem 15 % sredstava transevropskih saobraćajnih mreža projektima kojima se poboljšavaju održive i multimodalne veze između morskih luka, kopnenih luka i multimodalnih platformi.

U **Izvještaju o vlastitoj inicijativi o „plavom rastu“ EU parlament navedeno je da je potrebno:** da lokalna, regionalna, nacionalna i evropska tijela moraju napraviti uvjete koji su potrebni za ostvarivanje održivog privrednog rasta sljedećim mjerama:

- uspostavljanjem sistema pomorskog planiranja; nadograđivanjem infrastrukture;
- stvaranjem pristupa profesionalnim vještinama;
- osiguravanjem odgovarajućih finansijskih sredstava (npr. novim pravilima o poduzetničkom kapitalu).

EU parlament je bio pokretač velikih poboljšanja na području pomorske sigurnosti donošenjem triju paketa o pomorskoj sigurnosti (posebno radom privremenog odbora za poboljšanje pomorske sigurnosti 2004. godine). U zakonodavnoj rezoluciji o EMSA-i Parlament je pozvao na proširenje aktivnosti a posebno je isticao da bi se sistemima nadzora saobraćaja moglo doprinijeti stvaranju **evropskog pomorskog prostora bez granica** što bi omogućilo da prijevoz robe i putnika morem među državama članicama ne zahtijeva dodatne formalnosti u odnosu na cestovni prijevoz.

## 6. EU DIREKTIVE U POŠTANSKOM SAORAĆAJU I TRANSPORTU

Univerzalna politika EU kojom se kao strateško opredjeljenje stimulira povećanje konkurentnosti evropske privrede rezultirala je i politikom tržišnog restrukturiranja prirodnih monopola i javnih usluga. Ta je politika nužno obuhvatila i tržište poštanskih usluga, odnosno poslovanje nacionalnih poštanskih operatera. Ona je sublimirana u poštanskim direktivama, kao okvirom i instrumentom liberalizacije tržišta i restrukturiranja monopolske pozicije nacionalnih poštanskih operatera. Svrha je poštanskih direktiva ustrojiti unutarnje tržište poštanskih usluga i kroz prikladni regulatorni okvir osigurati efikasne, pouzdane i kvalitetne poštanske usluge koje su dostupne u cijeloj EU po prihvatljivim cijenama (Direktiva 97/67/ EC, Direktiva 2002/39/EC, Direktiva 2008/6/EC). Dva su glavna cilja poštanske reforme Evropskoj uniji:

- ustrojiti funkcionalno zajedničko poštansko tržište
- zaštititi i unaprijediti pouzdane, kvalitetne i cijenom pristupačne poštanske usluge.

Odrednice Prve poštanske direktive EU iskazane su u tri pravca:

- uređenje propisa o pružanju univerzalnih poštanskih usluga (uključujući propise o inter-operabilnosti i



osnovnim zahtjevima prema svim poštanskim operaterima radi nesmetanog pružanja univerzalnih poštanskih usluga u okruženju rastuće konkurentnosti

- postupno otvaranje tržišta radi smanjivanja (i ukidanja) rezerviranog područja, a time i osiguranje razvoja konkurencije na poštanskom tržištu (sistem dozvola i regulacije)

- uređenje zajedničkog načina rada, tj. regulacije nacionalnih regulatornih tijela (Direktiva 2008/6/EC).

Evropska komisija je kroz tri poštanske direktive započela proces liberalizacije poštanskog tržišta.

Evropska komisija objavom „Zelenu knjigu“ („PostalGreen Paper“), kojoj je cilj bio poticanje rasprave o poštanskoj politici unutar Evropske komisije. Naglašena je zabrinutost da poštanski sektor neće moći iskoristiti mogućnosti koje nudi rast komunikacijskog i transportnog tržišta. Evropska komisija je navela da šira komunikacijska, oglašivačka i transportna tržišta prijete pružanju osnovnih poštanskih usluga te je pozvala nazaštitu uloge poštanskih usluga u tom širem kontekstu. „Zelena knjiga“ predlaže sveobuhvatni politički okvir zajednice za poštanske usluge, uključujući pružanje efikasnije univerzalnih poštanskih usluga na državnom nivou i po pristupačnim cijenama za potrošače te se ona može promatrati kao prekretnica u evropskom poštanskom sektoru. Trećom poštanskom direktivom (Directive 2008/6/EC amending Directive 97/67/EC) definisan je vjerodostojan vremenski raspored otvaranja unutarnjeg tržišta poštanskih usluga, istovremeno štiteći univerzalne poštanske usluge. Ona ukida rezervirano područje poštanskih usluga i dodaje zajednička pravila koja se tiču financiranja univerzalnih usluga pod uvjetima koji garantiraju njihovo stalno obavljanje. Presudno za opstanak nacionalnih poštanskih operatera bit će njihova sposobnost opstanka na jedinstvenom poštanskom tržištu izloženom intenzivnoj konkurenciji vrlo velikih pružatelja poštanskih usluga u uvjetima smanjenja cijena usluga.<sup>6</sup>

## 7. EU DIREKTIVE U TELEKOMUNIKACIJSKOM SAOBRAĆAJU

Evropski regulatorni okvir za elektronske komunikacije, mreže i usluge predstavlja osnov za sve nacionalne zakone zemalja članica EU. Pored četiri osnovne direktive, okvir uključuje i direktivu 2002/58, kojom se utvrđuje okvir zaštite privatnosti, podataka o ličnosti i integriteta javnih mreža elektronskih komunikacija. Prihvatajući kao realnost činjenicu da je sigurnost elektronskih komunikacija kritičan faktor društvenog i ekonomskog razvoja, Evropska komisija je još 2001. godine utvrdila jedinstvenu politiku nastupa na ovom planu, politiku koja je kao jedan od šest prioriteta ušla i u akcioni plan razvoja ICT u Evropi *eEvrope 2005*, koji naglašava značaj povjerenja u sigurnost elektronskih transakcija za razvoj informacionog društva. EU je 2004. godine formirala Evropsku agenciju za sigurnost mreža i informacionih sistema (ENISA) a početkom 2007. usvojila Strategiju za sigurno informaciono društvo u Evropi u kojoj identifikuje ozbiljan porast rizika i naglašava potrebu za zajedničkim nastupom svih zainteresovanih strana, kako bi na primjeren način odgovorila na nove sigurnosne izazove. Osnovni elementi ove evropske strategije su dijalog, partnerski odnos i osposobljavanje ključnih aktera, postavljanje sigurnosti mreža i informacija za jedan od ciljeva EU regulatornog okvira, jačanje ENISA i podrška naporima država članica za postizanje sinergije. Evropska komisija je 2009. usvojila i akcioni plan za zaštitu kritične ICT infrastrukture, postavljajući sigurnost i otpornost kritične ICT infrastrukture kao dugoročni cilj u okviru evropske politike razvoja sigurnosti mreža i informacija. 18. 12. 2009. Evropski Parlament i Evropski Savjet usvojili su značajne izmjene i dopune direktive 2002/58 koje se tiču povrede tajnosti podataka o ličnosti, upotrebe Internet kolačića (*cookies*) i ovlaštenja operatora da preduzimaju akcije protiv emitera nezatraženih poruka (*spam*). Zemlje članice EU su dobile rok do maja 2011. da usaglase svoja nacionalna zakonodavstva sa ovim izmjenama. Prvi korak u pravcu detaljnijeg uređivanja **Presretanje komunikacija** EU je načinila 1995. rezolucijom Savjeta 96/C329/01, utvrđujući detaljne zahteve i potrebe službi za sprovođenje zakona. **Privatnost i zaštita ličnih podataka** u zakonima zemalja EU temelji se, kao uostalom i u na konvenciji Saveta Evrope o zaštiti lica u odnosu na automatsku obradu podataka. U skladu sa Konvencijom, EU je donijela okvirnu Direktivu 95/46/EC o zaštiti podataka o ličnosti. Pritisak javnosti i institucija EU i zemalja članica na direktivu 2006/24 se, međutim, nastavlja i uslijedila je revizija okvirne direktive 95/46EC o zaštiti privatnosti.

<sup>6</sup>Mr. sc. Zoran Miletić, TRENDOVI EUROPSKOG POŠTANSKOG TRŽIŠTA, UDK / UDC: 656(4-67 EU), JEL klasifikacija / JEL classification: L87 Pregledni rad / Review Accepted for publishing: 13. lipnja 2012. / June 13, 2012. EKON. MISAO PRAKSA DBK. GOD XXI. (2012.) BR. 1. (179-202)

## ZAKLJUČAK

Pristupanje Evropskoj uniji strateški je prioritet Bosne i Hercegovine. Proces evropskih integracija zahtijeva sveobuhvatno prilagođavanje politika, institucionalnog okvira i pravnog sistema s ciljem dostizanja evropskih standarda u svim oblastima. Saobraćajna politika EU usmjerena je ka održivoj mobilnosti, a osnovni ciljevi saobraćajne politike EU su poboljšanje funkcionisanja unutrašnjeg tržišta promovisanjem sigurnog, ekonomičnog, ekološki prihvatljivog i efikasnog saobraćajnog sistema. Promovisanjem razvoja jedinstvene transevropske transportne mreže i intermodalnog transporta Evropska unija nastoji ostvariti integraciju različitih vidova transporta u jedinstvene logističke lance kako bi se svi vidovi transporta optimalno koristili, te kako bi se smanjili transportni zastoji. Novom evropskom infrastrukturnom politikom postojeća rascjepkana mreža evropskih puteva, željeznica, vazdušnih luka i riječnih kanala bit će pretvorena u jedinstvenu transevropsku saobraćajnu mrežu (TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK „TEN-T“). U transportnom sektoru Evropska unija nastavlja s politikom saradnje s državama Jugoistočne Evrope (Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Kosovo, Makedonija i Srbija), čiji geo-strateški položaj na nekoliko transportnih koridora čini ovo područje posebno važnim za stvaranje jedinstvenog evropskog transportnog prostora. U skladu sa odredbama ZOOPS-a na putevima BiH, implementirana je Evropska praksa u pravni sistem Bosne i Hercegovine u skladu sa Direktivom 2008/96/EC. Pomenuta Direktiva podrazumijeva uspostavu procedura koje će stvoriti uslove za projektovanje i gradnju sigurnih cesta. Navedeno se posebno odnosi na proceduru: Nezavisne revizije projekata sa aspekta sigurnosti saobraćaja – RSA, i na proceduru: Nezavisne provjere postojećih javnih cesta sa aspekta sigurnostisaobraćaja-RSI. Posebno je naglašena obaveza i odgovornost upravljača cesta u pogledu stanja postojećih i gradnje novih cesta. Cilj evropske politike željezničkog prijevoza je osnivanje jedinstvenog željezničkog prostora, putem liberalizacije željezničkog tržišta. Zajednička saobraćajna politika kojom se definišu strogi uslovi vezani za sigurnost odvijanja željezničkog saobraćaja, kao i provođenje odgovarajućih istraga kod vanrednih događaja zahtijeva usklađivanje nacionalnih zakona u tehničkom, administrativnom i sigurnosnom području. Postupno usklađivanje tih zakona neophodno je za interoperabilnost različitih nacionalnih željezničkih sistema. U zrakoplovstvu posebno, a na osnovu potpisanog sporazuma ECAA, BiH mora (iako nije član u EU), preuzimati regulativu i inkorporirati u svoje zakonodavstvo. Ključna promjena se dogodila sa kreiranjem SES, a onda i posljedično i Agencija EASA. Za osiguravanje ujednačenosti s obzirom na primjenu zajedničkih zahtjeva, bitno je da nadležna regulatorna tijela (CAA), pri ocjenjivanju sukladnosti s tim zahtjevima primjenjuju zajedničke standarde. Stvaranje povoljnog pravnog i regulatornog okruženja za pružanje poštanskih usluga i njihovo usaglašavanje sa aktima EU jedan je od koraka uspostavljanja standarda kvaliteta usluga i usklađivanja sa međunarodnim standardima što ima za cilj utjecati na realizacije poštanskih usluga i unaprijeđenje poslovnih i tehnoloških faza prijema, transporta i isporuke usluga krajnjim korisnicima. Evropski regulatorni okvir za elektronske komunikacije, mreže i usluge predstavlja osnov za sve nacionalne zakone zemalja članica EU. Pored četiri osnovne direktive, okvir uključuje i direktivu 2002/58, kojom se utvrđuje okvir zaštite privatnosti, podataka o ličnosti i integriteta javnih mreža elektronskih komunikacija.

## CONCLUSION

EU accession is a strategic priority of Bosnia and Herzegovina. The European integration process requires a comprehensive adjustment of policies, institutional framework and the legal system in order to achieve European standards in all areas. EU transport policy is aimed at sustainable mobility, and the objectives of EU transport policy are to improve the functioning of their internal market by promoting safe, economical, environmentally friendly and efficient transport system. By promoting the development of a unique trans-European transport network and intermodal transport, the European Union aims to achieve the integration of different transport modes in a single logistic chain in order to optimize all modes of transport used, and to minimize transport congestion. New European infrastructure policy existing fragmented network of European roads, railways, airport and river channel will be converted into a single trans-European transport network (TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK "TEN-T"). In the transport sector, the European Union continued with the policy of cooperation with the countries of Southeast Europe (Albania, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Kosovo, Macedonia and Serbia), whose geo-strategic position on several transport corridors



*makes this area particularly important for the creation of a single European transport area. In accordance with the Law on road safety BiH, implemented as a European practice in the legal system of Bosnia and Herzegovina in accordance with Directive 2008/96 / EC. The aforementioned directive implies the establishment of procedures that will create conditions for the design and construction of safer roads. The above is especially true of the procedure: Independent audit of projects in terms of traffic safety - RSA, and the procedure: Independent verification of existing public roads in terms of traffic safety-RSI. What is emphasized is the obligation and responsibility of control of roads in the state of existing and construction of new roads. The goal of European policy rail transport is the establishment of a single railway area, through the liberalization of the railway market. The common transport policy which sets strict conditions relating to the safety of rail transport, as well as conduct of investigations at the extra ordinary events require harmonization of national laws in the technical, administrative and security area. The gradual harmonization of the laws is essential to their interoperability of different national railway system. In the Air Force in particular, on the basis of the signed agreement of the ECAA, BiH must (although not a member of the EU), download regulation and in corporate in its legislation. A fundamental change occurred with the creation of the SES, and then consequently EASA. To ensure uniformity with regard to the application of common requirements, it is essential that the competent regulatory authorities (CAA), when assessing compliance with the requirements apply common standards. Creating an enabling legal and regulatory environment for the provision of postal service and their harmonization with EU regulations is one of the steps of establishing standard of service quality and compliance with international standards, which aims to influence the implementation of the postal services and the improvement of business and technology phase of reception, transport and delivery services end users. The European regulatory framework for electronic communications networks and services is the basis for all the national laws of EU member states. In addition to the four basic directives, framework includes Directive 2002/58, establishing a framework for the protection of privacy, personal data and the integrity of public electronic communications networks.*

## LITERATURA

1. Commission Decision (2008/324/EC) of 25 March 2008 setting up the "Platform of Electronic Data Retention for the Investigation, Detection and Prosecution of Serious Crime" group of experts.
2. Communication from the Commission on fighting spam, spyware and malicious software, COM (2006) 688 final, 2006
3. Council of Europe Convention on Protection of Individuals with regard to Automatic Processing of Personal Data, CETS No. 108
4. Council of Europe: ETS 185 – Convention on Cybercrime, 2001.
5. Council of Europe: Special Investigative Means in South-eastern Europe, PACO SIMS Project report, 2003
6. Council of Europe: Cooperation between law enforcement and Internet service providers against cyber crime: towards common guidelines, Project report, 2008.
7. Directive 2002/58 of the European Parliament and Council concerning the processing of personal data and the protection of privacy in electronic communications networks and services.
8. Directive 2006/24 of the European Parliament and Council on the retention of data generated or processed in connection with the provision of publicly available electronic communications services or of public communications networks and amending Directive 2002/58.
9. Directive 95/46/EC on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data.
10. Direktiva 2008/96/EC.
11. Direktive Evropske unije 2002/39/EC.
12. Direktive Evropske unije 2008/6/EC.
13. Direktive Evropske unije 97/67/EC.
14. European Council Resolution of 18 February 2003 on the implementation of the Europe 2005 Action Plan (2003/C 48/02).
15. European Council Resolution of 18 February 2003 on European approach towards a culture of network and information security, (2003/C 48/01).
16. European Council Resolution of 28 January 2002 on a common approach and specifications in the area of network and information security (2002/C43/02).
17. European Union Council Resolution COM 96/C329/01 of 17 January 1995 on the Lawful Interception of Telecommunications.
18. Evropska komisija (2001). Bijela knjiga, Evropska saobraćajna politika do 2010.: Vrijeme donošenja odluka.
19. Lindov O.; Omerhodžić A., Olovčić J., Trošković saobraćajnih nezgoda u FBiH, Sarajevo, 2011.
20. Lindov, O.; Sigurnost u cestovnom saobraćaju, Univerzitetski udžbenik, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu, 2008.
21. Postal Universal Service Obligation (USO) International Comparison International Postal Liberalization –Co.
22. RAND Europe: Benchmarking Security and Trust in the Information Society in Europe and the US, IST-26276-SIBIS project (SIBIS Statistical Indicators Benchmarking the Information Society), 2003.

## BIOGRAFIJA



Prof. dr. Osman Lindov, dipl.inž.saob. olindov@gmail.com, [http://www. http://osmanlindov.webs.com/](http://www.osmanlindov.webs.com/). Saobraćajni fakultet Univerziteta u Sarajevu završio 1991. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Postdiplomske studije završava u Beogradu i Sarajevu. Doktorirao je 2002. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerzitet u Sarajevu. Izabrani je nastavnik u zvanju redovnog profesora na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije i Pedagoškom fakultetu Univerziteta u Sarajevu.



Prof.dr Vuk Bogdanović, dipl. inž. saob., Vuk Bogdanović je rođen 28.09.1966. u Sremskoj Mitrovici. Završio je Saobraćajni odsek-drumski smer, Fakulteta tehničkih nauka u Novom Sadu. Kao prvi u generaciji, diplomirao 07.11.1991. god.. Poslediplomske studije, smer Planiranje sistema za regulisanje i upravljanje saobraćajem, upisao 1994. god.. Magistarsku tezu pod nazivom "Prilog definisanju relevantnih parametara saobraćajnog toka za potrebe vrednovanja rekonstrukcije signalisanih raskrsnica", kao prvi u generaciji, odbranio u 02.06.1998. god.. Doktorsku disertaciju pod nazivom "Prilog proučavanju kapacitete i nivoa usluge na trokraki i kružnim raskrsnicama po novom konceptu" odbranio je 09.07..2005. god. na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu. Za šefa Katedre za saobraćajne sisteme Departmana za saobraćaj, Fakulteta tehničkih nauka u Novom Sadu izabran je 01.01.2007. god. Na funkciju Rukovodioca Departmana za saobraćaj izabran je 26.08.2008. god., reizabran ja na funkciju 30.09.2009. god. na periodu od tri godine. Na Departmanu za saobraćaj obavljao je funkciju Funkciju rukovodioca Doktorskih studija u periodu 2007-2008. god., a funkciju Rukovodioca studijskog programa Saobraćaj i transportu periodu od 2008 god. i na njoj se nalazi i danas. Ima licencu odgovornog projektanta saobraćaja i saobraćajne signalizacije i član Inženjerske komore Srbije od 2004. god.. Registrovani stalni sudski veštak za oblast saobraćaja od 1994. god.. Član je Saveta za investicione poslove u oblasti saobraćaja i telekomunikacija Fonda za kapitalna ulaganja Vojvodine od 2007 god..



Prof. dr. Ljupko Šimunović, ljupko.simunovic@fpz.hr Fakultet prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska. Izvanredni je profesor na Fakultetu prometnih znanosti Zagreb.



Željko Matoc, dipl. inž. saob., fmpikmo@cob.net.ba. Rođen 06.06.1962. godine u Sarajevu. U Varešu je završio Osnovnu školu, a potom i Gimnaziju, opšti smjer. U Sarajevu 1985. godine upisuje Saobraćajni fakultet na kojem je diplomirao 1991. godine. Tokom školovanja dobijao je niz priznanja, a posebno se ističu zlatna značka Ognjen Prica – za odličan uspjeh u Osnovnoj i srednjoj školi, te Zlatna značka Hasan Brkić za odličan uspjeh tokom visokoškolskog obrazovanja. Nakon završetka ratnih dejstava na prostoru Bosne i Hercegovine, zapošljava se na Željeznicama Federacije BiH. Sa mjesta Glavnog inženjera za kontrolu ispravnosti obračuna kola po RIV i RIC, 2000. godine prelazi na mjesto Šefa odsjeka u Federalnom ministarstvu prometa i komunikacija. Od 2007. godine postavljen je na radno mjesto Pomoćnika ministra, na kojem se nalazi i danas. Postdiplomski studij na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu upisuje 2008. godine a magistrira 2015. godine.





