

**TEC - SCIENTIFIC JOURNAL**

# TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS

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



DOSTIGNUTI NIVO RESTRUKTURIRANJA ŽELJEZNIČKOG SEKTORA U BIH U SKLADU SA DIREKTIVAMA EU  
THE ACHIEVED LEVEL OF RESTRUCTURING OF THE RAILWAY SECTOR IN BOSNIA AND HERZEGOVINA IN  
ACCORDANCE WITH EU DIRECTIVES

Doc. dr. Nedžad Branković, PIN.B C&I CONSULTING&INVESTMENT  
Doc. dr. Smajo Salketić, Saraj INŽENJERING Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Reviewarticle)\*  
UDK 625.1/.5(4:497.6)

**SAŽETAK:** Željeznički sektor u Evropi u poslednjih dvadeset pet godina prolazi kroz korjenite promjene. Zemlje članice Evropske Ekonomske Zajednice pokušavaju, željeznicu kao staru državnu administrativnu firmu restrukturirati i od nje napraviti profitabilnu i ekonomski održivu savremenu kompaniju prilagodivu uslovima tržišnog privređivanja. Kao prvi korak na tom putu je restrukturiranje željeznice u organizacionom i u tehničko-tehnološkom pogledu. Restruktuiranje ide u pravcu dovođenja željeznice u približno ravnopravan položaj sa drugim granama saobraćaja. Prvi korak je odvajanje transporta (operacija) od infrastrukture pri čemu operacije idu na tržište a o infrastrukturi se brine država. Zatim se uređuju odnosi između država članica stvaranjem jedinstvenog transportnog tržišta i uvođenjem konkurencije na mreži svih pruga u Evropi. Strateški ciljevi kojima se teži su Interoperabilnost i garantovana bezbjednost.

Većina Evropskih država ima neki svoj put u ovom procesu restrukturiranja koji je uslovljen prije svega pozicijom željeznice u privrednom sistemu države i spremnošću nadležnih organa da se bave ovim pitanjem. Drugi bitan faktor je nivo razvijenosti i tehničko-tehnološke opremljenosti same željeznice. Zatim, dostignuti nivo restrukturiranja u susjednim državama, odnosno regionu koje se neminovno prenosi i reflektuje na susjede.

Željeznice u BiH, zajedno sa susjednim željeznicama izuzev Hrvatskih Željeznica, su na početku tog puta punog nepoznanica i izazova.

**KLJUČNE RIJEČI:** Restruktuiranje, EU Direktive, željeznice, transport, strategija.

**ABSTRACT:** Railway sector in Europe in the last twenty-five years went through radical changes. Member countries of the European Economic Community are trying to restructure railways from old state owned company into a profitable and economically viable contemporary company adaptable to the market economy. As the first step in this process: is restructuring railways in organizational and technical and technological ways. Restructuring goes in the direction of bringing the railways in approximately equal position with other modes of transport. The first step is to separate the transport (operations) from the infrastructure where operations go on the market and infrastructure stays owned by state. Next step is regulating relationships between Member States of EU by creating a single transport market and introducing competition in the railway network in Europe. The strategic objectives are Interoperability and guaranteed security.

Most European countries has its own way in the process of restructuring that is conditioned primarily by position of railways in the economic system of the country and the willingness of competent authority to deal with this issue. Another important factor is the level of development and technology of railway equipment, then, the achieved level of restructuring in the neighboring countries, or region that are inevitably transmitted and reflected on the neighbors. Railways in Bosnia and Herzegovina, together with the neighboring railways, except for the Croatian Railways, are on the beginning of this journey full of unknowns and challenges.

**KEY WORDS:** Restructuring, EU Directive, railways, transportation, strategy.

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

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 28. 11. 2015.



## UVOD

Restruktuiranje željezničkog sektora u Evropi je proces koji traje već decenijama. Sve zemlje Evropske Unije pa i ne koje to nisu su manje ili više krenule tim putem, tako da je dostignuti nivo promjena koje taj proces nosi sa sobom specifičan za svaku željeznicu. Glavni cilj restrukturiranja je, željeznicu kao staro administrativnu državnu firmu, transformisati i dovesti na transportno tržište ali je prije toga treba postaviti u približno ravnopravan položaj sa drugim transportnim granama. To prije svega podrazumijeva razdvajanje infrastrukture i prometa na način da infrastruktura prelazi u nadležnost države koja će se o njoj starati u punom kapacitetu. Na drugoj strani promet ili operator ide na tržište čija se struktura vlasništva i način funkcionisanja uređuje po svim tržišnim zakonima. To je osnovna postavka koja se kod svake željeznice uređuje na poseban način i prilagođava mjesnim prilikama.

Željeznice u Bosni i Hercegovini su takođe krenule ovim putem na način primjerene BH prilikama i stanju u sektoru saobraćaja općenito. Stručni rad na temu „Dostignuti nivo restrukturiranja željeznica u BiH u skladu sa EU Direktivama,“ obrađuje ova pitanja. Rad je po strukturi podijeljen u tri dijele jer obrađuje tri oblasti značajne za ovu problematiku.

Prvi dio rada pojašnjava genezu i osnove članstva Željeznica BiH u Međunarodnoj željezničkoj uniji (UIC) kao i prava koja koriste željezničke kompanije na osnovu pristupanja države Bosne i Hercegovine Međunarodnoj željezničkoj organizaciji (OTIF), te primjenu jedinstvenih pravila i odredaba iz Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF).

U nastavku se govori o prvim problemima koji se javljaju zbog tehničke neusklađenosti među željeznicama unije i koji su rezultirali harmonizacijom određenih standarda. U tom pravcu se ulazi u procedure donošenja direktiva EZ kojih se moraju pridržavati zemlje članice a sve u cilju poboljšanja interoperabilnosti i sigurnosti evropskog željezničkog sistema. Donošenje direktiva je predstavljeno u tzv. četiri željeznička paketa.

Evropska komisija je 1996.godine predstavila svoju strategiju kroz Bijelu knjigu „Strategija revitalizacije željeznica zajednice“ da bi nastavila istu strategiju kroz Bijelu knjigu iz 2001. godine „Transportna evropska politika do 2010: čas izbora“. Evropska komisija je najavila u Bijeloj knjizi od marta 2011 nove inicijative u korist željezničkog transporta i predložila je „četvrti željeznički paket“ koji ima za cilj otvaranje unutrašnjeg prijevoza putnika.

Drugi dio rada se odnosi na organizacionu strukturu željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini, odnosno na važeću zakonsku regulativu prema kojoj funkcionišu pravni subjekti u oblasti željeznica u BiH. Ovdje su obrađene entitetske željezničke kompanije Željeznice Federacije BiH (ŽFBH) i Željeznice Republike Srpske (ŽRS).

Zatim je istaknuta važnost Regulatornog odbora željeznica (**ROŽ**) koji je mjerodavan za potpisivanje tehničkih standarda i specifikacija, odobrenja za davanje licenci, potvrda o sigurnosti i dozvola kao i kontrolu propisa kojih se moraju pridržavati kompanije.

Željeznice Federacije BiH i Željeznice Republike Srpske su postigle saglasnost da osnuju željezničku korporaciju pod nazivom Bosansko-Hercegovačka željeznička javna korporacija (**BHŽJK**) čiji je osnovni zadatak da omogući donošenje svih potrebnih odluka kako bi se neometano, sigurno i redovno mogao odvijati međuentitetski i međunarodni saobraćaj. U pravno formalnom pogledu osnivač (BHŽJK) su entitetske vlade i one su definisale nadležnosti korporacije.

Treći dio rada obrađuje trenutno stanje u željezničkom sektoru u BiH i dostignuti nivo restrukturiranja prema EU Direktivama. Proces restrukturiranja uglavnom ide u dva pravca u organizacionom i tehničko-tehnološkom. Regulatorni odbor kao nadležno tijelo je servis kompanijama koje moraju ispuniti određene uslove za svaki naredni korak u pravcu restrukturiranja. U nastavku su date naznake dostignutog nivoa restrukturiranja željeznica u susjednim zemljama kao i neka iskustva evropskih željeznica.

Željeznice iz BiH su članice Međunarodne željezničke unije (UIC) čije je sjedište u Parizu. Ova organizacija je utemeljena 20.10.1922.godine i njena osnovna zadaća je poboljšanje uvjeta u kojima se željeznice osnivaju i vode, te normiranje uvjeta u kojima se obavlja željeznički prijevoz. Osnovni ciljevi su : podrška članicama u razvoju novog poslovanja i promicanje interoperabilnosti stvaranjem novih svjetskih standarda za željeznicu. Država Bosne i Hercegovine je član međuvladine organizacije za međunarodne željezničke propise ( OTIF). Sjedište OTIF-a je u Bernu, a cilj organizacije je unaprijeđenje, poboljšanje i olakšanje međunarodnog željezničkog prevoza a posebno u uspostavljanju jedinstvenog pravnog sistema (ugovori o prevozu putnika, upotrebi vagona, korištenju infrastrukture, prevoz opasnih materija).



Države članice OTIF-a se obavezuju da će svoju međunarodnu saradnju iz oblasti željezničkog saobraćaja koncentrisati na prilagođavanje postojećih multilateralnih međunarodnih konvencija i sporazuma.

**Jedinstvena pravila koja se primjenjuju su sljedeća:**

- Jedinstvena pravila za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (**CIV**), Dodatak „A“ Konvencije,
- Jedinstvena pravila za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (**CIM**), Dodatak „B“ Konvencije,
- Pravilnik o međunarodnom željezničkom prevozu opasne robe (**RID**), Dodatak „C“ Konvencije,
- Jedinstvena pravila za ugovore o korištenju kola u međunarodnom željezničkom saobraćaju (**CUV**), Dodatak „D“ Konvencije,
- Jedinstvena pravila za ugovor o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom saobraćaju (**CUI**), Dodatak „E“ Konvencije,
- Jedinstvena pravila o priznavanju tehničkih standarda i usvajanju jedinstvenih tehničkih propisa koji se primjenjuju na željeznička vozna sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom saobraćaju (**APTU**), Dodatak „F“ Konvencije,
- Jedinstvena pravila o tehničkom prijemu željezničkih voznih sredstava koja se koriste u međunarodnom saobraćaju (**ATMF, AVV**), Dodatak „G“ Konvencije,
- Ostali jedinstveni pravilnici Organizacije koji predstavljaju dodatke Konvenciji.

Generalni sekretar saopštava državama članicama izmjene Konvencije koje su donijele Komisije. Obračunska jedinica predviđena u Jedinstvenim pravilima je **specijalno pravo vučenja** koje primenjuje Međunarodni monetarni fond.

Na osnovu toga članstva države Bosne i Hercegovine u OTIFu željeznice iz BiH povlače svoja prava i prihvataju Konvenciju o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF).

Osim toga željeznice iz BiH su članice nekih važnih međunarodnih organizacija u oblasti željezničkog saobraćaja kao što su:

- CER Međunarodna organizacija koja zastupa interese svojih članova u Evropskom parlamentu, Komisiji i Savetu ministara, kao i prema drugim institucijama koje donose odluke važne za željeznički sektor
- CIT Međunarodni komitet sa nadležnostima iz oblasti propisa za međunarodni željeznički saobraćaj zasnovanim na COFIT konvencijama i odredbama iz međunarodnih ugovora za robni i putnički saobraćaj
- FTEEvropski forum za željeznički saobraćaj itd...

## 1. EVROPSKA TRANSPORTNA POLITIKA

Evropska komisija je 1996. godine predstavila svoju strategiju kroz bijelu knjigu „Strategija revitalizacije željeznica zajednice“ da bi je potvrdila bijelom knjigom iz 2001. godine „Transportna evropska politika do 2010: čas izbora“ i naglasila razvoj modalnog transfera sa druma na neki od ekonomičnijih vidova transporta (željeznica, unutrašnji vodni transport). Posljednja bijela knjiga iz 2011. godine o transportu nazvana „Plan za jedinstveni evropski transportni prostor - Stvaranje kompetitivnog i ekonomičnijeg u potrošnji transportnog sistema“ definisala je strategiju za poboljšanje efikasnosti transportnog sektora uvođenjem naprednih sistema upravljanja transportom u svim vidovima transporta. Opredeljenje je da se investira u transportnu infrastrukturu radi stvaranja jedinstvenog transportnog prostora u cilju podsticanja razvoja intermodalnog transporta, inteligentno određivanje cijena (tarifa u prevozu), norme za energetske efikasnost svih prevoznih sredstava koja se koriste u svim vidovima transporta i druge mjere u cilju unapređenja inovacija u oblasti transporta. Efikasnost željezničkog saobraćaja jedna je od bitnih interesa za Evropsku uniju. Željeznice moraju da poboljšaju svoje usluge da bi postigle isti nivo kao drugi vidovi transporta. Stvaranje jednog zajedničkog željezničkog prostora zahtjeva uspostavljanje zajedničkih kontrolisanih tehničkih pravila i zajedničkih rješenja u oblastima sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sistema. Evropska željeznička agencija - ERA javlja se kao instrument koji omogućava stvaranje zajedničkog željezničkog prostora.

Željeznički transport mora biti tehnički usklađen a harmonizacija je posebno potrebna za željezničku mrežu koja se gradi već skoro 150 godina na osnovi nacionalnih tehničkih pravila i regulativa. Prvi problemi tehničke harmonizacije pojavili su se sa zajedničkim pravilima, fiksiranim u okvirima UIC-a, za slobodno saobraćanje

vučenih željezničkih sredstava. Pojedine prepreke kao što su carinske formalnosti, tehnički pregledi željezničkih kola, tehnička harmonizacija sistema kontrolnih komandi i vuče, itd. su objašnjavale da već dugo postoji potreba i neophodnost uklanjanja istih u cilju razvoja jedinstvenog željezničkog sistema u Evropi. Različite širine kolosjeka u Evropi su primjer odsustva međusobne koordinacije ali to nije ni jedini niti najveći problem. Tehnička nekompatibilnost evropskog željezničkog sistema zadnjih decenija imala je tendenciju jačanja a posljedica toga je postojanje različitih sistema napajanja kontaktne mreže, različiti i nekompatibilni sistemi signalizacije, nacionalni informacioni željeznički sistemi nisu međusobno povezani i razmjena podataka na granicama vrši se ručno na papirima.

### **1.1. Proces stvaranja jedinstvenog transportnog prostora**

Evropska komisija je 1996.godine predstavila svoju strategiju kroz Bijelu knjigu „Strategija revitalizacije željeznica zajednice“ da bi nastavila istu strategiju kroz Bijelu knjigu iz 2001. godine „Transportna evropska politika do 2010: čas izbora“. Evropska komisija je najavila u Bijeloj knjizi od marta 2011 nove inicijative u korist željezničkog transporta i predložila je „četrvi željeznički paket“ koji ima za cilj otvaranje unutrašnjeg prijevoza putnika.

### **1.2. Rane reforme**

U cilju adaptacije željeznica zahtjevima tržišta i jačanja njene efikasnosti 1991.godine započet je proces njenog restrukturiranja kroz:

- 1) 1991. godine, Direktiva 91/440/EEZ kojom se:
  - garantuje nezavisnost upravljanja željezničkim preduzećima,
  - razdvaja željeznička infrastrukture od servisa transporta,
  - sanira finansijska struktura željezničkih preduzeća,
  - garantuje pravo pristupa željezničkoj mreži zemalja članica.
- 2) 1995. godine, Direktive o licencama i dodjeli kapaciteta.
  - Direktiva 95/18/EZ, diktira kriterije dodjele licence željezničkim preduzećima,
  - Direktiva 95/19/EZ, definiše uslove dodjele infrastrukturnih kapaciteta.

### **1.3. Prvi željeznički paket**

Željeznica se teško adaptira razvoju tržišta i stvarnim potrebama korisnika usluga. Postoji mnogo mogućnosti poboljšanja transportne usluge koje mogu učiniti da željeznica postane sve više interesantna u Evropi. Da bi željeznica postala konkurentna sa ostalim vidovima transporta nisu bile dovoljne smjernice Direktive 91/440/EEZ nego je potrebno definisati strategiju revitalizacije željeznica zajednice koja je definisana prvom Bijelom knjigom Evropske komisije (koja ima obavezan karakter za sve zemlje članice) od 30.07.1996. godine nazvana „Strategija revitalizacije željeznica zajednice“, kroz jasno definisanje:

- finansiranja,
- uvođenja tržišnog poslovanja za željeznice,
- obaveznog servisa,
- integracija nacionalnih sistema.

Prvim željezničkim paketom tzv. „Infrastruktura“ Evropska komisija je propisala mjere kojima je postavila osnove revitalizacije željeznica zajednice. Na osnovu smjernica datih u Bijeloj knjizi po pitanjima željeznica, direktive se donose u paketu. Prvi paket odnosi se na tri nove direktive usvojene od Savjeta Evrope 26.02.2001. godine i koje su trebale da budu prenesene na nacionalna zakonodavstva do 15.03.2003. godine.

- Direktiva 2001/12/EZ koja mijenja Direktivu 91/440/EEZ i koja predviđa otvoren pristup Transevropskoj željezničkoj mreži,
- Direktiva 2001/13/EZ mjenja Direktivu 95/18/EZ,
- Direktiva 2001/14/EZ mjenja Direktivu 95/19/EZ.

### **1.4. Drugi željeznički paket**

Drugom Bijelom knjigom nazvanom „Evropska transportna politika do 2010: čas izbora“ iz 2001. godine





napravljen je bilans stanja željezničkog sektora i najavljene su nove komplementarne mjere. Da bi se omogućio nesmetan saobraćaj vozova u Evropskoj zajednici potrebno je ubrzati proces interoperabilnosti i povećati sigurnost što je dovelo do osnivanja Evropske željezničke agencije (ERA) koja bi nadgledala i upravljala kompletnim procesom po pitanjima željezničkog sistema u zajednici. Sve te mjere se nalaze u drugom željezničkom paketu.

Drugi željeznički paket odnosi se na pet mjera predloženih 23.01.2002. godine a usvojenih u aprilu 2004. godine koje su sljedile nakon objavljivanja druge Bijele knjige 2001. godine. Ovaj paket je precizirao otvaranje šireg robno transportnog tržišta predviđenog za kraj 2007.godine. Direktive, odluke, regulative i preporuke iz Drugog željezničkog paketa su:

- Direktive 2004/49/EZ (trenutno izmjenjena Direktivom 2008/110/EZ) o bezbjednosti na željeznicama zajednice,
- Direktiva 2004/50/EZ koja mjenja Direktivu 2001/16/EZ o interoperabilnosti konvencionalnog željezničkog sistema i Direktivu 96/48/EZ o interoperabilnosti brzih pruga (izmjenjena Direktivom 2008/57/EZ - o interoperabilnosti),
- Direktiva 2004/51/EZ koja otvara nacionalni i internacionalni prijevoz tereta na cjelokupnoj evropskoj mreži od 1. januara 2007. godine,
- Regulativa (EZ) n0. 881/2004 (trenutno izmjenjena Regulativom (EZ) n0. 1335/2008) o osnivanju Evropske željezničke agencije,
- Preporuka za pristup OTIF-u

### 1.5. Treći željeznički paket

Ideja o trećem željezničkom paketu nastala je 2004. godine na zahtjev Evropskog Parlamenta (a ne Evropske komisije kao što je normalno) kao dodatna garancija prije glasnja usvajanja drugog paketa. Evropska komisija je bez predhodne Bijele knjige kao garanciju usvojila treći željeznički paket 26.09.2007. godine i time je zadovoljila zahtjev Evropskog Parlamenta za konkurentno otvaranje usluge internacionalnog prijevoza putnika do 2010. godine. Treći paket najavio je djelovanje u sljedećim oblastima:

- Sertifikovanja mašinovođa, (Direktiva 2007/59/EZ),
- Direktiva 2007/58/EZ koja se odnosi na dodjelu infrastrukturnih kapaciteta i određivanje tarifa za korištenje željezničke infrastrukture,
- Regulativu koja se odnosi na prava i obaveze putnika, (Regulativa (EZ) no 1371/2007),
- Regulativa (EZ) n0 169/2009 o pravilima konkurencije u transportnom sektoru za željeznički, drumski i riječni transport. Regulativa koja se odnosi na kvalitet željezničkog servisa.

### 1.6. Četvrti željeznički paket

Evropska komisija je 17.septembra 2010 usvojila prijedlog projekta koji bi radio na pojednostavljenju i jačanju pravila tako što bi se izmjenile i spojile neke direktive iz prvog paketa u jednu jedinstvenu Direktivu 2012/34/EZ. Direktiva 2012/34/EZ18 postavila je:

- a) pravila primjenjiva za upravljanje željezničkom infrastrukturom i za aktivnosti prijevoza željezničkim preduzećima,
- b) kriteriji izdavanja, produženja važenja ili izmjene licenci željezničkim preduzećima,
- c) principi i procedure primjenjive za određivanje visine i naplaćivanje naknada pristupa infrastrukturi kao i raspodjela infrastrukturnih kapaciteta.

Početak važenja Direktive 2012/34/EZ od 15. decembra 2012. godine prestaju da važe direktive 91/440/EEZ, 95/18/EZ i 2001/14/EZ. Evropska komisija je najavila u svojoj Bijeloj knjizi iz marta 2011/19 nove inicijative u korist željezničkog transporta. Četvrti željeznički paket najavljen je od strane Evropske komisije februara 2013. godine i pregovori bi trebali da traju do kraja 2014. godine a imao bi za cilj:

- otvaranje unutrašnjeg prijevoza putnika,
- uspostavljanje jedinstvene autorizacije tipa vozila i jedinstvenih sertifikata za bezbjednost za željeznička preduzeća,
- definisanje integralnog pristupa upravljanja koridorima,
- poboljšanje uslova pristupa infrastrukturi i kvaliteta usluga,

– proširenje zadataka Evropske željezničke agencije - ERA u oblasti sertifikovanja.

Regulativa za transportne koridore 20 predviđa uspostavljanje integralnog upravljanja na šest transportnih koridora do 10. novembra 2013. godine i još na tri do 10. novembra 2015. godine. Ti transportni koridori čine osnovu multimodalne TEN-T mreže.

## 2. STRATEŠKI CILJEVI OTVARANJA TRŽIŠTA

Ono što je zajedničko u sve četiri željeznička paketa je definisanje i stimulisanje dva strateška cilja koja se žele postići kroz restrukturiranje željezničkog sektora u Evropi a to su „interoperabilnost i bezbjednost“. Želi se postići da željeznički sektor koristi bezbjednost i interoperabilnost kao prednost i argument u otvaranju željezničkog tržišta. Otvaranje željezničkog tržišta, Evropska Zajednica čini u cilju stvaranje konkurencije u pružanju željezničkih usluga i konkurencije u industriji koja snabdjeva željeznicu.

Strategija EZ je stalno povećati nivo bezbjednosti. Željeznička preduzeća moraju da uspostave svoj sistem upravljanja bezbjednosti i na osnovu toga a nakon provjere od strane nacionalnog tijela za bezbjednost dobivaju potvrdu o bezbjednosti. Potvrda o bezbjednosti, zajedno sa licencom, omogućava da željezničko preduzeće može ići na otvoreno evropsko željezničko tržište odnosno da može od upravitelja infrastrukture koji posjeduje ovlaštenje za bezbjednost iznajmiti trasu voza, koja je objavljena u izjavi o mreži. Obzirom na kriterije iz Četvrtog paketa (Direktivu 2012/34/EZ) koje mora zadovoljiti Upravitelj infrastrukture stvaren je otvoreni pristup evropskoj željezničkoj mreži i ispunjeni uslovi Interoperabilnosti.

Interoperabilnost, (sposobnost transevropskog željezničkog sistema, koja omogućava sigurno i neprekinuto saobraćanje vozova, uz ispunjavanje potrebnih performansi). Ta sposobnost počiva na svim, tehničkim i operativnim uslovima, koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtjevi.

Osnovni principi Direktive bezbjednost su da se bezbjednost željezničkog sistema održava na postojećem nivou i da se stalno poboljšava u cilju poštivanja i primjenjivanja definisanih pravila bezbjednosti. Željeznička preduzeća i infrastrukturni menadžeri moraju preduzeti sve mjere i radnje u cilju kontrole rizika i uspostaviti sistem upravljanja bezbjednosti.

Željezničko preduzeće i upravitelj infrastrukture mora uspostaviti svoj sistem upravljanja bezbjednošću (Safety Management System – SMS) kako bi mogao od nacionalnog tijela za bezbjednost - NSA (National Safety Body) dobiti potvrdu ili ovlaštenje za bezbjednost.

Da bi se dozvolilo da upravlja koristi željezničku infrastrukturu, upravitelj željezničke infrastrukture mora dobiti ovlaštenje za bezbjednost od nacionalnog tijela za bezbjednost u državi gdje je on osnovan.

Da bi se dao pristup željezničkoj infrastrukturi, željezničko preduzeće mora da ima potvrdu/sertifikat o bezbjednosti

Za svako vozilo prije puštanja u rad ili upotrebu na mreži mora biti dodijeljeno tijelo zaduženo za održavanje (Entities in Charge of Maintenance-ECM) koji se treba upisati u nacionalni registar vozila.

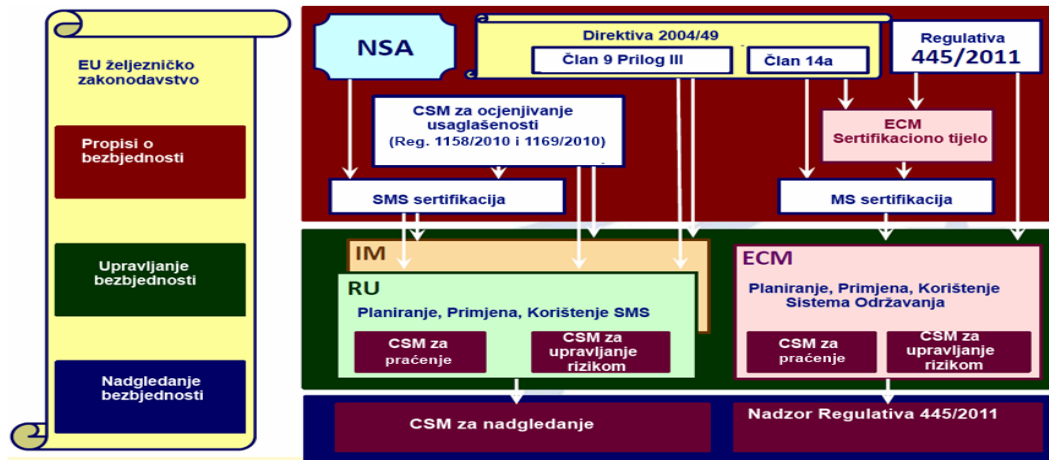
### 2.1. Glavni činioci otvaranja tržišta

Glavni činioci a ujedno i kamen temeljac EZ zakonodavstva za otvaranje tržišta željezničkih usluga suprikazani na Slici 1:

- tehnička harmonizacija (interoperabilnost), sprovodi se kroz tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSIs-Technical specification of interoperability), notifikovana tijela (NOBOs-Notified Body), imenovana tijela (DEBOs-Designated Body),
- razdvajanje nekadašnjih vertikalno integrisanih željezničkih kompanija na željeznička preduzeća (RUs-Railway Undertakings), upravitelja infrastrukture (IMs-Infrastructure Managers),
- promjena od samoregulacije do regulatornog okvira od strane javne uprave putem regulatornog tijela (RB-Regulatory Body) i nacionalnog tijela za željezničku bezbjednost (NSA-National Safety Body),
- uvođenje okvirnih pravila za ulazak na tržište željezničkih preduzeća putem licenci i potvrda za bezbjednost,
- zadržati postojeći i kada je izvodljivo povećati nivo bezbjednosti razvojem zajedničkog pristupa bezbjednosti kroz zajedničke bezbjedonosne metode (CSMs-common safety methods) i sistem upravljanja bezbjednosti (SMS-Safety Management System),
- transparentnost podataka o bezbjednosti putem zajedničkih bezbjedonosnih indikatora (CSIs-common safety indicators) i zajedničkih bezbjedonosnih ciljeva (CSTs-Common safety targets).



Da bi se željezničkim preduzećima i privrednim subjektima omogućilo iskorištenje svih prednosti koje proizlaze iz uspostavljanja prostora bez unutrašnjih granica, posebno je potrebno povećati međusobnu povezanost i interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža, kao i pristup tim mrežama kroz provođenje svih mjera koje se mogu pokazati potrebnima u području tehničkih standarda. Na prikazu (Slika 1.) je Zakonodavstvo EZ na otvorenom željezničkom tržištu.



Slika 1. Zakonodavstvo EZ u željezničkom otvorenom tržištu

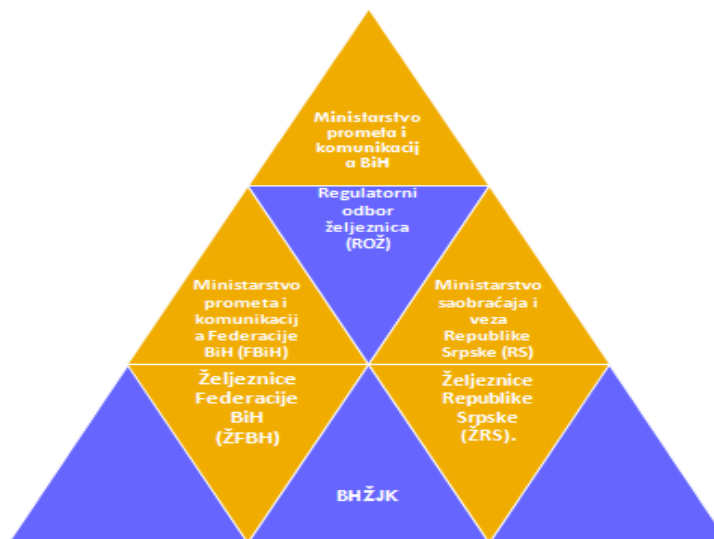
### 3. ŽELJEZNIČKI SEKTOR U BOSNI I HERCEGOVINI

Obzirom da je država Bosna i Hercegovina Dejtonskim Ugovorom uređena na specifičan način to i Željeznički sektor u BiH ima za Evropske prilike neuobičajenu strukturu.

Uz vrlo složenu Ustavnu i drugu zakonsku regulativu može se konstatovati da Željeznički sektor u BiH počiva na pet sledećih zakonskih dokumenata:

1. Zakon o željeznicama Bosne i Hercegovine,
2. Zakon o željeznicama Federacije BiH,
3. Zakon o željeznicama Republike Srpske,
4. Zakon o sigurnosti željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini
5. Sporazum o formiranju BHŽJK

Kada je u pitanju administrativna (politička) hijerarhijska struktura koja upravlja sektorom željezničkog saobraćaja u BiH ona je predstavljena piramidom na Slici.2.



Slika 2. Piramida upravljanja željezničkim sektorom u BiH





### 3.1. Zakon o željeznicama u Bosni i Hercegovini

Zakon o željeznicama Bosne i Hercegovine je donesen 30. juna 2005.godine. Zakon je stupio na snagu u avgustu 2005. i sastoji se od 23 člana ( plus kaznene i prelazne klauzule). On povlači neophodnost usaglašavanja sa direktivama EU, razdvajanje usluga prevoza od upravljanja infrastrukturom, sticanje licence i potvrde o bezbjednosti za operatere, formiranje Regulatornog odbora željeznice (ROŽ) i uvođenja pristupnih naknada za infrastrukturu.

Ovaj zakon predstavlja prvu i vrlo pozitivnu fazu u usaglašavanju zakonske regulative u željezničkom sektoru sa propisima EU (tj. direktivama).

Ovim zakonom uređuje se ukupno strukturno i eksploataciono područje željezničkog prevoznog sistema u Bosni i Hercegovini, uslovi i način upravljanja željezničkom infrastrukturom, obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju, kontrola, nadzor, regulatorne i apelacione funkcije, kao i druga pitanja značajna za rad i funkcioniranje željezničkog prevoznog sistema.

### 3.2. Opšti ciljevi željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini

U regulisanju i upravljanju željezničkim sektorom u Bosni i Hercegovini treba ostvariti sljedeće ciljeve:

- a) Osigurati kontinuirani razvoj stabilnog željezničkog prijevoznog sistema s efektivnom konkurencijom među željezničkim operaterima, te drugim modusima radi zadovoljenja potreba javnosti;
- b) osigurati nediskriminirajući pristup korištenju željezničke infrastrukture;
- c) podstaći efikasno i transparentno upravljanje željezničkim sektorom uz usklađivanje aktivnosti i standarda;
- d) slijediti preovladavajuće međunarodne standarde i važeće direktive Evropske unije;
- e) unapređivati siguran i efikasan željeznički prijevozni sistem;
- f) osigurati pravično i brzo donošenje regulatornih odluka, te rješavanje svih postupaka koji se po ovom zakonu mogu ili moraju pokrenuti.

### 3.3. Željeznički prijevoz i željeznička infrastruktura

Organizacija željezničkog sistema uspostavljena prema ovom zakonu zasniva se na principu razdvajanja usluga u željezničkom prijevozu i željezničke infrastrukture. Željezničkom operateru neće biti dozvoljeno pružanje usluga željezničkog prijevoza u Bosni i Hercegovini ako mu nije izdata odgovarajuća licenca i potvrda osigurnosti.

Upravitelju željezničke infrastrukture neće biti dozvoljeno upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili privatnom željezničkom infrastrukturom povezanom s javnom željezničkom infrastrukturom ako mu nije izdata dozvola .

### 3.4. Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine

Regulatorni odbor Željeznica BiH osnovan je Zakonom o Željeznicama Bosne i Hercegovine. Regulatorni odbor je upravna organizacija u sastavu Ministarstva komunikacija i transporta BiH. Uloga Regulatornog odbora je da obezbijedi siguran i efikasan željeznički sektor u BiH i prenos EU zakonodavstva na državu BiH u oblasti željeznikog saobraćaja.

Regulatorni odbor je, u pogledu organizacije, finansiranja, ovlaštenja i odlučivanja, nezavisan od željezničkih operatera i upravitelja infrastrukture. Radom Regulatornog odbora rukovodi direktor kojeg imenuje ministar komunikacija i prometau skladu s odredbama Zakona o ministarskim, imenovanjima Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i drugim imenovanjima Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj7/03), nakon saglasnosti Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, na period od četiri godine, s mogućnošću obavljanja još jednog mandata. Direktor je za svoj rad odgovoran ministru komunikacija i prometa. SjedišteRegulatornog odbora je u Doboju.

Ovlaštenja Regulatornog odbora su sledeća:

#### A. Regulatorna ovlaštenja

- Regulatorni odbor propisuje tehničke standarde i tehničke specifikacije te kontrolira željeznički sektor u Bosni i Hercegovini, vodeći pritom računa o direktivama Evropske unije o željeznicama.
- Propisi iz stava (1) ovog člana objavljuju se u "Službenom glasniku BiH", službenim glasilima entiteta i Brčko Distrikta.
- Ministar komunikacija i prometa, ne ograničavajući regulatorna ovlaštenja Regulatornog odbora, može, na zahtjev Regulatornog odbora, propisati smjernice procedure za provođenje propisa iz stava(1) ovog člana. Primjenu smjernica i procedura nadzire Regulatorni odbor.

#### B. Ovlaštenja za izdavanja licenci, potvrda o sigurnosti i dozvola

- Regulatorni odbor je jedinstveni organ odgovoran za izdavanje, praćenje i oduzimanje licenci, potvrda o sigurnosti i dozvola. U tom smislu, Regulatorni odbor donosi uputstva i propisuje obrasce u vezi s podnošenjem zahtjeva i uslove za izdavanje licenci, potvrda o sigurnosti i dozvola. Regulatorni odbor ne može prenositi ova ovlaštenja.

#### C. Ostala ovlaštenja i funkcije

Regulatorni odbor ima i sledeća ovlaštenja:

- a) donosi instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema, nadzire poštivanjeh instrukcija i odobrava željezničku opremu potrebnu za sigurnost i interoperabilnost;
- b) kontroliše i obavještava o inspekcijiskim kontrolama;
- c) obavlja istrage o nezgodama i izvještava njima;
- d) vodi i obavljuje statistike o nezgodama;
- e) žalbeno je tijelo za željezničke operatore.

Svako ko se namjerava baviti pružanjem usluga željezničkog prijevoza ili upravljanjem infrastrukturom u Bosni i Hercegovini dužan je podnijeti zahtjev Regulatornom odboru za izdavanje licence, potvrde o sigurnosti ili dozvole, uz koji prilaže dokumente i podatke u skladu s uputstvima koja donosi Regulatorni odbor.

Osim uslova za dobivanje licence, željeznički operater mora ispunjavati i uslove sigurnosti radi sigurnog odvijanja prijevoza.

Za dobivanje dozvole za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili privatnom željezničkom infrastrukturom povezanom sa željezničkom infrastrukturom, podnosilac zahtjeva mora ispunjavati sljedeće uslove:

- a) da ima sjedište na teritoriji Bosne i Hercegovine;
- b) da viši rukovodioci nisu osuđivani za teža krivična djela (uključujući privredne i saobraćajne prijestupe) i da nisu učinili težu ili ponovili povredu bilo kog zakona kojim se uređuju carine, socijalna zaštita ili radni odnosi, uključujući i sigurnost na radu, zdravlje ili radnu sredinu;
- c) da pokaže da je sposoban ispuniti trenutne i buduće obaveze u narednih 12 mjeseci;
- d) da ima osposobljeno osoblje koje može osigurati izvršavanje zadataka i odgovornosti, a naročito kontrole željezničkog prijevoza i održavanja i modernizacije željezničke infrastrukture;
- e) da ispunjava sigurnosne i tehničke zahtjeve za organiziranje i reguliranje kontrole željezničkog prijevoza.

Podnosilac zahtjeva koji ispunjava uslove iz gore navedenog ima pravo da mu regulatorni odbor izda licencu, potvrdu o sigurnosti ili dozvolu.

Željeznički operater koji je dobio licencu u drugoj državi nije dužan podnijeti zahtjev za izdavanje licence, u skladu s važećim sporazumom s tom državom.

Međunarodna konvencija, bilateralni ili multilateralni sporazum, čija je potpisnica Bosna i Hercegovina, smatra se sporazumom iz ovog stava.

Sama licenca ne daje željezničkom operateru pravo pristupa javnoj željezničkoj infrastrukturi.

Licenca, potvrda o sigurnosti i dozvola izdaju se na rok od pet godina, s mogućnošću produženja.

Regulatorni odbor može postaviti dodatne uslove za izdavanje licence ili potvrde o sigurnosti željezničkom operateru ili za dozvolu izdatu upravitelju/upraviteljima infrastrukture uz pisanu najavu od mjesec dana.

### 3.5. Upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom

Upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom razdvaja se od pružanja usluga željezničkog prijevoza. Od upravitelja javne željezničke infrastrukture zahtijeva se da osigura transparentnost svih vrsta prihoda i

raspodjele troškova.

Aktivnosti upravitelja željezničke infrastrukture bilježe se u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima i praksama. Nezavisna revizorska firma obavlja reviziju finansijskih izvještaja upravitelja infrastrukture.

Upravitelj/upravitelji javne željezničke infrastrukture potpisat će ugovor s nadležnim vlasnikom javne željezničke infrastrukture.

Ugovorom se, između ostalog, detaljno utvrđuju obaveze i odgovornosti upravitelja infrastrukture i vlasnika javne željezničke infrastrukture.

Upravljanje željezničkom infrastrukturom je djelatnost od javnog interesa, a obuhvata:

1. izdavanje izjave o mreži;
2. održavanje i modernizaciju javne željezničke infrastrukture, njenu zaštitu, te poslove izgradnje i investiranja u javnu željezničku infrastrukturu;
3. organiziranje i reguliranje kontrole željezničkog saobraćaja na šinama u svojoj nadležnosti;
4. odobravanje pristupa željezničkim operaterima javnoj željezničkoj infrastrukturi.
5. dodjeljivanje željezničkih pravaca za sve vrste prijevoza.

### 3.6. Entitetski zakoni

Zakon o željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine i Zakon o Željeznicama Republike Srpske su dionese 2001. godine. Ova dva Zakona imaju dosta sličnosti a identično im je to da su imali obavezu shodno odredbama Direktive 91/ 440, ODJELJAK III, da regulišu Odvajanje rukovođenja infrastrukturom od operacija transporta. Formalno, kroz odredbe Zakona to je i učinjeno

- Osnivač preduzeća JP ŽFBiH d.o.o je Federacija Bosne i Hercegovine. Preduzeće JP ŽFBiH d.o.o je organizovano u skladu sa Smjernicama Evropske unije, i sastoji se iz dva poslovna subjekta:

1. željeznička Infrastruktura u okviru koje se vrši održavanje, modernizacija i izgradnja građevinskih, elektrotehničkih informacijskih kapaciteta, kao i oraganiziranje i sigurnosti željezničkog prometa i
2. željeznički Operator čija je osnovna djelatnost pružanje željezničkih transportnih usluga.

Što se tiče vlasničke strukture, dijelu preduzeća Željeznička infrastruktura pripada 84% kapitala a Željezničkom operateru 16%. Kroz upis dionica privatizirano je 49% vrijednosti Željezničkog operatera ili 7,48% kompanije.

- Osnivač kompanije Željeznice Republike Srpske (ŽRS) je Vlada Republike Srpske  
Kompanija Željeznice Republike Srpske je akcionarsko društvo sa osnovnim kapitalom 245.305.786 KM. U strukturi kapitala akcioni fond učestvuje sa 65%, penzioni fond 10%, fond za restituciju 5% i privatni kapital 20%.

Zakonom su definisane djelatnosti Željeznica Republike Srpske:

1. Poslovi željezničkog operatera, čija je osnovna djelatnost prevoz putnika i stvari, vuča vozova i održavanje mobilnih kapaciteta.
2. Poslovi menadžera infrastrukture su, organizovanje i regulisanje željezničkog saobraćaja, održavanje, remont, rekonstrukcija pruga

### 3.7. Zakon o sigurnosti željezničkog saobraćaja u BiH

Zakon o sigurnosti željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini je donijela Skupština Republike Bosne i Hercegovine na sjednici održanoj 3. i 4. augusta 1995. godine.

PR broj 1929/95.

Zakon je proizašao iz ranijeg zakona o sigurnosti željezničkog saobraćaja SR BiH, sadrži 140 članova i VII poglavlja. Sadrži sve standardne odredbe kojima se uređuje ova oblast i u drugim državama. Članom 13. Zakona se definiše njegova nadležnost i sveobuhvatnost kako u lokalnim tako i međunarodnim okvirima gdje se kaže: „Željeznički saobraćaj mora se obavljati na način i uz uslove utvrđene ovim zakonom, propisima i općim aktima donesenim na osnovu ovog zakona, a u međunarodnom željezničkom saobraćaju i u skladu sa međunarodnim ugovorima, koji obavezuju Bosnu i Hercegovinu i međunarodnim željezničkim propisima koji obavezuju Željeznice BiH“.



Navedene odredbe jasno ukazuju da je i već davne 1995.godine kada je donesen ovaj Zakon opredelenje Bosne i Hercegovine u oblasti željezničkog saobraćaja bilo evropski put i evropske integracije.

### 3.8. Sporazum o uspostavljanju zajedničke Željezničke javne korporacije

Željeznice Federacije BiH i Željeznice Republike Srpske su se dogovorile da osnuju željezničku korporaciju pod nazivom Bosansko-Hercegovačka željeznička javna korporacija (BHŽJK). Korporacija je zajednička struktura između Entiteta i također između njihovih željezničkih kompanija ili bilo koje druge organizacije određene od strane Entiteta. Svrha Korporacije je da uspostavi institucionaliziranu suradnju među Entitetima i da omogućiti donošenje svih potrebnih odluka kako bi se neometano, sigurno i redovno mogao odvijati međuentitetski i međunarodni saobraćaj. Sporazum je potpisan 10.04.1998.godine. Korporacija razmatra i donosi odluke o sljedećim pitanjima koje se tiču željezničke infrastrukture i njenog korištenja od strane željezničkih operatera:

- a) dodjelu željezničkih pravaca za međuentitetski i međunarodni saobraćaj i uspostavljanje, publikacija i slanje relevantnih međuentitetskih redova vožnje. Poslovodni odbor će, na način koji isključuje diskriminaciju, vršiti dodjelu željezničkih pravaca svim željezničkim operatorima koji imaju licencu i koji žele da koriste željezničku infrastrukturu lociranu u oba entiteta i na bazi prioriteta koje će odrediti Upravni odbor Korporacije.
- b) usklađivanje sistema signalizacije, sigurnosti, telekomunikacija i drugih sistema i pravila i kriterija koji se koriste na željezničkoj mreži dva Entiteta;
- c) usklađivanje i određivanje naknada za infrastrukturu.
- d) plaćanje računa između željezničkih kompanija posebno u vezi sa podjelom naplaćenog prihoda između operacija i infrastrukture
- e) ukupna kontrola da li različiti akteri koji su uključeni u željezničku infrastrukturu i/ili operacije poštuju propise o međuentitetskom i međunarodnom saobraćaju koje su izdale institucije Bosne i Hercegovine.

Korporacija će ispitati puteve i načine da poboljša i poveća međuentitetski i međunarodni željeznički saobraćaj i dati prijedloge u vezi s tim.

Korporaciji je dodjeljena posebna misija, da u suradnju sa željezničkim kompanijama ispita međunarodne zahtjeve za efikasnim saobraćajem .

Korporacija će raspoređivati i upravljati donacijama koje budu davali međunarodni i drugi donatori.

Korporacija će djelovati kao zajednički međunarodni željeznički predstavnik Entiteta i novog željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini.

## 4. RESTRUKTURIRANJE ŽELJEZNIČKOG SEKTORA U BIH

Konkretna primjena EU Direktiva na planu restrukturu željezničkog sektora u BiH se generalno može smatrati na dva polja:

- Donošenje zakonske regulative
- Primjena i provedba donesenih zakona i mjera

### 4.1. Doneseni Zakoni za restrukturiranje željezničkog sektora u BiH i njihova primjena

- Entitetske vlade Federacije BiH i Republike Srpske su 2001.godine donijele Zakone o željeznicama. Oba zakona tretiraju i prihvataju odredbe EU Direktive 91/440 koja nalaže razdvajanje infrastrukture od transporta. Čak se u registraciji kompanija vidi da su te dvije djelatnosti odvojene (Poglavlje 4.2.) čime je stvoren pravno formalni uslov za restrukturiranje kompanija.

- Zakon o željeznicama Bosne i Hercegovine donesen 2005.godine. Ovim zakonom uređuje se ukupno strukturalno i eksploataciono područje željezničkog prevoznog sistema u Bosni i Hercegovini, uslovi i način upravljanja željezničkom infrastrukturom, obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju, kontrola, nadzor, regulatorne i apelacione funkcije, kao i druga pitanja značajna za rad i funkcioniranje željezničkog prevoznog sistema.Ovim Zakonom je takođe formiran Regulatorno odbor željeznice čija su ovlaštenja i nadležnosti definisane u skladu sa EU Direktivama i pobrojani su u (Poglavlje 4.1.3.), među kojima su ključne izdavanja licenci i potvrda o bezbjednosti za operatere i ovlaštenje za upravljanje infrastrukturom.



- Sporazum o uspostavljanju zajedničke Željezničke javne korporacije je donesen i potpisan 1998.godine.Svrha Korporacije je da uspostavi institucionaliziranu suradnju među Entitetima i da omogući donošenje svih potrebnih odluka kako bi se neometano, sigurno i redovno mogao odvijati međuentitetski i međunarodni saobraćaj. Jedna od ključnih funkcija BHŽJK jedodjelu željezničkih pravaca za međuentitetski i međunarodni saobraćaj i uspostavljanje, publikacija i slanje relevantnih međuentitetskih redova vožnje
- Dodjelu željezničkih pravaca za međunarodni i međuentitetski saobraćaj će se vršiti svim željezničkim operatorima koji imaju licencu i koji žele da koriste željezničku infrastrukturu lociranu u oba entiteta na nediskriminirajući način i na bazi prioriteta koje će odrediti Upravni odbor Korporacije.

#### 4.2. Primjena Zakona i Sporazuma

- Odredbe iz entitetskih Zakona o razdvajanju infrastrukture i transporta prema Direktivi EZ 91/440 nikada nisu implementirane. Kompanije funkcionišu kao jedan pravni subjekat sa jednim računom i u većinskom su vlasništvu države.
  - Odredbe iz Zakona o željeznicama Bosne i Hercegovine su djelom implementirane. Formiran je Regulatorno odbor željeznice koji je realizovao neka od svojih ovlaštenja. Regulatorni odbor je u skladu sa svojim nadležnostima objavio niz dokumenata, propisa i normativa koji kompanijama omogućavaju brzo napredovanje u oblasti restrukturiranja ali uslijed neaktivnosti kompanija do sada je implementiran mali dio iz tog paketa.
  - 1. Dodijeljene su licence željezničkim operaterima entitetskih kompanija ŽFBH i ŽRS
  - 2. Entitetske kompanije su dobile ECM licence za teretne vagona radi upisa u nacionalni registar vozila.
  - Nije iskorištena mogućnost koja je ostavljena u Sporazumu o osnivanje Javne željezničke korporacije o uspostavi jednog Upravitelja željezničke infrastrukture.
  - Entitetske kompanije nisu donijele „Izjavu o mreži“ niti su ispunile ostale uslove za podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole, tako da ROŽ nije bio u prilici da iskoristi svoje ovlaštenje o dodjeli ovlaštenja za upravljanje željezničkom infrastrukturom, kojim bi bila zagarantovana transparentnost i definisani uslovi i cijena korištenja infrastrukture.
  - Entitetske kompanije takođe nisu ispunile uslove za certificiranje mašinovođa
- Osim pobrojanih postoji još niz uslova, predviđenih u četiri željeznička paketa, koje moraju ispuniti željezničke kompanije na svom putu restrukturiranja kako bi dostigle strateške siljeve željeznica Evropske Zajednice „Interoperabilnosti i bezbjednosti“

#### 4.3. Objektivne poteškoće

Nesporno je da je željeznički sektor u BiH opterećen nizom problema unutar i izvana tako da se nalazi u vrlo teškom položaju. Neki od tih problema su unutrašnji (subjektivni) i željeznica ih treba riješiti ali ključni potezi su na vlasniku željeznice.

Restruktuiranje željeznica je težak i skup dugoročni proces. On traži maksimalno angažovanje vlasnika – države i preuzimanje velikog tereta u oblasti donošenja zakona, zatim investiranja i socijalnog zbrinjavanja. Navedene procedure sa jasnim spiskom zaduženja su nedvosmisleno definisane u četiri željeznička paketa. Bosna i Hercegovina je dobrim dijelom donijela zakone u skladu sa ta četiri paketa ali ih vrlo sporo realizuje. Nažalost neprovođenje usvojenih Zakona u pravcu restrukturiranja željeznice svakim danom povećava gubitke i finansijsku dubiozu željeznica sa nesagledivim posledicama. Tabela o nivou sufinansiranja željeznica u BiH i regionu je u Poglavlju 6.

#### 5. ISKUSTVA SUSJEDNIH ŽELJEZNICA

Obzirom da integracijski tokovi za priključenje EZ zamalja tzv. Jugoistočne Evrope ide veoma sporo identična je situacija i sa restrukturiranjem nekih željeznica. EZ preko Evropske komisije često poduzima određene aktivnosti kako bi stimulisala zemlje regiona da se ti procesi ubrzaju. Jedan od tih događaja se desio koncem 2007.godine.



Na osnovu Memorandum o razumijevanju o razvoju Jugoistočne Europe zemlje iz regiona su dana 04.decembra 2007.godine u Tirani na ministarskom nivou potpisale sa predstavnicima Evropske komisije Adendum – dodatak koji definiše. „Razvoj Osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Evrope“ Potpisnici tog Adenduma su: Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Srbija , Albanija, Crna Gora, Makedonija i u ime Kosova misija UN

Ovim dokumentom zemlje potpisnice su se obavezale da će, primjenom Zakonodavstva EZ koje se odnosi na željeznički sektor poduzeti konkretne korake za restrukturiranje željezničkog sektora na komercijalnoj osnovi i u skladu sa tim definisati potrebe za razvoj infrastrukture. Međutim stavljanje potpisa na taj dokument nije donijelo ništa spektakularno. Procesi restrukturiranja kod nekih zemalja a posebno Bosne i Hercegovine su još uvijek na poziciji iz vremena potpisa.

EZ nije stala na tom nego je putem Evropske komisije poduzimala još neke konkretne korake u tom pravcu. Jedan od konkretnih koraka u BiH je i Studija koju je finansirala Evropska komisija vezana za upravljanje željezničkom infrastrukturom rađena za potrebe željezničkog sektora u BiH pod nazivom „ Rekonstrukcija željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini (ŽFBH i ŽRS)“. Studiju je radio konzorcij kompanija „KPMG – SAD (Klynveld Peat Main Goerdeler)“, filijala Amsterdam i Italijanska konsultantska kuća „APRi S.P.A.“ uz asistenciju domaćih eksperata. Studija je rađena koncem 2007.godine i definisala je metodologiju izrade troškova željezničke infrastrukture ali nikada nije primijenjena u praksi.

Restruktuiranje željeznica u regionu u skladu sa EU Direktivama ide postupno i u skladu sa politikama tih država prilagođenim procesu pristupanja EU. Jedan od ključnih faktora je svakako posvećenost državnih organa ovoj problematici i spremnost da finansiraju procese koji su neminovni. U tabeli je prikaz prosječnih izdvajanja BiH i susjednih država iz budžeta za sufinansiranje željeznice u periodu 2009 – 2013 godina. Podaci iz tabele nedvosmisleno definišu odnos države prema svojoj imovini što za posledicu ima upravo stanje u kompanijama i dostignuti nivo restrukturiranja i tehnološkog razvoja.

Finansiranje željeznica u regionu iz državnog budžeta u mil. (KM) za period od 2009-2013.

**Tabela 1.**

Period	BiH - ŽFBH	BiH - ŽRS	HŽ	ŽS	ŽCG
2009-2013	22	25	430	240	20

### 5.1. Hrvatske Željeznice

Prije ulaska u Evropsku Uniju 2013.godine Hrvatska država je restrukturirala svoju željeznicu i napravila tri neovisne kompanije:

HŽ – Infrastruktura

HŽ – Putnički prijevoz

HŽ – Cargo

HŽ – Infrastruktura je u vlasništvu Hrvatske države, HŽ – Putnički prijevoz se dijelom sufinansira iz budžeta, a HŽ – Cargo je na tržište transportnih usluga sa svim nepoznanicama šta taj izazov donosi.

### 5.2. Željeznice Crne Gore

Željeznice Crne Gore su pristupile restrukturiranju 2005.godine, formiravši Holding sa dva d.o.o. da bi poslije tri godine napravili dvije kompanije:

- Preduzeće za infrastrukturu

- Preduzeće za prevoz.

Sada je u toku novi proces restrukturiranja pri kojem se izdvojilo posebno preduzeće za prevoz robe - Montenergo i preduzeće za tekuće održavanje. Ovo lutanje je jedan od dokaza da je proces restrukturiranja vrlo kompleksan i pun nepoznanica koje svaka država rješava na svoj način tragajući za adekvatnom pozicijom željeznice u skladu sa direktivama EZ.

### 5.3. Željeznice Srbije

Željeznice Srbije kao najveća željeznička kompanija u regionu nisu izvršile restrukturiranje prema Direktivama EU. Održavaju se stručni skupovi i savjetovanja pri čemu se pokušava naći model prihvatljiv i primjenjiv u lokalnim uslovima.

Na posljednjem savjetovanju održanom u Beogradu koncem 2014.godine uz prisustvo državnih organa i eminentnih stručnjaka iz oblasti željeznice kako domaćih tako i stranih ukazano je na nužnost procesa restrukturiranja jer je željeznica bila „država u državi“ iz čega su proistekli ogromni gubici. Konstatovano je takođe da Željeznica nije mogla da bude ravnopravna sa ostalim vidovima saobraćaja, jer ostali nisu opterećeni troškovima infrastrukture, pa je sada došlo vrijeme da te troškove preuzme država, a da se prevoz odvoji i ide na tržište. U svakom slučaju konkretnog poteza još nema.

#### 5.4. Karakteristična iskustva nekih željeznica

Interesantna su iskustva nekih Evropskih država koje su kao i Crna Gora mijenjale koncept jer se pokazao kao neuspješan:

- Velika Britanija je bila ušla u proces privatizacije Željezničke Infrastrukture ali se to ubrzo odrazilo na kvalitet održavanja pa je čak dovedena u pitanje redovitost i bezbjednost željezničkog saobraćaja. Naime dioničari ili koncesioneri su na uštrb kvaliteta održavanja izvlačili profit što je dovelo u pitanje kvalitet javnog servisa. Rezultat je bio promjena koncepta i ponovno preuzimanje održavanja infrastrukture od strane države.
- Iskustva Slovačke koja je prodala svog državnog Cargo-Operatera, su takođe negativna. Naime novi vlasnici su dobivši monopol na transportnom tržištu Slovačke instalirali svoju transportnu i tarifsku politiku što je dovelo do određenih poremećaja u funkcionisanju željezničkog saobraćaja i odrazilo se na poslovanje određeni privrednih sistema važnih za državu. Naravno rješenje je bili ponovna kupnja vlastite cargo firme.

#### ZAKLJUČAK

*Željeznički sektor u Bosni i Hercegovini je ušao u proces restrukturiranja već 2001.godine. Doneseni su entitetski Zakoni o željeznicama koji uvažavaju osnovne odredbe EU Direktive 91/440 o restrukturiranju željeznica a to je prvenstveno razdvajanje infrastrukture i prometa u dvije posebne kompanije.*

*Ostala takođe veoma značajna akta kao što su Zakon o željeznicama u Bosni i Hercegovini i Sporazum o uspostavljanju zajedničke Željezničke javne korporacije ovu materiju tretiraju u skladu sa politikom Evropske Unije i stvaraju dovoljno prostora za kvalitetno restrukturiranje željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini, prema evropskoj praksi.*

*Bez obzira na stvorene formalne uslove za restrukturiranje u praksi se nije daleko odmaklo. Entitetske kompanije nisu krenule u realizaciju EU Direktive 91/440 i izvršile razdvajanje infrastrukture i prometa. Regulatorni odbor željeznice je realizovao samo neka od svojih ovlaštenja. Nije iskorištena mogućnost o uspostavi jednog Upravitelja željezničke infrastrukture iz Sporazumu o osnivanje Javne željezničke korporacije.*

*Imajući u vidu veoma složenu strukturu države Bosne i Hercegovine kao i stanje u sektoru saobraćaja u ovom trenutku entitetske kompanije su u situaciji da same traže svoj put i rješenja kako bi se onovi procesi odblokirali.*

*Ključne odrednice tog puta trebaju bit bazirane na održivom razvoju željeznice u BiH. Željeznice BiH i regiona općenito su u velikom zaostatku za željeznicama EU i moraju napraviti značajan iskorak kako bi prevladale taj tehnološki i organizacioni jaz. Moraju se hitno i nedvojbeno donijeti važne odluke i krenuti u njihovu realizaciju a to su prije svega:*

- *Restruktuiranje željezničkog sektora*
- *Stvaranje ambijenta za održivo finansiranje željezničke infrastrukture*
- *Jačanje konkurentne sposobnosti*
- *Intenzivna obnova i snažan razvoj*

*Navedene odrednice su prvi i nezaobilazan korak na tom putu a iz njih će proizaći niz drugih pitanja i dilema koje treba rješavati u skladu sa EU Direktivama i evropskom praksom.*





## CONCLUSION

*Railway sector in Bosnia and Herzegovina entered the restructuring process in 2001. It led to passing Entity Laws on railways that were in compliance with the basic provisions of the EU Directive 91/440 on restructuring of the railways and that primarily referred to the separation of infrastructure and traffic into two separate companies.*

*Other two, also very important, documents such as the Law on Railways in Bosnia and Herzegovina and the Agreement on the establishment of a joint railway public corporation are treating this matter in accordance with the policy of the European Union and create enough space for a quality restructuring of the railway sector in Bosnia and Herzegovina, according to the European practice.*

*Even though the formal requirements for restructuring were created in practice not much was done. Entity companies have not started the implementation of the EU Directive 91/440 and have enforced the separation of infrastructure and transport. Regulatory Railway Board has implemented only some of its powers. The possibility of establishing one Railway Infrastructure Manager from the Agreement on the establishment of a public railway corporation was not used.*

*Given the very complex country structure of Bosnia and Herzegovina as well as the situation in the transport sector at the moment entity companies are in a position to seek their own path in order to unblock basic processes.*

*Key highlights of this journey should be based on the sustainable development of the railways in BiH. Railways of BiH and the region in general are far behind the railways in the EU and they must make a significant step to overcome the technological and non-organizational gap. Important decisions must be made immediately and unambiguously and to start with the implementation but above all:*

- *The restructuring of the railway sector*
- *Creating an environment for sustainable financing of the railway infrastructure*
- *Enhancing the competitive ability*
- *Intensive rehabilitation and powerful development*

*These guidelines are the first and vital steps along the way and from them will arise a number of other issues and dilemmas that should be resolved in accordance with EU directives and European practice.*

## LITERATURA

1. Branković N. (2010) „Infrastruktura željezničkog saobraćaja“, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo
2. Čabrić N.(2014) „Evropski koncept bezbjednosti i interoperabilnosti željezničkog sistema“, Zbornik radova UISK, Zenica 2014.
3. Zakon o željeznicama Bosne i Hercegovine, iz 2005.godine
4. Zakon o željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine, iz 2001.godine
5. Zakon o željeznicama Republike Srpske, iz 2001. godine
6. Zakon o sigurnosti željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini, iz 1995.godine
7. Sporazum o uspostavljanju zajedničke Željezničke korporacije, BHŽJK iz 1998.godine
8. Zbirka Direktiva EZ koje definišu uređenje željezničkog sektora u Evropi:
9. Direktiva 2008/57/EZ, Evropskog Parlamenta i Vijeća od 17. juna 2008.godine
10. Direktiva 2004/17/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 31. marata 2004.godine
11. Regulativa (EU) No 402/2013 od 30 aprila 2013.godine
12. Direktiva 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 29 aprila 2004.godine
13. Regulativa (EU) No 445/2011 Vijeća od 10. Maja.godine
14. Direktive 2001/12/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 26. februara 2001.godine
15. Direktiva 2001/13/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 26. februara 2001. godine
16. Direktiva 2001/14/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 26. 2. 2001.godine
17. Direktiva 2012/34EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća od 17.09.2010.godine
18. Regulativa (EU) No 1158/2010 Vijeća od 9. decembra 2010.godine
19. Regulativa (EU) No 1169/2010 Vijeća od 10. decembra 2010.godine
20. <http://eur-lex.europa.eu>
21. <http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx> 90



## BIOGRAFIJA

---



Dr. sc. Nedžad Branković, nedzad.brankovic@pin-b.ba

Rođen 28. 12. 1962. godine u Višegradu. Građevinski fakultet Univerziteta u Sarajevu završio je 1987. godine. Magistarski rad odbranio je na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu 1999. godine gdje je i doktorirao 2006. godine. Izabran je za zvanje docenta na nastavno – naučnim disciplinama: Saobraćajna politika“ i „Infrastruktura željezničkog saobraćaja“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Obavljao je mnoge odgovorne društvene funkcije kao što su, Generalni direktor željeznica Federacije BiH, Generalni direktor Energoinvesta, Ministar transporta i komunikacija i Premijer Federacije BiH.

Počasn timer doktor nauka na Abant İzzet Baysal Univerzitet u Turskoj.

---



Dr. sc. Smajo Salketić, ssalketic@yahoo.com

Rođen 26. 05. 1953. godine u Varešu. Osnovnu školu je završio u mjestu rođenja, a Željezničku tehničku školu 1972. godine u Vogošći. Završio Višu željezničku školu 1979. godine u Beogradu a 1985. diplomirao na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu. Magistrirao 2006. godine na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu. Doktorirao na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu 2012. godine. Većinu radnog vijeka je proveo na željeznicama obavljajući razne odgovorne funkcije. Trenutno zaposlen u projektantskoj firmi „Saraj INŽENJERING“. Od 2007. godine je angažovan na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Sarajevo. Trenutno je izabran u zvanje docenta na predmetima „Tehnologija i organizacija rada željezničkih stanica i čvorova“ i „Redovi vožnje i propusna moć željezničkih pruga“, na II ciklusu studija. Godine 2006. je nagrađen visokim evropskim priznanjem „oberbremzrate“ za stručna i naučna dostignuća u oblasti željezničke tehnike i tehnologije.

---



