

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

JELENA SAMARDŽIJA
PRAVNI OKVIR PROMETNE POLITIKE EUROPSKE UNIJE
(diplomski rad)

Rijeka, 2013. godine

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

PRAVNI OKVIR PROMETNE POLITIKE EUROPSKE UNIJE

(diplomski rad)

PREDMET: PROMETNO PRAVO EUROPSKE UNIJE

STUDIJSKI SMJER: LOGISTIKA I MENADŽMENT U POMORSTVU I PROMETU

MENTOR: DR.SC. AXEL LUTTENBERGER, IZV.PROF.

IME I PREZIME: JELENA SAMARDŽIJA

Rijeka, rujan 2013.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. EUROPSKA UNIJA.....	3
2.1. Osnivanje i organizacija	3
2.2. Ciljevi i pravni temelji.....	6
2.3. Postupak odlučivanja	8
2.4. Općenito o pravu Europske Unije.....	11
2.5. Pravno uređenje prometa	12
3. PROMETNA POLITIKA I KLJUČNA PITANJA	17
3.1. Integralna pomorska politika	18
3.2. Obilježja prometnih grana.....	22
3.3. Problem gradskog prometa	26
3.4. Intermodalnost.....	29
4. PROMET I ODRŽIVI RAZVOJ	32
5. TRANSEUROPSKE MREŽE I PROMETNI KORIDORI	38
6. ULAZAK HRVATSKE U EUROPSKU UNIJU	42
7. ZAKLJUČAK	48
LITERATURA.....	51
POPIS ILUSTRACIJA	53

1. UVOD

Gospodarski rast, razmjena i povezivanje ljudi, robe i kapitala ovise o kvaliteti i protočnosti prometnog sektora. Stoga se može reći da je promet ključna točka uspješnog i stabilnog gospodarstva zemlje. Ukoliko nastane zagušenje u samo jednom segmentu prometa, to će se negativno odraziti i na sve ostale njegove dijelove. Upravo iz tih razloga, Europska unija nastoji doprinijeti unaprijeđenju i zaštiti okoliša u zemljama članicama pa i šire, naročito u prometnom sektoru.

To se postiže kroz striktno pridržavanje međunarodno zadanih standarda, kao i kroz izvršavanje mjera koje nerijetko nadilaze minimalne kriterije postavljene međunarodnim i multilateralnim ugovorima.

Značaj prometne politike ističe činjenica da je uvrštena u ugovore europske integracije još davnih pedesetih godina dvadesetog stoljeća. Prometna strategija i prometna politika članica moraju biti koordinirani s politikom zaštite i unapređenja kvalitete okoliša, te zajednički pratiti procese gospodarskoga i prometnoga razvoja Europske unije što se traži od svake članice bez iznimke. Nužno je nacionalno zakonodavstvo uskladiti s visokim kriterijima koje postavlja Europska unija u izrazito natjecateljskom okruženju.

Prometna politika Europske Unije, između ostalog, obrađuje ključna pitanja kao što su: integralna pomorska politika, posebnosti pojedinih prometnih grana, problem gradskog prometa, intermodalnost, promet i održivi razvoj te transeuropske mreže i prometni koridori. Potrebno je proučiti kakvo je trenutno stanje u Europskoj Uniji, predlažu se mjere za poboljšanje i kako EU nastoji ostvariti integraciju različitih prometnih sektora u efektivne logističke lance kako bi se sektori optimalno koristili. Postoje dakle mjere i instrumenti kojima Europska unija može pomoći upravo Republici Hrvatskoj u ostvarivanju gospodarskog rasta i održavanja istog.

Europska unija u pravnom poretku ima vlastite izvore prava. Ona se razlikuju kako u odnosu na izvore međunarodnog prava tako i u odnosu na izvore koje poznaju nacionalni pravni poretki. Samostalnosti europskog prava nasuprot nacionalnog značajno je doprinio Europski sud pravde kojeg su podržali sami nacionalni sudovi kroz suradnju i adaptaciju u novim situacijama.

Za Hrvatsku važnost izvora europskog prava progresivno se povećala kako se Hrvatska pridružila članstvu Europske unije. Ulazak Hrvatske u članstvo EU na određeni način predstavlja priznanje za sve do sada provedene reforme koje su bile sveobuhvatne, ali je ujedno i legitimacija Hrvatske na svjetskoj sceni o stanju ljudskih prava, demokraciji, pravnoj državi i vladavini prava te tržišnom gospodarstvu.

Isto tako ulazak u EU donosi nove poteškoće, a hrvatski građani očekuju bolje sutra što je dakako jedan od najvećih izazova. Među budućim korisnicima pravne stečevine naročito će suci i odvjetnici morati produbiti svoje znanje o pravnoj stečevini budući da će im propisi Europske unije postati svakodnevno sredstvo rada.

Danas je područje slobode, sigurnosti i pravde postalo zakonodavno najdinamičnije područje u razvoju EU. No, proces izgradnje EU kao prostora slobode, sigurnosti i pravde još uvijek nije završen. Građani EU bi trebali prepoznati dodane vrijednosti koje im je EU donijela u pogledu njihovih sloboda, prava i sigurnosti u odnosu na ono što im je pružala njihova država. Ako to ne uvide, postavit će se pitanje i same svrsishodnosti osnivanja velike zajednice kao što je to Europska Unija.

2. EUROPSKA UNIJA

U nastavku će se reći nešto o samoj organizaciji Europske unije, njezinoj povijesti, ciljevima i pravnim temeljima, postupku odlučivanja, osnovama prava Europske Unije te pravnom uređenju prometa unutar i između država članica.

2.1. Osnivanje i organizacija

Proces europske integracije započeo je kao sektorsko udruživanje država članica u sklopu Europske zajednice za ugljen i čelik (osnovane 1952. Pariškim ugovorom), a nekoliko godina poslije proširio se i na druga područja: nuklearnu energiju u okviru Europske zajednice za atomsku energiju (Euratom) i na druga, široko definirana područja gospodarske suradnje u sklopu Europske ekonomske zajednice (EEZ).¹ Godine 1958. Rimskim ugovorima osnovane su EEZ i Euratom.

Cilj integracije oduvijek je bio približavanje europskih država, dakle politički cilj. Iako je samo u početku bila gospodarska integracija ona je naposljetku dovela do proširenja suradnje i na neka druga područja. Može se reći da je današnja Europska unija nadležna za sljedeće: regulacija unutarnjeg tržišta nadograđenog monetarnom unijom sa zajedničkom valutom eurom, kultura i obrazovanje, vanjska politika, pravosudna pitanja, očuvanje zdravlja te brojne druge politike.

Temelji prometne politike Europske Unije dati su Rimskim ugovorom iz 1957. godine (čl. 74. – 84).² Ono što su osnivači te zajednice htjeli osigurati jest slobodno kretanje ljudi, roba i usluga. U analizi prometne politike Europske Unije značajna su sljedeća četiri razdoblja koja se mogu podijeliti prema godinama:

1. 1958. – 1972. godine
2. 1972. – 1975. godine
3. 1985. – 1993. godine
4. Započelo 1994. godine

¹ <http://www.entereurope.hr>, (29.04.2013.)

² Zelenika, R., Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001., str. 164.

Prvo razdoblje obilježeno je stvaranjem zajedničkog tržišta za sve grane prometa koje se nazivalo unutarnjim prometnim tržištem. Cilj je bio ukloniti nepoštenu konkurenciju, dakle stvoriti slobodnu tržišnu utakmicu jednaku za svih pod jednakim uvjetima.

Memorandumom Europske zajednice iz 1961. postavljeni su vrlo određeni ciljevi organiziranja i djelovanja zajedničkog prometnog sustava, a zajednička prometna politika trebala je postupno nadomjestiti takve nacionalne politike. Ono što je karakteriziralo takvu politiku bio je, kao što je ranije rečeno, jednak tretman svakog nositelja prometnih aktivnosti, slobodno biranje prijevoznika i prijevoznih sredstava od strane korisnika prometnih usluga, slobodno formiranje cijena, usklađivanje načina oporezivanja, državne intervencije, uvođenje suvremenih transportnih tehnologija, standardizaciju prijevoznih sredstava itd.

No navedeni ciljevi samo su djelomično ostvareni. Razlog tome bio je što je prometna politika bila preopterećena nastojanjem da ukine nacionalnu suverenost na području prometa te da se stvori zajedničko prometno tržište.

Početak drugog razdoblja Zajednica je bila proširena sa tri nove države: Velikom Britanijom, Danskom i Irskom. Obilježje tih država bilo je liberalna prometna politika pa su svojim ulaskom u Zajednicu unijele i nova pravila ekonomskoga i prometnoga ponašanja, što se osobito odnosilo na deregulaciju cestovnog i željezničkog prometa. Nacionalni prometni sustavi morali su se prilagoditi sustavu Zajednice.

Godine 1980. predloženo je osnivanje posebnoga fonda za modernizaciju i izgradnju prometne infrastrukture.³ Željeznice uživaju veća komercijalna prava te započinje proces deregulacije pomorskoga i zračnoga prometa. Zajednici se priključuje još jedna članica – Grčka.

U trećem razdoblju Zajednici se priključuju Španjolska i Portugal. Dolazi do uklanjanja prepreka prijevozu unutar i između država članica te uvjeta pod kojima prijevoznici jedne države mogu obavljati prijevoz u drugim državama članicama, što dovodi do liberalizacije prometnoga tržišta. To razdoblje obilježeno je prihvaćanjem zajedničkih standarda o tehničko tehnološkim i eksploatacijskim elementima prijevoznih sredstava, mjerama zaštite i očuvanja okoliša, uvođenjem europske putovnice i ustanovljenjem vozačke dozvole Zajednice, međusobnim priznavanjem diploma i sličnim.

³ ibidem, str. 165.

Četvrto razdoblje obilježavaju ova tri događaja: priključivanje Austrije, Finske i Švedske Zajednici, izgradnja sveeuropske prometne mreže, intenziviranje procesa liberalizacije transporta ljudi, roba, usluga i kapitala. Specificira se jedinstvena prometna politika Europske Unije.

Europska komisija odobrila je Bijelu knjigu s postavkama Zajedničke prometne politike EU.⁴ Uvidom u negativne posljedice dotadašnjeg razvitka prometa, usvojen je novi pristup u razvoju. Cilj je intermodalnost odnosno prometne grane koje se međusobno nadopunjuju jedna na drugu.

Europske su zajednice prerasle u Europsku uniju 1993. godine kada je stupio na snagu Ugovor iz Maastrichta.⁵ Maastrichtskim ugovorom formirano je jedinstveno unutarnje tržište na kojem je osigurana slobodna mobilnost roba, usluga, ljudi i kapitala. Na taj način stvorena je baza za jačanje tog jedinstvenog tržišta, gospodarskog i monetarnog sustava a time posljedično dolazilo je i do povećanja zaposlenosti i svekolike kvalitete življenja.

Ugovorom uspostavljena EU sastoji se od tri tzv. stupa, koji se razlikuju po naravi suradnje u njihovom okviru među državama članicama. Prvi stup sastoji se od dotadašnjih članica Europske zajednice. One i dalje imaju svoju pravnu osobnost, imaju nadnacionalnu narav u vezi odlučivanja o zajedničkim politikama te u vezi odnosa prava koji je nastao na europskoj razini s unutarnjim pravnim porecima država članica. Drugi stup sastoji se od suradnje država u vanjskoj i sigurnosnoj politici za razliku od trećeg stupa koji se tiče suradnje državne policije i pravosudnih organa. Nova dva stupa temelje se na suradnji koja je slična klasičnoj suradnji na razini međunarodnih odnosa. Jednoglasno se odlučuje, a provedba usvojenih odluka ovisi o zemljama članicama.

Uz isključenje nadležnosti Europskoga suda države članice jasno su dale do znanja da u okviru druga dva stupa ne žele stvaranje nadnacionalnog pravnog poretka izričitim isključivanjem izravnog učinka normi sekundarnog prava trećega stupa - okvirnih odluka i odluka (članak 34 Ugovora o EU).⁶ Pravni je poredak stvoren u sklopu novih nadležnosti Europske unije, stoga još uvijek sličniji porecima međunarodnog prava, nego federalnim pravnim porecima.

⁴ Hlača, B., Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, 2011., str. 43.

⁵ <http://www.entereurope.hr>, (29.04.2013.)

⁶ <http://www.entereurope.hr>, (29.04.2013.)

Trojaka se struktura EU zadržala izmjenama Ugovora iz Maastrichta, Ugovorom iz Amsterdama 1999., i Ugovorom iz Nice 2003. sve do 2009. Novu etapu u razvoju europske integracije obilježio je Lisabonski ugovor. Ugovor je stupio na snagu 1. prosinca 2009. godine, a Europskoj uniji donosi moderne institucije i optimizirane metode rada, a kojima će se EU učinkovitije moći baviti izazovima u današnjem svijetu. Taj je ugovor također izmijenio dotadašnja dva osnivačka ugovora, istovremeno ih nazivajući i novim imenom.⁷ Tako danas postoje Ugovor o Europskoj uniji te Ugovor o funkcioniranju Europske unije. Europljani od EU očekuju da riješi pitanja kao što su globalizacija, klimatske i demografske promjene, sigurnost i energija. Lisabonski sporazum će ojačati demokraciju u EU, kao i mogućnost promicanja interesa njezinih građana na svakodnevnoj osnovi.

Od početka osnivanja, moglo bi se reći da je najveće proširenje ostvareno 2004. godine kada u Uniju je ušlo čak deset novih država, među njima osam bivših komunističkih država. Članicama su postali: Cipar, Češka, Estonija, Latvija, Litvanija, Mađarska, Malta, Poljska, Slovačka i Slovenija. Širenje članstva EU time nije završeno, 2007. pridružile su se Bugarska i Rumunjska. Hrvatska je trenutno na samom pragu ulaska, a mogu se očekivati i nove prijave za članstvo budući da je EU otvorena za članstvo svim europskim državama koje poštuju europske vrijednosti - slobodu, demokraciju, poštovanje ljudskih prava i temeljnih sloboda, te vladavinu prava. Članstvo Europske unije širilo se upravo zbog toga što je Unija uspješno ostvarivala zadane ciljeve integracije, i pri tome, poštovala zasebne identitete članica.

2.2. Ciljevi i pravni temelji

Sposobnost da se ljudi i roba kreću brzo, učinkovito i jeftino, središnje je načelo Unijinog cilja za dinamičko gospodarstvo i kohezijsko društvo. Sektor prometa donosi 10% bogatstva EU-a, mjereno na temelju bruto domaćeg proizvoda (BDP), te iznosi oko jednog trilijuna eura godišnje. On osigurava više od deset milijuna radnih mjesta.

Temeljna načela zajedničke prometne politike EU utvrđena su u Glava VI, članci 90 – 100 Lisabonskog ugovora.⁸ Ciljevi su zajedničke prometne politike sljedeći:

⁷ Radionov, N.; Čapeta, T.: Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 6.

⁸ <http://www.entereurope.hr>, (29.04.2013.)

- utvrditi zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni prijevoz na teritorij ili s teritorija država članica, odnosno na prijevoz preko područja jedne ili više njih,
- utvrditi uvjete pod kojima prijevoznici koji nemaju sjedište ili prebivalište na području neke države članice mogu unutar te države članice obavljati usluge prijevoza, te
- usvajati mjere za poboljšanje sigurnosti prijevoza, i sve druge odgovarajuće propise.

U posljednjih petnaest godina dakle započelo se intenzivno raditi na stvaranju jedinstvene prometne infrastrukture i to u cestovnom, i zračnom, a djelomično i u željezničkom prometu.⁹ Ciljevi europske prometne politike istaknuti su u službenom dokumentu Europske komisije, u Bijeloj knjizi iz 1992., kako je već ranije navedeno. Istaknuto je povezivanje različitih grana prijevoza međusobnim povezivanjem prijevoznih sredstava te povezivanje nacionalnih prometnih mreža. Navedenim dokumentom pokrenuta je inicijativa stvaranja europskih prometnih mreža, tj. njihova integracija u transeuropsku prometnu mrežu u sklopu projekta TENs. Riječ je o projektu čiji je cilj povezati energetiku, promet i telekomunikacije u jedinstvenu europsku infrastrukturu. O tome će se još govoriti kasnije u tekstu.

Godine 1995. Komisija je usvojila i obavijest pod nazivom Zajednička prometna politika: akcijski program 1995. – 2000., koja se temeljila na tri glavna aspekta: poboljšanje kvalitete prometa korištenjem novih tehnologija, poboljšanje djelovanja jedinstvenog tržišta te razvoj vanjske dimenzije prometne politike.¹⁰ Prioritetni ciljevi akcijskog programa od 2000. – 2004. nalaze se u dokumentu Europske komisije koji se zove Održiva mobilnost: perspektive za budućnost.

Najvažniji strateški dokument za dugoročni razvoj zajedničke prometne politike usvojen 2001. je Bijela knjiga o zajedničkoj prometnoj politici: Europska politika transporta za 2010. – vrijeme odluke. U njoj se nalazi plan i način na koji treba djelovati da bi se poboljšala kvaliteta, produktivnost i učinkovitost prometa europskih mreža, manje onečišćenje i opterećenje, sadržano u 60 mjera. Još neki od prijedloga u Bijeloj knjizi su razgraničenje rasta prometnog sektora i gospodarskog rasta, manje korištenje cestovnog a veće korištenje željezničkog prijevoza zbog svojih prednosti te ostali prijedlozi kojima je cilj europski sustav učiniti sigurnijim i kvalitetnijim.

⁹ Hlača, B., op.cit., str. 44.

¹⁰ ibidem, str. 45.

2.3. Postupak odlučivanja

Europska prometna politika oblikuje se i pretvara u pravno obvezujuće norme u europskim političkim institucijama. ¹¹Ime zakonodavnog postupka u kojem se usvajaju sve odluke u području prijevoza je tzv. redoviti postupak, a predviđen je za usvajanje propisa koji se odnose na cestovni i željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim vodama te na pomorski i zračni.

Institucije koje su osnovane na europskoj razini uvelike su zaslužne za dobru i uspješnu europsku integraciju i one imaju zadaću osmisliti politiku do njezinog preoblikovanja u pravno obveznu normu.

Prema članku 13. Ugovora o Europskoj uniji, institucije Europske unije su:¹²

- Europski parlament,
- Europsko vijeće,
- Vijeće,
- Europska komisija
- Sud Europske unije,
- Europska središnja banka,
- Revizorski sud.

Postoje i druga tijela i ustanove: Gospodarski i socijalni odbor (savjetodavno tijelo EU), Odbor regija – (savjetodavno tijelo EU), Europska investicijska banka (ustrojena je Rimskim ugovorom o osnivanju EZ-a), Europska banka za obnovu i razvoj ,velik broj specijaliziranih agencija.

Sud Europske Unije nadgleda provedbu prava i usklađenost njegove primjene. To je institucija kojoj se mogu pripisati zasluge i za pretvaranje Europske unije iz međunarodne organizacije tradicionalnog tipa u nadnacionalnu zajednicu država. Institucije EU obavljaju svoju regulatornu funkciju, ovlasti pripadaju državama članicama, a prenose se na zajedničku razinu temeljnim aktom kojim se Unija osniva.

¹¹ Radionov, N.; Čapeta, T.: op.cit., str. 38.

¹² <http://eur-lex.europa.eu> (07.05.2013.)

U onim područjima u kojima su prenesene ovlasti države članice svoju suverenost više ne ostvaruju samostalno, već zajednički s drugim sudionicama europske integracije. Upravo se iz tog razloga, u današnjem sve povezanijem svijetu model kooperacije koji se razvio u sklopu Europske unije, pokazao optimalnim sredstvom postizanja mira, stabilnosti i gospodarskog napretka.

Gledano općenito, proces donošenja odluka u Europskoj uniji i postupak suodlučivanja uključuju tri glavne institucije:

- Europski parlament (EP) koji zastupa građane EU-a i koji ga izravno biraju;
- Vijeće Europske unije koje zastupa pojedinačne države članice;
- Europsku komisiju kojoj je cilj zastupati interese Unije kao cjeline.

O pitanjima zajedničke prometne politike Vijeće odlučuje kvalificiranom većinom u postupku suodlučivanja s Europskim parlamentom sukladno članku 251 Ugovora o funkcioniranju Europske unije, nakon savjetovanja s Gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija.¹³

Od toga pravila izuzete su mjere za koje se očekuje da bi mogle ozbiljno utjecati na životni standard i na zaposlenost u određenim područjima, te na uporabu prometne infrastrukture. Takve propise Vijeće donosi jednoglasno, postupkom savjetovanja s Europskim parlamentom i Gospodarskim i socijalnim odborom. Također, u slučaju posebnih mjera koje se odnose na pomorski i zračni promet, Vijeće može kvalificiranom većinom odlučiti koju proceduru primijeniti u pojedinom slučaju.

Europske zajednice – pravne norme pravnog poretka europskih zajednica nastaju na europskoj razini u političkom procesu u kojem sudjeluju Vijeće ministara, Europski parlament i Europska komisija. Za njihovu primjenu nema posebnih europskih institucija nego se odvija gotovo u cijelosti na nacionalnoj razini kroz postojeće institucije.

Načelo dodijeljenih ovlasti – prema njemu Zajednica može donositi odluke samo u područjima u kojima su države takvu ovlast na nju prenijele, a prijenos ovlasti obavlja se Osnivačkim ugovorima. EU sama po sebi, ne posjeduje nikakve izvorne ovlasti.¹⁴ Da bi izmjena takvog ugovora stupila na snagu, trebaju je ratificirati sve države članice u skladu s potrebnim postupcima.

¹³ <http://www.entereurope.hr>, (29.04.2013.)

¹⁴ Radionov, N.; Čapeta, T.: op.cit., str. 16.

Ograničenje regulatorne suverenosti država članica – većina odluka koje pravno obvezuju države članice može se donijeti i bez pristanka svih država. Vijeću ministara su predstavljeni interesi država u regulatornom procesu na europskoj razini. U većini područja koja su u nadležnosti Europske Zajednice Vijeće odlučuje temeljem tzv. kvalificirane većine.

Sankcije protiv države koja ne provodi pravo EZ-a – nakon što se neko pravilo usvoji, ono obvezuje sve države članice jednako, a koja se ne pridržava toga moguće ju je financijski kazniti. Takav postupak protiv države ovlaštena je pokrenuti Komisija, ali i druge države članice. Može se napomenuti da je ovo načelo rezultat prakse Europskoga suda, a prvi put je spomenuto u predmetu Francovich C-6 i 9/90.

Izravni učinak prava EZ-a – ovo je još jedno načelo koje je rezultat prakse Europskoga suda a prvi put je spomenuto u predmetu Van Gend en Loos 26/62 u vezi s odredbama Osnivačkog ugovora. Ono se odnosi na to da kada se jednom usvoji pravilo u europskom regulatornom postupku, postaje obavezno za nacionalne pravne sustave u kojima izravno stvaraju prava i obveze za pojedince. Obavezno je za institucije u državama članicama, za nacionalne sudove kao i za nacionalna upravna tijela.

Nadređenost prava EZ-a – odnosi se na činjenicu da pravna pravila Zajednice u pravnom sustavu svake države članice imaju višu pravnu snagu od internih pravnih pravila. Dakle misli se na obvezu institucija država članica – posebice sudova i upravnih tijela. Takva obveza postoji i u odnosu na interne norme koje potječu od nacionalnog parlamenta.

Klauzula lojalnosti – upućena je svim tijelima državne vlasti i jedna je od važnijih odredbi članka 10 iz Ugovora o EZ-u. Traži od država članica da poduzimaju mjere nužne za ispunjenje obveza izrečenim u ugovorima, olakšavaju izvršavanje zadataka Europske zajednice te da ne poduzimaju mjere koje bi imale negativan utjecaj odnosno koje bi mogle ugroziti ostvarivanje ciljeva.

Načelo neizravnog učinka - temelji se na prethodno objašnjenjima klauzuli lojalnosti, a od upravnih tijela i sudova traži da postojeće interno pravo uvijek pokušaju protumačiti u svjetlu europske norme.

Većina ovih načela ne bi zaživjela da ih države članice, odnosno institucije u državama kojima se navedena načela obraćaju, nisu prihvatile i provodile. Stoga je današnji izgled pravnog sustava EZ-a rezultat suradnje europskih i nacionalnih institucija.

2.4. Općenito o pravu Europske Unije

Europsko pravo skup je pravnih norma Europske unije kojima se reguliraju nadležnosti njezinih institucija te prava država članica i pojedinaca koji se nalaze u njezinu sastavu.¹⁵ Ono predstavlja temelj pravnih stečevina koje se ostvaruju u državama članicama. Iste su sudovi država članica dužni primjenjivati.

Pravna stečevina zajednice nije samo pravo u užem smislu jer obuhvaća: sadržaj, načela i političke ciljeve osnivačkih ugovora, zakonodavstvo usvojeno primjenom osnivačkih ugovora te presude suda Europske zajednice, deklaracije i rezolucije koje je Unija usvojila, mjere koje se odnose na zajedničku vanjsku i sigurnosnu politiku, pravosuđe i unutarnje poslove, međunarodne ugovore koje je zajednica sklopila itd. Svaka država koja želi postati članicom Europske unije mora uskladiti svoje zakonodavstvo sa pravnom stečevinom Zajednice te prihvatiti odluke iz osnivačkih ugovora.

Pravo Europske unije uobičajeno se dijeli na:

- primarno
- sekundarno

U primarno pravo ubrajaju se Osnivački ugovori (Ugovor o Europskoj zajednici, Ugovor o Europskoj zajednici za atomsku energiju, Ugovor o Europskoj uniji) i opća načela prava. Sekundarno pravo čine pravni akti koje na internom planu usvajaju institucije EU i međunarodni sporazumi kojima se uređuju međusobni odnosi EU i drugih međunarodnih organizacija ili trećih država. U izvore prava EU trebalo bi ubrojiti i sudsku praksu Suda Europske unije.

Europska unija regionalna je ekonomsko-politička integracija unutar koje su države članice dio svojih regulatornih ovlasti prenijele na zajedničke institucije.¹⁶ One na taj način ostvaruju

¹⁵ Kaštela, S.: Prometno pravo, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008., str. 102.

¹⁶ ibidem, str. 100.

zajedničke ciljeve koji bi bili gospodarski rast, povećanje razine zaposlenosti, zaštita interesa stanovnika te općenito kvalitete življenja.

2.5. Pravno uređenje prometa

Osnivački ugovor (ukupnost ugovora o europskoj integraciji) sadržava zasebnu glavu posvećenu europskoj prometnoj politici i to je poglavlje osnovni pravni temelj za donošenje zakonodavnih akata u tom području. No osim tog poglavlja, prometna se pitanja mogu uređivati i temeljem drugih odredbi u Ugovoru koji sadrže pravni temelj za pravnu regulaciju u okviru drugih europskih politika.

Unutarnje tržište je ono u kojem se slobodno kreću roba, ljudi i kapital. Unutarnje se tržište ostvaruje dvama tipovima mjera.¹⁷ Prve se zovu negativne integracije koje zabranjuju određeno ponašanje, primjerice zabrana da država članica nepovoljnije tretira pomorce iz drugih država članica od svojih. Primjena je takvih mjera automatska, a njihov učinak deregulirajući. Druge se mjere zovu pozitivne integracije koje se odnose na donošenje zajedničkih pravnih normi za sve države članice.

Sloboda kretanja robe i promet - Nacionalna mjera prometne politike, iako je načelno zabranjena odredbom Ugovora o nekoj od tržišnih sloboda ako ograničava istu slobodu, može biti pravno opravdana. Da bi je opravdala, država mora ponuditi vjerodostojan razlog javnog interesa koji se time ostvaruje i dokazati da je mjera adekvatna za postizanje tog cilja koji se nije mogao postići drugom mjerom. Ugovorom su zabranjeni diskriminatorni porezi, carine i nameti slični carinama.

Sloboda kretanja radnika, poslovni nastan i promet – Vrijede pravila kao i za kretanje robe, ali uz moguće opravdanje mjere temeljem javnog interesa, ugovorna zabrana diskriminacije u ovom području ne primjenjuje se pri zapošljavanju u javnoj službi.

Promet i zaštita tržišnog natjecanja – Te odredbe onemogućuju privatnim poduzetnicima da podijele ujedinjeno tržište privatnim dogovorima u tom smjeru.¹⁸ Kako bi osigurao tržišnu utakmicu na unutarnjem tržištu, Ugovor zabranjuje i državne potpore, koje su ipak u zadanim uvjetima dozvoljene.

¹⁷ ibidem., str. 25.

¹⁸ ibidem, str. 32.

Promet i sloboda pružanja usluga – Državama nije dozvoljeno da pružatelje prijevoznih usluga iz drugih država članica ograniče/isključe iz pristupa tržištu prijevoznih usluga u toj državi. To je moguće sve dok se to pitanje ne uredi europskim zakonodavstvom. No postoji klauzula mirovanja: države članice ne smiju pravni status stranih prijevoznika pogoršati u odnosu prema vlastitim prijevoznicima s obzirom na onaj kakv su imali u trenutku stupanja na snagu Ugovora o EEZ 1958. godine.

U tekstu koji slijedi ukratko će se reći nešto o usklađivanju nacionalnog zakonodavstva Republike Hrvatske u području prometa, i to u vezi posebnog dijela, s pravnom stečevinom Europske unije. No treba napomenuti kako je svaka prometna grana podsustav jednog jedinstvenog sustava prometa. Iz toga slijedi da se promet nebi trebao rješavati odvojeno.

Što se tiče cestovnog prometa može se reći da je prilično usklađen. Kad se govori o pristupu tržištu prijevoza robe i putnika, postoje neka odstupanja u pristupu zanimanju, sustavu izdavanja dozvola, uvođenju dozvola i prijevoza u kabotaži.

Vezano za cijene i fisklane uvjete, potrebno je daljnje usklađivanje s pravilima Europske unije, a nije potrebna interoperabilnost hrvatskih sustava naplate cestarine sa sustavima Europske unije.

Što se tiče socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na vrijeme rada i periode odmora, ono je potpuno usklađeno s propisima Europske zajednice nakon donošenja Pravilnika o tehničkim uvjetima i ispitivanju tahografa od 11. siječnja 2001. i Pravilnika o ukupnom trajanju vremena upravljanja vozilom, o radu odvojenih posada, o odmorima vozača i o individualnoj kontrolnoj knjižici od 4. ožujka 1993. godine. Potrebno je ojačati administrativnu sposobnost.

Tehnički i uvjeti sigurnosti djelomično su usklađeni. Potrebno je povećati kontrolu vozila na cesti i opremiti ih ograničivačima brzine, prikupljati podatke o nesrećama na cestama te dodatno obučiti vozače.

Osim usklađivanja zakonodavstva, i provedba se sučeljava s nekim praktičnim izazovima: cjelokupna cestovna mreža nije u skladu s tehničkim zahtjevima EU koji se odnose na teška vozila.¹⁹

Glede željezničkog prometa, treba restrukturirati sektor u skladu s načelima pravne stečevine. Republika Hrvatska bi trebala u praksi osigurati razdvajanje državnog

¹⁹ Kaštela, S.: op.cit., str.109.

željezničkog poduzeća HŽ, te osnivanje regulatornog tijela koje ima odgovarajući broj zaposlenih kao i potpunu neovisnost upravitelja infrastrukture.

Što se tiče tehničkih i sigurnosnih uvjeta, usklađenost u području prijevoza opasnih tvari željeznicom djelomično je obuhvaćena Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu. Ujedno je zagarantirana primjenom međunarodnih odredaba COTIF-A I RID-a. I ovdje treba poboljšati administrativnu sposobnost.

Kad se govori o sigurnosti u željezničkom prometu hrvatsko je zakonodavstvo do određene mjere usklađeno s europskim pravilima, ali još nisu uspostavljena adekvatna nadzorna tijela, kao npr. tijelo za istraživanje nesreća. Provedbena pravila trebalo bi donositi samo mjerodavno ministarstvo, te treba reći da nisu na snazi sve tehničke specifikacije za interoperabilnosti.

Vežano za unutarnju plovidbu, ovdje se usklađenost zakonodavstva s pravnim stečevinama zajednice dosta unaprijedila sa Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda.. Kad se govori o pristupu tržištu i priznavanju zanimanja, Hrvatska stranim plovilima ograničava pristup infrastrukturi, a stranim državljanima da obavljaju usluge prijevoza. Zakonom se rješava pitanje priznavanja certifikata za stjecanje ovlasti zapovjednika plovila i certifikacija plovila iz EU-a, kao i pitanje pristupa tržištu.

U pogledu sigurnosti potrebno je uspostaviti RIS, dakle Riječni informacijski sustav. Budućnost unutarnje plovidbe ovisi o modernizaciji i njenom uključivanju u moderne transportne i logističke lance, a RIS pruža upravo tu mogućnost. Projekt CRORIS (eng. Croatian River Information Services) predstavlja implementaciju Riječnih informacijskih servisa (RIS) u Republici Hrvatskoj. Hrvatska je razradila petogodišnji razvojni plan unutarnjih voda 2007. – 2012.

Sve četiri hrvatske riječne luke podložne su sezonskim oscilacijama i poteškoćama u poslovanju, ali je važno napomenuti kako je svaka luka obuhvaćena različitim razvojnim projektima kako bi se te nedovoljnosti otklonile. Hrvatske riječne luke s trenutnim stanjem infrastrukture i postojećim kapacitetima, nisu se spremne suočiti s naglim porastom prometa koji donosi ulazak Hrvatske u EU. Mali broj brodarskih kompanija, slabije konkurentna brodarska flota ne mogu zadovoljiti dinamične promjene potreba tržišta, dolazi do neuravnoteženosti prometa.

Usklađenost zakonodavstva u području zračnog prometa na zadovoljavajućoj je razini.²⁰ Neophodno je sklopiti bilateralne sporazume sa susjednim državama i njihovim kontrolama leta. Tržište je poprilično otvoreno te je Republika Hrvatska članica adekvatnih međunarodnih organizacija, udruga i agencija. Bitna karakteristika hrvatskog zračnog prometa je tranzit. Croatia Airlines mora biti tehnološki, tehnički, financijski i kadrovski spremna za tržišno natjecanje s ostalim velikim svjetskim kompanijama. Rastući broj putnika u zračnim lukama Zagrebu, Splitu i Dubrovniku nameće da se pravna stečevina u području zemaljskih usluga mora u cijelosti implementirati.

U travnju 2007. prihvaćen je Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu kako bi se hrvatsko zakonodavstvo uskladilo s pravnom stečevinom EU u vezi s izdavanjem licencija, radnim vremenom članova posade zrakoplova i jedinstvenim europskim nebom kojim se u hrvatsko zakonodavstvo uvodi i pojam "operativna licencija".

Ono što bi trebalo uskladiti s pravnom stečevinom jest sljedeće: rezervacija putem računala, kontrole ručne i predane prtljage putnika, cijene prijevoza i tarife za zračni prijevoz, odgovornost zračnih prijevoznika u slučaju nesreće itd.

Vežano uz upravljanje zračnim prometom, obavlja se usklađivanje zakonodavstva sa zahtjevima ICAO-a i EUROCONTROL-a. Izdavanje dozvole kontrolorima letenja na relativno dobroj je razini. Trebalo bi uspostaviti adekvatno neovisno nadzorno tijelo za kontrolu zračnog prometa te usklađivanja sa organizacijama SEEFABA i CEATS.

Hrvatska je potpisnica višestranog Sporazuma o osnivanju Zajedničkoga europskog područja letenja (ECAA) i otada se, u skladu sa Salzburškom deklaracijom od 12. svibnja 2006., taj Sporazum primjenjuje na upravnoj razini. Od ožujka 2008. godine u Hrvatskoj se primjenjuje Montrealska konvencija o odgovornosti prijevoznika u međunarodnom zračnom prijevozu.

Na području pomorskog prometa također je izviješteno o dobrom napretku. Radi usklađivanja s pravnom stečevinom, prihvaćene su uredbe o objektima za prihvatanje u lukama i sprječavanju onečišćenja, o minimalnom stupnju obuke pomoraca i njihovom radnom vremenu, o brodskoj opremi i državnom nadzoru luka. Hrvatska je prilagodila svoje propise o naknadama za registraciju plovila kako bi se uskladila sa zahtjevima iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju u vezi s pristupom tržištu.

Pošanski i telekomunikacijski promet specifična su vrsta prometa, ali ukratko će se reći nešto i o njima.

²⁰ ibidem., str.110.

Što se tiče poštanskih usluga, Hrvatska je ostvarila prilično zadovoljavajuću razinu usklađenosti sa europskim pravilima. Ipak, trebalo bi ojačati položaj Vijeća za poštanske usluge kao nacionalnoga regulacijskog tijela.

Još uvijek postoje pitanja koja su otvorena, a tiču se pružanja univerzalnih usluga i to u pogledu ograničenja težine za rezervirane pošiljke te odredbe prema kojoj samo pravne osobe mogu podnijeti zahtjev za licencijom. Vijeće je potrebno osnažiti u smislu financijskih sredstava i ljudskih potencijala.

Telekomunikacijske usluge općenito su dobro udovoljile europskom regulatornom okviru, no mogu se istaknuti neka od odstupanja: postojeća odredba o pojmu općeg ovlaštenja za pružanje mreže i usluga elektroničke komunikacije ne prenosi se dobro kao što se zahtijeva, potreban su dodatna objašnjenja u vezi s imenovanjem davatelja osnovnih usluga te troškovima i financiranjem tih usluga, u praksi je teško tražiti od Hrvatske agencije za telekomunikacije da traži informacije i provodi odluke koje se donose.

3. PROMETNA POLITIKA I KLJUČNA PITANJA

Pomorska politika dio je gospodarske politike države. Njome država utječe i usmjerava razvoj različitih djelatnosti vezanih uz more. Pomorski promet jedna je sastavnica pomorske politike koja je opsežnija i obuhvaća pomorski sustav.

Prometna politika je sastavni dio svekolike gospodarske i razvojne politike zemlje te takav međusobni odnos ciljeva, instrumenata i subjekata pomoću kojeg treba osigurati optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovo uspješno djelovanje glede zahtjeva koje pred njega stavljaju čimbenici okruženja (zemljopisni položaj, državno-pravni subjekti, gospodarske aktivnosti, gospodarski i prometni tijekovi, međunarodna razmjena itd.)

Promet je ključni faktor u današnjim gospodarstvima. Zbog velike potrebe ulaganja u promet i ključne uloge tog sektora u gospodarskom rastu, autori Rimskog sporazuma predvidjeli su zajedničku prometnu politiku baziranu na zasebnim pravilima.

Važnost prometne politike određena je značenjem prometnog sustava u ukupnom društveno – ekonomskom razvoju određene države ili ekonomske integracije.²¹ Iz toga bi se moglo zaključiti da sve sastavnice prometne politike trebaju biti usklađene i nadopunjavati se sa onima koje vrijede za opću gospodarsku politiku. Zbog njezine važnosti i značaja, država intervenira u gotovo svim područjima prometa.

Ono čime se zajednička prometna politika bavi može se sažeti u ove tematske jedinice: integralna pomorska politika, izbor prometne grane, racionalizacija gradskog prometa, intermodalnost, promet i održivi razvoj te transeuropske mreže i prometni koridori. Dakle bit će objašnjeno i analizirano stanje u EU te mjere kojima se isto nastoji poboljšati i unaprijediti.

²¹ Hlača, B., op.cit., str. 34.

3.1. Integralna pomorska politika

Pomorstvo se definira kao cjelovit sustav koji obuhvaća sve djelatnosti i vještine na moru i u vezi s morem. Sastoji se od iskorištavanja mora kao plovnog puta (brodarstvo), eksploatacije mora (ribarstvo, ribolov, marikultura, eksploatacija nafte i plina), luka, brodogradnje, pomorskog gospodarstva, i dr.²²

Kako su ribarska politika i politika zaštite okoliša već neko vrijeme promatrane kao dvije strane iste medalje, EU sada preuzima šire gledište kako bi obuhvatila sve koristi našeg pomorskog prostora. Cilj je ojačati europska pomorska istraživanja, tehnologiju i inovacije. To se uklapa u Lisabonsku agendu (pokriva sve akcije EU-a usmjerene promicanju znanja i inovacija, činjenju Europe privlačnijim mjestom za ulaganja i rad te stvaranju više i boljih radnih mjesta) za veći broj kvalitetnijih poslova i rast, te u Unijinu posvećenost osiguravanju da gospodarski razvoj ne ugrožava održivost okoliša.

Integrirana pomorska politika obuhvaća pomorski prijevoz, konkurentnost kompanija u pomorskom sektoru, zapošljavanje, znanstvena istraživanja, ribarstvo i zaštitu morskog okoliša.²³ Kako bi naglasila važnost ovog sektora, Europska komisija je 20. svibnja proglasila Europskim danom pomorstva. Prvi Europski dan pomorstva obilježen je 2008. godine.

Gospodarska i politička integracija među državama članicama Europske unije znači da te zemlje moraju donositi zajedničke odluke o mnogim pitanjima: tako su se razvile zajedničke politike. U ranim danima, kako je već spominjano, pažnja je bila usmjerena na zajedničku trgovačku politiku za ugljen i čelik te na zajedničku poljoprivrednu politiku. Druge politike dodane su kako se pojavljivala potreba. Neki ključni ciljevi politika s vremenom su se promijenili: cilj poljoprivredne politike više nije proizvoditi što je više moguće hrane što jeftinije, nego podupirati poljoprivredne metode koje proizvode zdravu hranu visoke kvalitete i koje štite okoliš. Potreba za zaštitom okoliša sada je važna sastavnica svih politika EU-a. Odnosi Europske unije s ostatkom svijeta također su postali važni.

U nastavku će se nešto više reći o svakom dijelu integrirane pomorske politike, te kakvo je stanje u EU i RH.

²² autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf, (26.04.2013.)

²³ <http://www.delhrv.ec.europa.eu>, (07.05.2013.)

EU ima više mora nego kopna te predstavlja najveći svjetski pomorski teritorij. Ima ukupno 1200 luka, a oko 90% ukupne vanjske trgovine i 40% unutarnje obavlja se morskim putem. Trgovačka flota Europske unije najveća je na svijetu. Pomorske regije sačinjavaju više od 40% bruto domaćeg proizvoda EU-a, a u njima živi 60% populacije Unije. Oko 5% BDP-a dolazi izravno iz pomorskih industrija i usluga. Broj je puno veći kada se uzmu u obzir neizravni doprinosi iz drugih sektora, poput turizma.

Značenje pomorskog prijevoza ogleda se u činjenici da se gotovo 90% vanjsko-trgovinske razmjene i više od 40% unutarnje trgovine između zemalja članica EU odvija morem. Svake godine u lukama se ostvari promet od oko 3,5 milijuna tona. Gotovo cjelokupna vanjskotrgovinska razmjena Zajednice i gotovo polovica unutarnje trgovine odvija se preko više od 1000 luka koje postoje u 20 pomorskih zemalja članica EU. S ciljem da se koordinira razvoj različitih djelatnosti u obalnom području i izgradi jedinstvena politika, mnoge obalne države uključene su u tzv. integralni plan upravljanja obalnim područjem

Obalno brodarstvo važna je opcija, temeljena na komplementarnosti pomorskih i kopnenih načina transporta, za smanjenje rasta cestovnoga prometa u situacijama gdje je tržište prijevoznih usluga prilagođeno svojim specifičnim karakteristikama.²⁴ Europska brodarska industrija trebala bi povezivati različite načine transporta, dakle trebala bi biti intermodalna. Ovdje su posebno važni informacijski sustavi u svrhu ostvarenja kvalitetno integriranog kopneno pomorskog lanca.

Europska komisija ima ovlasti osigurati da se poslovni subjekti i vlade pridržavaju pravila Europske unije o poštenoj "igri" u trgovini robama i uslugama, omogućujući pritom vladama da se uključe ako tržišta ne zadovoljavaju potrošače ili poslovne subjekte, ili za promicanje inovacije, jedinstvenih standarda ili razvitka malih poduzeća. Glavna su područja politike tržišnoga natjecanja: antitrustovi i karteli, kontrola spajanja poduzeća, liberalizacija, državna pomoć. U području konkurentnosti naglasak je na sljedećim područjima:²⁵

- a) Sklapanje sporazuma s trećim zemljama o otvorenosti tržišta morskog brodarstva,
- b) Problematika operativnih troškova brodova pod zastavom zemalja EU,
- c) Poštivanje standarda sigurnosti plovidbe – problem zastava pogodnosti,
- d) Analiza učinka proširenja EU novim članicama na konkurentnost,
- e) Problematika pristupa lukama i lučkim uslugama,

²⁴ Hlača, B., op.cit., str. 49.

²⁵autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf, (26.04.2013.)

f) Kabotaža – unutar Zajednice

Zapošljavanje dobro obučениh i kompetentnih pomoraca na brodovima, ali i drugih profesionalaca u dovoljnom broju ključno je za opstanak pomorskog prometa. Ovo je nužno zbog sigurnosnih razloga, ali i da bi se održala europska razina konkurentnosti. Mnogi sektori djelatnosti poput lučkih uprava, pomorske inspekcije i klasifikacijskih društava, zahtijevaju stalan protok bivših pomoraca.

Mnoge poslove na brodovima preuzeli su pomorci iz trećih zemalja. To dovodi do onemogućavanja napredovanja u karijeri i izolaciji profesije. Ključni faktor za preokretanje situacije u zapošljavanju pomoraca je, smatra Komisija, ohrabivanje mobilnosti između sektora. To ovisi o priznavanju i implementaciji koncepta pomorskih klastera (pretpostavka da se pomorski sektori mogu unaprijediti i produktivnost povećati ako se uspostavi međuresorski odnos oko zajedničkih razvojnih ciljeva).

Ostati konkurentan te koristiti znanost i tehnologiju s ciljem davanja doprinosa gospodarskom rastu, stvaranju radnih mjesta, kvaliteti života i rješavanju socijalnih izazova, poput siromaštva, zdravlja i propadanja okoliša, glavni je test s kojim se EU suočava. Ulaganja u istraživanje i razvoj, kao dio BDP-a (bruto domaćeg proizvoda, mjere godišnjeg nacionalnog bogatstva) iznosila su 1.84% u 2005. godini.²⁶ Niža razina potrošnje za istraživanja i razvoj od strane privatnog sektora ključni je razlog za niske brojke EU-a. Neulaganje poslovnog sektora u istraživanja i razvoj predstavlja prijetnju cilju Europske unije o povećanju potrošnje za istraživanja na razinu od 3% BDP-a do 2010. godine. To podrazumijeva odnos dva naprema jedan između privatne i javne potrošnje.

EU teži otkloniti ove teškoće integriranim pristupom istraživanjima i politikama inovacija, kako bi se važnost istraživanja i razvoja uklopila u sve politike EU-a, od državne pomoći do učinkovite zaštite intelektualnog vlasništva, od obrazovanja do koordiniranog korištenja poreznih poticaja za promicanje istraživanja i razvoja. Međutim, najkonkretnija manifestacija Unijine politike znanosti i tehnologije je Sedmi okvirni program (FP7), ima 4 osnovna bloka aktivnosti:

- suradnja,
- ideje,
- ljudi,

²⁶ <http://www.delhrv.ec.europa.eu> (07.05.2013.)

- kapaciteti.

Prioritet ribarske politike EU-a je postići ravnotežu između osiguravanja konkurentne ribarske industrije s jedne i održivih ribljih zaliha te održivog pomorskog eko-sustava s druge strane. Za razdoblje od 2007.-2013. godine, Europski ribarski fond ima na raspolaganju 3.85 milijardi eura koje se mogu potrošiti na prioritete postavljene od strane zemalja članica, temeljene na njihovim vlastitim odlukama o tome što im je najviše potrebno.²⁷

More također ostvaruje prihod kroz turizam. Direktni prihod od pomorskog turizma u Europi procjenjuje se na 72 milijardi eura. Visoka razina zaštite obalnih područja i morskog okoliša stoga je nužna za razvoj turizma (*primjer Malte – zalaganje za očuvanje tradicionalnih vrijednosti*), a posebno u kontekstu snažnog rasta dijela turizma koji se naziva ekoturizam.

Turistička djelatnost također generira poslove u područje brodogradnje. U Europi je u ekspanziji turistička djelatnost koja se veže uz kružna putovanja (tzv. "cruising"). *U RH je cilj da i Split postane homeport za kružna putovanja (projekt Ljetnih vezova), slijedeći primjer Dubrovnika.* Zanimljivo je da se brodovi za kružna putovanja mahom grade u Europi. Isto tako povećani su zahtjevi za gradnjom brodova za sport i rekreaciju. U području tradicionalne brodogradnje – izgradnja teretnih brodova, europske zemlje ne mogu konkurirati azijskim državama, prije svega zbog troškova radne snage. Međutim EU se opredjeljuje za specijalizaciju brodogradnje i sofisticirane brodove, koristeći vodeću ulogu koju Europa ima u tehnologiji brodograđevne industrije te proizvodnji brodske opreme.

Cilj europske sigurnosne politike na području pomorskog prometa jest zaštita građana i gospodarstva od posljedica namjernih i nezakonitih akata usmjerenih protiv obavljanja pomorskog prijevoza i pružanja lučkih usluga.²⁸ Zaštitu morskog okoliša EU nastoji provesti ERIKA paketima te prevencijom pomorskih nesreća (što će se kasnije detaljnije spomenuti). *Vezano za zaštitu morskog okoliša, primjer iz Francuske: brod za uklanjanje i sprečavanje širenja onečišćenja (zaštitne brane); nadzor plovidbe i onečišćenja „Cost Gard“; nadzorni kontrolni centar (u Latviji).*

Europska obalna područja i posebno otoci pogodni su za izgradnju "offshore" obnovljivih energetske postrojenja. Vjetar, oceanske struje, valovi i morske mijene imaju veliki energetske potencijal (*20% više elektriciteta stvaraju off shore elektrane*). U 2009. i 2010. godini u Europi je instalirano više vjetroelektrana nego bilo kojeg drugog izvora električne energije. Promatrajući karakteristike vjetra na prostoru Hrvatske, može

²⁷ <http://www.delhrv.ec.europa.eu> (07.05.2013.)

²⁸ Radionov, N.; Čapeta, T.: op.cit., str. 332.

se zaključiti da Hrvatska ima na desetke područja koja imaju zadovoljavajući vjetroenergijal za izgradnju elektrana. Predmet zanimanja pomorske politike je i način na koji će se olakšati eksploatacija energetske izvora koji su teže dostupni, a predstavljaju prirodne resurse.

U provedbi svoje pomorske politike Unija vrlo aktivno sudjeluje u radu brojnih međunarodnih organizacija kao npr.: BIMCO (Baltička i međunarodna pomorska konferencija; organizacija brodara i pomorskih agenata), IMCO (Međunarodna pomorska konzultativna organizacija UN), UNCTAD (Konferencija UN za trgovinu i razvoj), ILO (Međunarodna organizacija rada), FONASBA (Savez nacionalnih udruženja pomorskih brokera i agenata).²⁹

Osobito se u ovom području posvećuje pažnja modernizaciji morskih luka, sigurnosti plovidbe i očuvanju okoliša, posebice u tankerskoj plovidbi i prijevozu opasnih tereta. Isto tako jako važno područje predstavlja opremanje trgovačke flote suvremenim tehnologijama transporta. Ulaže se puno financijskih sredstava kako bi se postigli željeni učinci.

3.2. Obilježja prometnih grana

Iako su mnogi aspekti prometne politike u nadležnosti nacionalnih vlada, ima smisla da europsko jedinstveno tržište ima jedinstvenu prometnu strukturu. U posljednjih je deset godina EU otvorila nacionalna prometna tržišta konkurenciji širom Unije, osobito u cestovnom i zračnom sektoru te, u manjoj mjeri, u željezničkom sektoru.

Cestovni promet se odvija umjetno izgrađenim raznim vrstama cesta i putova, pa i izvan njih, raznim vrstama cestovnih vozila: motornim, električnim i zaprežnim vozilima, biciklima i pješice. Cestovni transport preko nacionalnih granica uključuje brojnu različitu pravnu regulaciju.

Dinamičan razvoj globalnoga cestovnog prometa, te porast broja vozila od svega nekoliko milijuna vozila početkom 20. stoljeća na više od 600 milijuna 1995. godine ili po procjenama na oko milijardu do 2010. godine glavni je generator (98 %) eksternih troškova prometa (prometne nesreće, prometni konflikti i zakrčenja, buka, onečišćenje zraka, zagađivanja vode, uništavanja šuma, klimatske promjene i devastacija prostora uopće), koji čine oko 2,5 % domaćega bruto proizvoda država Europske unije.

²⁹ Zelenika, R.: op.cit., str. 168.

Naročito su povećane štetne emisije CO₂, koje su izravno ovisne o potrošnji goriva, pa se, iako je primjetno smanjenje prosječne potrošnje goriva u cestovnom i zračnom prometu, zbog apsolutnoga povećanja prometa očekuje povećanje ukupne količine emitiranog CO₂ u navedenim oblicima prometa. Od štetnih tvari što se pri izgaranju fosilnoga goriva u atmosferu ispuštaju u većim količinama zastupljeni su kemijski spojevi ugljični dioksid (CO₂), ugljični monoksid (CO), ugljikovodici (CH), dušični oksidi (Nox), sumporni dioksid (SO₂), krute čestice, čađa i teški minerali. Prema podacima Komisije Europske unije oko 80 % ugljičnoga monoksida (CO) ispušta se u cestovnom prometu, od čega na osobne automobile otpada 55,4 %.³⁰

Tabela 1. Emisije štetnih plinova

Prometna grana	Vrsta prijevoza			
	Putnički		Teretni	
	Emisija štetnih plinova (g/putnik/km)		Emisija štetnih plinova (g/tona tereta/km)	
	CO ₂	NOx	CO ₂	NOx
Zeljeznički promet	3	0,01	2,8	0,004
Cestovni promet	87	0,48	53,0	0,700
Zračni promet	243	1,63	-	-

Izvor: Zelenika, R.: Multimodalna ekologija – čimbenik djelotvornoga uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, "Naše more" 50(3-4)/2003., str. 140

Osnovne pretpostavke za optimalno funkcioniranje željezničkoga prijevoza i željezničkoga prometa jesu: visok stupanj razvijenosti željezničke infrastrukture i željezničke suprastrukture, primjerena organizacija rada, upravljanja i rukovođenja, primjerena uporaba suvremenih prijevoznih tehnologija, tržišno poslovanje svih aktivnih sudionika u željezničkome prometnom sustavu, primjereno reguliranje pravnoekonomskih odnosa, tj. obveza, prava i odgovornosti sudionika u željezničkome prometnom sustavu, primjereno funkcioniranje integralnoga prometnog informacijskog sustava. Posebno značajno mjesto pripada operativnim i kreativnim prometnim menadžerima. U usporedbi s cestovnim prometom, željeznica nedvojbeno raspolaže prednostima u pogledu sigurnosti prometa,

³⁰ Zelenika, R.: Multimodalna ekologija – čimbenik djelotvornoga uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, "Naše more" 50(3-4)/2003., str.140.

energetske potrošnje i zaštite okoliša. Važno je napomenuti da se u Europi svake godine bez ikakvih ozbiljnih incidenata željeznicom preveze 10 milijuna tona opasnih tvari. Prijevoz opasnih i štetnih tvari željeznicom u međunarodnom prijevozu na sveobuhvatan je način uređen Pravilima o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom u okviru Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicom u verziji Protokola iz 1999. godine.³¹

Razvitak željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja zemlje te njezinog djelotvornog uključivanja u zajedničko tržište Europske Unije, uz uvažavanje specifičnosti koje proizlaze iz geografskih obilježja zemlje.

Politika Europske unije nastoji usmjeriti što veću količinu prometnih potreba prema željeznici, kako bi se rasteretile ceste i postigli što veći učinci vezani uz uštedu energije i zaštitu okoliša.

Pomorski promet se odvija po moru, prirodnom i besplatnom putu raznim vrstama brodova i plovila, a zahtijeva umjetno izgrađene početne i završne točke - morske luke. Zbog velike udaljenosti ili zbog činjenice da voda razdvaja mnoge svjetske regije, pomorski promet je glavni način globalnoga transporta, te čini dvije trećine cjelokupnoga međunarodnog prometa.³² Temeljne vrste morskih luka: prometne, trgovačke i industrijske, predstavljaju stalni izvor onečišćenja ili opasnosti od onečišćenja (izljev ulja, nafte, fekalija, otrovnih tereta s brodova ili prilikom iskrcaja, prekrcanja, ukrcanja ili prijevoza tereta po naseljima s brodova ili do brodova smještenih u lukama).³³

Zračni transport se odvija letjelicama zrakom i zahtijeva posebno uređene početne i završne točke - zrakoplovne luke. Pristupačnost zračnog prometa zbog takvih karakteristika je smanjena; međutim kratko vrijeme odvijanja transporta zrakom dramatično je utjecalo na međunarodnu distribuciju. Zrakoplovne luke i zračni promet osim onečišćenja okoliša (zraka, vode, tla, raslinja), opasnosti od nesreća i zauzimanja mnogo prostora (dragocjenih poljoprivrednih površina) jesu izvori buke i vibracija kojima se opterećuje okoliš.

Prednosti sustava unutarnje plovidbe ogledaju se u sljedećem:

- Vrsta prijevoza pogodnog za rasuti teret velikog obujma
- Sigurna, energetska učinkovita i za okoliš prihvatljiva vrsta prijevoza
- Promet se može odvijati 24 sata na dan, 7 dana u tjednu

³¹ Radionov, N.; Čapeta, T.: op.cit., str. 107.

³² Hlača, B.: Politika europske unije i morske luke, Pomorstvo, god. 21, br. 1 2007, str. 223

³³ ibidem

- Naplaćivanje lučkih pristojbi (za korištenje pristaništa) u skladu je s praksom EU
- Rasprostranjeno je sudjelovanje privatnog sektora
- Komercijalizirana je djelatnost održavanja
- Dobar je napredak u usklađivanju s međunarodnim i zakonodavstvom EU-a

Nedostaci sustava unutarnje plovidbe:

- Fizičke prepreke plovidbe dovode do vodnih rizika
- Nedostatno održavanje i zastarjela infrastruktura vodnih putova i riječnih luka
- Relativno niska komercijalna brzina, a time i dugo vrijeme putovanja
- Nedovoljna pouzdanost
- Kratko razdoblje plovnosti zbog teških hidrometeoroloških uvjeta
- Ne postoje planovi za slučaj nužde u slučaju težih zagađenja
- Prijevoz opasne robe predstavlja potencijalnu prijetnju kvaliteti vode
- Nizak tržišni udio
- Problemi s osobljem u upravljačkoj strukturi – nedostatak odg. osposobljenog osoblja
- Relativno nerazvijeni administrativni kapaciteti.

Grafikon 1. Transportni doseg po vrsti prometa po toni uz stalnu količinu energije



Izvor: Šantić, L., Kolanović, I., Dundović, Č.: Ocjena postojećeg stanja i smjernice razvitka sustava unutarnjeg vodnog prometa u RH, Pomorstvo, god. 23, br. 2, 2009. Str. 615

Uspoređujući prevaljenu udaljenost i količinu tereta koja se preveze s potrošnjom energije (grafikon iznad teksta), rezultati pokazuju da riječni promet ima najbolji odnos uloženo/dobiveno, odnosno s istom količinom energije po toni prevezenog tereta može se prevaliti najduži put³⁴ – vidi se na ilustraciji iznad.

Hrvatske riječne luke s trenutnim stanjem infrastrukture i postojećim kapacitetima, nisu se spremne suočiti s naglim porastom prometa koji donosi dolazak Hrvatske u EU. Hrvatska u definiranju strategije riječnog prometa, slijedeći europsku prometnu politiku, treba uvažiti i vlastite specifičnosti i posebnosti kako bi proces prilagodbe bio što uspješniji i na korist hrvatskih gospodarskih subjekata. Europski akcijski plan integriran je u Strategiji u šest područja: sigurnost plovidbe i zaštita okoliša, tržište, infrastruktura, brodarstvo, zapošljavanje i edukacija, promidžba, administrativna sposobnost.³⁵

U većini europskih zemalja postoji poseban fond za riječni promet čija namjena sukladno odredbama Europskoga akcijskog plana treba biti jačanje konkurentnosti riječnog prometa.

3.3. Problem gradskog prometa

Danas gradovi koncentriraju velike mase stanovništva svijeta, glavninu svjetske industrije i ostalih djelatnosti neprimarnog karaktera. U prometnom pogledu gradska se naselja izdvajaju prije svega po naglašenoj koncentraciji prometa. U gradskim naseljima, za razliku od seoskih naselja, promet je i do nekoliko desetaka puta gušći po jedinici površine. U nekim je pak većim gradovima toliko koncentriran da je krenuo nužno u vertikalno osvajanje prostora. Gradski promet u suvremenim uvjetima dobiva sve složenije prijevozne zahtjeve, a veoma se značajno kompliciraju i uvjeti njegova normalnog odvijanja.

Naime, prema projekcijama financijskih izdavanja za promet u razdoblju između 2007.godine i 2013. godine za deset novih zemalja članica EU, najveći dio kolača, 52%, odlazi za izgradnju cesta i autocesta, zatim 30% za izgradnju željeznica, 10% otpada na javni prijevoz, 2% na unutarnje vodene putove, 2% na luke, 1% zračne luke, itd.³⁶ Kako bi se poticale investicije kojima se neće nanositi šteta okolišu, Europska Komisija nastoji potaknuti kampanjske grupe da se budžet koristi više za te iste.

³⁴ Šantić, L., Kolanović, I., Dundović, Č.,:Ocjena postojećeg stanja i smjernice razvitka sustava unutarnjeg vodnog prometa u RH, Pomorstvo, god. 23, br. 2 ,2009. str. 614.

³⁵ www.vlada.hr/hr/content/download/49251/684987/file/17_08.pdf, (06.05.2013.)

³⁶ <http://www.entereurope.hr>, (29.04.2013.)

Ubrzano tempo razvoja gradova i kompleksnost toga razvoja dovodi do brojnih konfliktnih situacija u životu grada. Za normalnije funkcioniranje gradskog organizma postavljaju se sve veći zahtjevi upravo pred promet. U mnogim primjerima svjetskih, pa i naših gradova, nagli razvoj gradskog prometa dovodi često do pogoršanja situacije u gradu. Sami gradovi su mnogo stariji od gradskog prometa. Osobito njihove jezgre građene su za sasvim drugačije prometne potrebe od današnjih. U tim jezgrama je najčešće koncentrirano životno bilo grada - glavne gospodarske i društvene institucije, koje privlače veliki broj stanovnika grada i okolice. Zbog toga se upravo najznačajniji problemi suvremenog svjetskog gradskog prometa javljaju u centru grada.

Svjetski gradovi rješavaju ove probleme na vrlo različite načine. Uglavnom svi nastoje rasteretiti centralne zone grada od motornog, prvenstveno individualnog prometa. Najstroži trgovački centri, kvartovi ili ulice od novijeg vremena pretvoreni su u pješačke zone. Prolazni međugradski promet vodi se zaobilaznim brzim cestama izvan grada. U samom gradu proširuju se ulice da im se poveća prolaznost. Za prebacivanje većih masa putnika uvode se specifični oblici brzog gradskog prometa, od kojih je najuspješniji do sada podzemna i brza nadzemna željeznica. Individualni automobilski promet nastoji se zadržati na periferiji grada, a daju se prednosti gradskom javnom prometu.

Prometnu situaciju u gradu kao cjelini, veći dio svjetskih gradova nastoji popraviti uvođenjem i sve modernijih signalnih uređaja koji se mogu regulirati u svakom momentu, prema potrebi odvijanja prometa. Promet se prati u svakodnevnom odvijanju i putem televizijskih kamera.

Najobuhvatnije promjene u gradovima u svrhu poboljšanja prometnih tokova sadrže korjenite kompleksne promjene cjelokupne strukture grada. Nastojanje ide prije svega za tim da se izbjegne klasična shema gradskog organizma tipa centar (city) - periferija.³⁷ Gradovi se planski izgrađuju u svim komponentama. Podjednako se opterećuju funkcijama svi dijelovi grada, u smislu izazivanja podjednakih prometnih potreba.

Najbolji uspjesi postignuti su u svijetu s organizacijom metropolitanskih područja, gdje praktički nestaje klasični grad i stvara se jedna homogenija simbioza naselja i okoline, koja prije svega ima povoljniju prometnu strukturu. U ovim područjima sve veću ulogu imaju brza prometna sredstva gradskog prometa s mogućnostima masovnog prijevoza, kao npr. brze željeznice. Konačno, od najnovijeg vremena, dobrim dijelom još u projektima, za rješavanje situacije prometa u gradovima predlaže se niz novih prijevoznih sustava i prometnih sredstava, koji uglavnom idu za većom ili kompletnijom automatizacijom prijevoza.

³⁷ www.prometna-zona.com (26.04.2013.)

Izuzetno značajno pitanje u rješavanju gradskog prometa je problem prometa u mirovanju.³⁸ Suvremena prijevozna sredstva, osobito osobni automobili, zbog svojih konstrukcijskih i eksploatacijskih karakteristika, zahtijevaju izuzetno velike površine. Osobni automobil je veći dio dana u mirovanju. Upravo zbog toga postavlja se u gradovima sve veći problem parkiranja osobnih vozila. Suvremena rješenja idu za stvaranjem višekratnih garažnih parkirališta u središnjim dijelovima grada. Prema gradskoj periferiji grade se otvorena parkirališta. Slična se parkirališta grade i uz veće koncentracije funkcija, npr. uz trgovačke centre, poslovne centre i sl.

Primjerice, problem u RH u Zagrebu: Upravo je ignoriranje potreba sustava javnog prijevoza zajedno s drastičnim porastom broja automobila stvorilo začarani krug iz kojeg nprms izlaza (nezadovoljstvo građana javnim prijevozom dovodi do porasta korištenja automobila što uzrokuje prometne gužve koje dovode do degradacije javnog prijevoza a time smanjenje propusne moći cesta, zastoja i zagađenja). Prioritet je javni prijevoz, zatim javne garaže.

Uspoređujući sa stanjem ostalih europskih gradova, u Zagrebu promet osobnih automobila intenzivniji nego u ostalim gradovima, dok je razvijenost alternativnih sustava prijevoza (javni prijevoz, taksi, Park&Ride) znatno manja nego u većini ostalih gradova. Moguće je ustvrditi da je intezitet automobilskog prometa uvjetovan nerazvijenošću alternativnih sustava prijevoza.

Od europskih gradova, možda je najzanimljiviji primjer Beč, kojeg paradoksalno često ističu zagovornici izgradnje novih javnih garaža u gradskom središtu. Primjer Beča najbolje ukazuje na pogrešan smjer razvoja zagrebačkog prometnog sustava. U odnosu na broj stanovnika, Beč ima manje parkirnih mjesta u garažama u centru grada od Zagreba te manji broj motornih vozila.

Osim toga, ima razvijeniji sustav javnog prijevoza kojeg koristi više građana, ima znatno razvijeniju biciklističku infrastrukturu, kvalitetan i učinkovit Park&Ride sustav te višestruko jeftiniji taksi prijevoz. Upravo je kvalitetna ponuda javnog prijevoza jedan od glavnih razloga smanjenja stupnja motorizacije u Beču.

U skladu s europskim tendencijama trebalo bi uvesti naknade za prometnu infrastrukturu u svim granama prometa. Mjere koje se usvoje u području specijalnih davanja u prometu

³⁸ www.prometna-zona.com (26.04.2013.)

moraju biti u skladu i s ravnomjernom i efikasnom raspodjelom troškova pružanja usluga prijevoza, a to uključuje i vanjske troškove (npr. zagađenje, buka, itd.).³⁹

Stručnjaci Europske konferencije ministra prometa nedvosmisleno preporučuju: povećanjem naknada za gorivo osigurati pokriće eksternih troškova, da se diferencijacija godišnjih pristojba na vozila uskladi s emisijama zagađujućih tvari bukom, da se uvedu naknade za zagušenje, osobito kada već postoji cestarina, uvođenje sustava cijena na velikim urbanim područjima i na osnovnoj nacionalnoj razini, namjensko financiranje cesta i usklađivanje sustava naknada s očiglednim potrebama i svjetskim tendencijama i uvođenje principa "zagađivač plaća", smanjenje negativnih efekata na životnu sredinu.⁴⁰ Prije svega bi se osigurao veći iznos sredstava za održavanje i izgradnju cesta.

Teško je pretpostaviti da će se prometni sustav Republike Hrvatske razvijati odvojeno od europskog prometnog sustava i mimo opće razvojne tendencije prisutne u Europi. Zacijelo će razvitak hrvatskog prometnog sustava u najvećoj mjeri održavati razvojne spoznaje i iskustva koja će se pokazati opravdanim i prihvatljivim u najvećem broju europskih zemalja.

3.4. Intermodalnost

Intermodalni prijevoz je prijevoz tereta u jedinicama, kombiniranjem najmanje dviju vrsta prijevoza u prijevoznom lancu, gdje se većina puta prolazi željeznicom, unutarnjim vodenim putovima ili oceanskim brodom i gdje je početni i završni cestovni dio puta što je moguće kraći.

Promet predstavlja integralni dio mnogih društvenih aktivnosti iz čega proizlazi potreba adekvatnih transportnih usluga sa zadovoljavajućom kvalitetom usluge i kapaciteta sustava. Pritom organizacija transporta zahtjeva novu viziju integrirane mreže koja koristi prednosti pojedinih modova transporta i minimizira nedostatke pojedinačnog moda.

Razvoj globalne ekonomije, napredak u informacijsko komunikacijskim tehnologijama i poboljšanje komunikacijske mreže doprinijeli su glavnim promjenama u transportu. Daljnji ekonomski razvoj zahtjeva uvođenje međunarodnog intermodalnog transporta u većem obujmu. Intermodalni transport u odnosu na postojeće tehnologije transporta ima prednosti brzine, dostupnosti, pristupnosti, pouzdanosti, zaštite, održivosti, transparentnosti i orijentiranosti prema krajnjem korisniku.

³⁹ Radionov, N.; Čapeta, T.: op.cit., str. 252.

⁴⁰ Vasilj, A.: Interakcija razvitka prometa i razvoja grada, Pravni fakultet Osijek, 2009., str 8.

Intermodalni prijevoz tereta bitna je sastavnica Zajedničke transportne politike.⁴¹ Da bi se inicirao takav prijevoz nužno je determinirati nekoliko odrednica: potreba za povezanom europskom strategijom infrastrukture, transeuropske mreže i čvorišta, razvitak tržišta prijevoza na način da se usklade pravila tržišne utakmice te informatičko društvo vezano za sektor teretnog prijevoza.

Mjere učinkovitosti - za bilo koji transportni lanac vrata do vrata, performanse intermodalnog transporta uvijek će se uspoređivati sa cestovnim prijevozom u pogledu cijene, pouzdanosti i kvalitete usluga. Glavni izazov ovdje za intermodalnost jest da ona mora predstaviti nadmoćniju dodanu vrijednost za lance dobave ili potražnje. Kriteriji za usporedbu performansi intermodalnog transporta:

- cijene
- vrijeme i vremensko usklađenje
- redovitost usluga
- sigurnosni podaci
- upravljanje kvalitetom
- učinkovitost

U intermodalnom transportu postoji nekoliko prepreka koje ga čine neprivačnim (kompliciranije, skuplje, dugotrajnije) u usporedbi s ekvivalentnim cestovnim putovanjem. Neke od njih su regulatorne prirode i morat će ih obrađivati javne vlasti, uključujući i Europsku Uniju. Kao primjer mogle bi se navesti administrativne procedure koje nalažu harmonizaciju između načina prijevoza i zemalja, pravila o konkurenciji koja će pripomoći europskom jedinstvenom tržištu te pitanja infrastrukture, vezano za to da se željeznički sustavi još uvijek razvijaju i koriste isključivo sa gledišta pojedinih država.

Prekrcaj tereta može biti neučinkovito i skupo, vremena dolaska i odlaska mogu zahtijevati koordinaciju, operatori u nekim slučajevima ne žele prihvaćati odgovornost za kompletnu isporuku vrata do vrata. Ove prepreke mogu ukloniti ili smanjiti sami operatori, ali uz podršku istraživanja i razvoja. Informacijska podrška važna je za organiziranje i upravljanje uslugama intermodalnog prijevoza od vrata do vrata. Jedan od najsnažnijih načina za stimuliranje intermodalnosti jesu političke akcije. Olakšavanje carinskih procedura i manipulacije samim dokumentima, infrastrukturne investicije, nova mreža odgovornosti,

⁴¹ Hlača, B., op.cit., 2011., str. 48.

usklađivanje administrativnih procedura između načina prijevoza itd – sve navedeno će ići u prilog intermodalnosti.

Intermodalni transport također omogućuje učinkovitije korištenje postojeće infrastrukture sa smanjenim negativnim utjecajima na okoliš. Dosadašnja istraživanja ukazuju da će u okviru EU 2020. gotovo 40 % transporta tereta biti u obliku intermodalnog transporta.⁴² U Hrvatskoj takav prijevoz čini manje od 15% ukupnih prijevoza dok se u razvijenim europskim zemljama taj iznos kreće od 20 do 25%. Intermodalnost mora biti jednostavna i učinkovita ukorištenju, da bi se promovirala u Europi.

Pojednostavljenje carinskih procedura i rukovanja dokumentima bit će pri tomu od velike pomoći. Korištenje standardiziranih dokumenata može učiniti intermodalnost učinkovitijom, jer se isti dokument može koristiti kroz cijeli prijevoznčki lanac. Osim toga, potrebna je rasprava o novim propisima koji se odnose na gubitke, štete i kašnjenja. Poboljšavanje i pojednostavljenje intermodalnosti također bi se moglo postići pomoću unificiranog europskog sporazuma za prijevoz roba koji harmonizira zakone i propise između zemalja članica.

Intermodalni prijevoz u velikom je usponu u razvijenim zemljama i za sve prijevoznike koji u njemu sudjeluju donosi dodatne uštede te im povećava prihode. Ovaj način prijevoza roba koji optimalno koristi sve vidove prijevoza roba u Hrvatskoj je slabo razvijen. Nužno ga je razvijati kako bi se pomoglo rastućem gospodarstvu da bude konkurentno na suvremenom europskom i svjetskom tržištu. Intermodalni prijevoz velika je poslovna prilika za Hrvatsku s obzirom na njen geografski i geostrateški položaj. Naročito je malo uloženo u razvoj željezničke infrastrukture i usluga a željeznica bi trebala biti ključan prijevoznik na kopnu u intermodalnim lancima.

Unatoč tome što su se svi složili da je hitno poboljšati intermodalne transportne mreže na nacionalnoj razini te voditi statistiku o poticanju rasta od strane operatera kombiniranog transporta, ono što se naumilo ipak ne napreduje tako brzo. Ulaganja u cestovnu infrastrukturu su i dalje visoka, unatoč zalaganju za okretanje ka željeznici, što se naročito vidi u Južnoj Europi. Razvoj obalnog brodarstva je Komisija uključila u drugi PACT program (1997. – 2001.) i u Zelenoj knjizi predložila politiku potpore za morske luke i pomorsku infrastrukturu (1997.).

⁴² <http://www.mppi.hr> (12.05.2013.)

4. PROMET I ODRŽIVI RAZVOJ

Održivi razvoj podrazumijeva istovremeno omogućavanje gospodarskog rasta, društvenog blagostanja i zaštite okoliša. Održivost dakle ima gospodarsku, društvenu i ekološku komponentu (slika 2.) U posljednjih nekoliko godina. Europska unija integrirala je cilj održivog razvoja (SD) u širok raspon politika.⁴³

Politika održivoga razvoja transporta i prometa treba se usmjeravati u pravcu postizanja učinkovite ravnoteže između različitih vrsta transporta i prometa, ustanovljavanjem pravilnih odnosa u njihovim komparativnim i konkurentskim prednostima, povećanjem energetske učinkovitosti transportnoga i prometnoga sustava, smanjenjem emisije štetnih plinova, obnovom prometnih sustava temeljenih na željezničkom transportu i prometu, razvojem inteligentnih transportnih i prometnih sustava, rješavanjem problema udaljenosti između središta i periferije, poboljšavanjem okoliša i lokacijske atraktivnosti, razvojem novih sustava prijevoza i distribucije koji će zadovoljavati potrebe korisnika po minimalnim troškovima i pridonijeti povećanju obujma gospodarskih aktivnosti.

Transport i promet su također jedan od temeljnih čimbenika stavljanja u funkciju neobrađenih poljoprivrednih površina, efikasnije zaštite šumskih gospodarstava i drugih zaštićenih područja, deurbanizacije i sl. čime se još više povećava kvaliteta čovjekova življenja.

Vođe EU pokrenule su prvu strategiju održivog razvoja EU 2001. godine. Revidirale su je 2006., kako bi uklonile nedostatke i uzele u obzir nove izazove. Usko povezan s klimatskim promjenama i energetsom politikom, revidirani plan naglašava važnost obrazovanja, istraživanja i javnog financiranja za postizanje održivih obrazaca proizvodnje. Od tada se u politikama ulažu znatni naponi. Sada se naglasak stavlja na primjenu politika u praksi. Komisija je 2009. predložila paket mjera za promicanje ekološki prihvatljivih proizvoda, uključujući i veće korištenje etiketa o energetske učinkovitosti.⁴⁴

⁴³ Haken, R.: Održivi razvoj u Europi, <http://www.socijalno-partnerstvo.hr>, (12.05.2013.)

⁴⁴ <http://www.delhrv.ec.europa.eu> (07.05.2013.)

Slika 1. Komponente održivog razvoja



Izvor: autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf , (26.04.2013.)

Otvorene granice i povoljan prijevoz omogućili su Europljanima besprimjerne razine osobne mobilnosti. Roba se brzo i učinkovito isporučuje od tvornice do potrošača, često u različitim zemljama. Europska unija je dala doprinos konkurentnosti otvaranjem nacionalnih tržišta i slobodnom kretanju uklanjanjem fizičkih i tehničkih prepreka. No, obrasci današnjega prometa i stope rasta nisu održivi.

Sposobnost da se ljudi i roba kreću brzo, učinkovito i jeftino, središnje je načelo Unijinog cilja za dinamičko gospodarstvo i kohezivno društvo. Uklanjanje prepreka prekograničnoj trgovini i putovanjima povećalo je opseg prijevoza robe i ljudi na velike udaljenosti. Taj je fenomen pospješen od proširenja u 2004. godini, sa značajnim povećanjima, posebice cestovne vozarine između novih zemalja članica i ostatka Unije. Stalan rast mobilnosti opasno opterećuje prijevozne sustave. Zakrčenost na cestama i u zračnim lukama povećava zagađenje i, prema procjenama, povećava potrošnju goriva EU-a za 6%.

U području sigurnosti i zaštite okoliša naglasak je na sljedećim područjima:⁴⁵

a) ERIKA I paket

⁴⁵ autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf, (26.04.2013.)

- "port state control" (državni inspekcijski nadzor u lukama),
- pooštavanje propisa koji reguliraju rad klasifikacijskih društava,
- postepeno isključivanje iz eksploatacije tankera s jednostrukom oplatom.

b) ERIKA II paket

- Europska agencija za pomorsku sigurnost,
- praćenje i kontrola prometa,
- kompenzacija šteta od onečišćenja. c) Prevencija pomorskih nesreća
- objavljivanje popisa brodova s učestalim tehničkim nedostacima ("black list" brodovi),
- "SafeSeaNet" – telematska mreža Zajednice,
- postepeno isključivanje iz eksploatacije tankera s jednostrukom oplatom,
- regulativa u području prihvata otpada s brodova.

Kamioni mogu prevoziti izvan svojih zemalja, tako da se na međunarodnim putovanjima više ne vraćaju prazni. U ožujku 2003. na snagu je stupio prvi paket mjera za liberalizaciju željezničke infrastrukture, otvorivši konkurenciji oko 70-80% željezničkog teretnog prometa na glavnim linijama.

Liberalizacija zračnog prometa je donijela veću konkurenciju i niže cijene karata za putnike, kao i veći broj veza između zemalja članica. Nakon godina pregovora, EU je u ožujku 2007. s SAD-om potpisala sporazum o "otvorenom nebu", koji će svakoj aviokompaniji iz EU-a omogućiti da leti iz bilo koje zračne luke u EU u bilo grad u Sjedinjenim Državama. Taj bi dogovor trebao proširiti pogodnosti Unijine liberalizacije na transatlantska putovanja.

Sama liberalizacija nije uspjela riješiti nekoliko duboko ukorijenjenih problema. Osim zakrčenja, problemi uključuju dominantnost ceste nad drugim oblicima prijevoza, onečišćenje te fragmentaciju prometnih sustava, uključujući slabe veze s udaljenim regijama ili manjak dobrih veza između regionalnih i nacionalnih mreža. Isto tako neke zemaljske usluge nisu dovoljno kvalitetne ili ne postoji dovoljno pružatelja usluga. Stoga danas u zračnim lukama

postoje tijela koja štete interese korisnika – zračnih prijevoznika, tzv. BAR-ovi (Board of Representatives).⁴⁶

Cestovnim se putem sada prevozi 44% ukupne robe koja se prevozi u Uniji, u odnosu na 39% za kratke pomorske rute, 10% za željeznice i 34% za unutarnje vodene putove. Neravnoteža je još značajnija u putničkom prometu, gdje na ceste (uglavnom putovanja automobilom) odlazi 81% u odnosu na željezničkih 6% te 8% za zračni promet. Preusmjeravanje roba i putnika s cesta na manje onečišćavajuće oblike prijevoza bit će ključan čimbenik u svakoj politici održivog prometa. Još jedan čimbenik bit će sposobnost integriranja različitih načina prijevoza kombiniranjem elemenata cesta-željeznica, more-željeznica ili željeznica-zrak.

Također se uvode naplate za zakrčenja, koje se odnose na plaćanje korisnika za oskudnu infrastrukturu koju zauzimaju na cestama, u zračnim lukama ili drugdje. Jedan od primjera za to je sustav koji je postavljen u Londonu 2003. godine, koji motoristima naplaćuje za vožnju u središnjem dijelu grada. U nekoliko drugih velikih gradova postavljeni su pilot programi za slične sustave. *Evo još nekoliko primjera: San Sebastian – korištenje bicikala za prijevoz i poštanske usluge, bus na biodizel, Rotterdam – Njemačka: zeleni koridori (podvožnjak kroz ravnice) itd.*

U demokratskoj tržišnoj ekonomiji, prelazak s ceste na željeznice (koliko god je poželjan) ne može se nametnuti od strane EU-a ili provesti odredbom vlade. To se najbolje može učiniti putem procesa poticaja, poput ciljanih ulaganja u druge oblike prijevoza, koji bi mogli rješavati višak, te shema cijena koje odražavaju stvaran trošak uporabe cesta i potiču "prirodnu" migraciju s cesta na alternativne oblike prijevoza. Cilj je imati manju količinu putnika ili roba koji putuju cestom na velikim udaljenostima, a više onih koji putuju željeznicom, te zamijeniti neke kratke putničke letove putovanjima željeznicom.

Plaćanje za infrastrukturu također podupire ideju plaćanja za uzrokovano onečišćenje. Sektor prijevoza, uglavnom cestovna vozila, odgovoran je za oko 28% ukupnih emisija CO₂, glavnog stakleničkog plina, u Europskoj uniji. Bolja učinkovitost goriva, upotreba alternativnih goriva i postavljanje ograničenja za emisije ugljičnog dioksida iz automobila, neke su od mjera koje se uvode.

⁴⁶ Radionov, N.; Čapeta, T.: op.cit., str. 373.

Nakon istjecanja nafte iz tankera Erika i Prestige na francuskim i španjolskim obalama, Europska komisija je uporna u kreiranju više pravila o pomorskoj sigurnosti, uključujući strože inspekcije brodova, sankcije za onečišćenje uzrokovano grubim nemarom te ubrzano izbacivanje single hull tankera. Od tih katastrofa, Komisija također objavljuje popis brodova ispod standarda kojima je zabranjen ulaz u luke EU-a, koji se redovito ažurira.

Kao još jedan potez za povećanje sigurnosti, Europska komisija je od ožujka 2006. počela objavljivati popis zrakoplovnih kompanija koje su dobile zabranu prijevoza putnika ili tereta u ili iz zračnih luka EU-a.⁴⁷ Popis se redovito ažurira. Većina zabranjenih kompanija ima sjedište u Africi te središnjoj i istočnoj Aziji.

Posebno se treba posvetiti prijevozu opasnih tereta, tj. mjerama zaštite i pravilnog rukovanja istima. Praktična primjena mjera zaštite i sigurnosti i poboljšanje uvjeta odvijanja prijevoza opasnih tereta uspješno se provode kada se poznaje tehnologija rada, transportni proces, organizacija rada, osposobljenosti osoba koje sudjeluju u prijevozu, mogući uzroci i izvori opasnosti itd.

Također se olakšava sami proces prijevoza opasne robe ako se poštuju sve međunarodne konvencije o prijevozu takve robe. One se odnose na pravilno označavanje prijevoznih sredstava listicama i pločama opasnosti, adekvatnim skladištenjem i pakiranjem materijala, posjedovanjem potrebne dokumentacije i izvršavanjem dužnosti svake osobe koja sudjeluje u prijevozu opasne robe. Treba se pridržavati i posebnih mjera sigurnosti prijevoza te robe, a pravila su određena i za svaku prometnu granu zasebno: željeznički, cestovni, pomorski, poštanski te promet unutarnjih plovnih putova.

U Bijeloj knjizi o prometu iz 2001., Komisija je postavila ciljeve za svaki sektor, od kojih su neki već provedeni. Primjerice, Vijeće ministara se u lipnju 2004. dogovorilo da će povećati obvezna razdoblja odmora za vozače teških kamiona sa osam na devet sati, te ograničiti njihovo ukupno vrijeme vožnje na 56 sati tjedno.

Ostali ciljevi Bijele knjige teže:

- preokrenuti opadanje udjela željeznica u putničkom i teretnom prometu. Teretni vlak u EU putuje prosječnom brzinom od 18 kilometara na sat. Željeznice moraju poboljšati brzinu i razinu usluga ako žele privući teretni promet od cesta.

⁴⁷ <http://www.delhrv.ec.europa.eu> (07.05.2013.)

- smanjiti kašnjenja letova stvaranjem integrirane Europske strukture za kontrolu zračnog prometa;
- ulagati više u pomorske i unutarnje vodene putove. Pobojšati usluge luka i standarde pomorske sigurnosti.
- kombinirati sredstva kako bi se ponudila veća učinkovitost, niža razina zakrčenja, niži troškovi i čišći zrak. Uvesti integrirane sustave za naplaćivanje karata i prtljagu za putovanja koja kombiniraju dva sredstva.

U pregledu prometne politike iz lipnja 2006. godine, Europska komisije je zaključila kako bi se kratkoročan fokus akcijskog plana sada trebao usmjeriti na ostvarivanje veće konkurentnosti željeznica, uvođenje politika luka, razvoj inteligentnih prijevoznih sustava, naplaćivanje korištenja infrastrukture, proizvodnju veće količine biogoriva te istraživanje načina za smanjenje zakrčenosti gradova i velegradova.

5. TRANSEUROPSKE MREŽE I PROMETNI KORIDORI

Položaj Hrvatske je takav da među prve redove stavlja upravo njezinu maritimnu orijentaciju. Dakle, Republika Hrvatska, kao pomorska država, mora u svojem interesu imati tim poznavalaca Prava mora koji će trajno, odgovorno i učinkovito pratiti daljnji razvitak tog dijela Međunarodnog prava i koji će znati mjerodavnim i odlučujućim faktorima omogućiti donošenje potrebnih i ispravnih odluka.

Program država članica Europske Unije koji se odnosi na izgradnju vanjskih odnosa pomoću bolje povezanosti s državama izvan Europske Unije ističe važnost koncepta Transeuropske mreže prometnica- TEN i koncepta Paneuropskih koridora koji integriraju Hrvatsku u europski prometni sustav.

Godine 1978. Savjet ministara donio je odluku o cestovnim infrastrukturnim programima. Njome se stvorila osnova usklađivanja različitih nacionalnih planova posebice pri eliminaciji uskih grla. To je, zapravo, bila prva skica magistralnih pravaca buduće cestovne mreže Europske Unije.⁴⁸ Isto tako, pripremljen je i projekt o razvoju cestovnoga prometa Zajednice od 1981. - 2000. godine.

Projekti vezani uz razvoj transeuropskih mreža (eng. Trans European Network – TEN) vezani su uz ideju stvaranja zajedničkog tržišta, a odnose se na uspostavu zajedničke prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture unutar EU-a. Naime, bez moderne infrastrukture koja bi povezivala različite regionalne i nacionalne mreže nije moguće uspostaviti slobodan protok roba, usluga i radnika. Osim toga, razvoj transeuropskih mreža važan je element za ostvarivanje ekonomskog rasta i zaposlenosti, odnosno ekonomske i socijalne kohezije Unije.

Transeuropske prometne mreže (eng. Trans European Transport Network – TEN-T) Europske prometnice osiguravaju slobodno kretanje ljudi i dobara kao sastavnice funkcioniranja zajedničkog tržišta. Plan Europske komisije vezan uz prometnu infrastrukturu je modernizacija postojećih prometnih pravaca za sve vrste prometa i gradnja novih u prometno slabije povezanim regijama. Ostvarenjem prioritarnih projekata do 2020. godine TEN-T će uključivati 89.500 km cestovnih prometnica, 94.000 km željezničkih pruga, 11.250 km unutarnjih vodenih putova sa 210 riječnih i 294 morskih luka te 366 zračnih luka. Osim

⁴⁸ Zelenika, R.: op.cit., 2001., str. 169.

prednosti za putnički promet skraćivanjem vremena putovanja, razvijena i razgranana prometna mreža potrebna je rastućem teretnom prijevozu u Uniji za koji se u razdoblju do 2020. očekuje porast za dvije trećine u odnosu na 2000. godinu.

Među prioritetnim projektima TENs-a su:

- uklanjanje uskih grla na glavnim istočno-zapadnim unutarnjim vodenim putovima koji povezuju Rajnu, Majnu i Dunav;
- program za reguliranje prometa na putovima izvan obala EU-a;
- nekoliko nadogradnji željeznica u smjeru sjever-jug te istok-zapad.

Pan-Europski prometni koridori su definirani prometni putevi u centralnoj i istočnoj Europi koji svojom važnošću zahtijevaju investiranje u narednih 10 do 15 godina. Ti koridori definirani su na tri Pan-Europske prometne konferencije, održane na razini ministara prometa.

Prva takva konferencija bila je u Pragu 1991., nedugo nakon pada Berlinskog zida. Na njoj nije bilo moguće donijeti detaljnije zaključke zbog relativno burnih političkih promjena u istočnoj i centralnoj Europi. Razvijena je samo koncepcija za buduće dogovore. Devet transportnih koridora definirano je na drugoj konferenciji na Kreti 1994., dok je deseti koridor definiran na trećoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine.

Koridori definirani na konferencijama na Kreti i u Helsinkiju potiču usmjeravanje ulaganja na razvoj infrastrukture prioritetnih koridora, na bolju komunikaciju među zemljama obuhvaćenim na pojedinom koridoru. Glavni pan-europski koridori i njihovi ogranci koji prolaze kroz Hrvatsku jesu.⁴⁹

- Koridor X: pan-europski TEN koridor od Austrije do Grčke i Turske (Salzburg - Villach – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje – Solun). Obuhvaća cestovnu i željezničku mrežu.
- Koridorski ogranak Xa: Graz – Maribor – Zagreb
- Koridorski ogranak Vb: Rijeka – Zagreb – Budimpešta
- Koridorski ogranak Vc: Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta
- Koridor VII: vodni put Dunava s pritocima, rijeka Sava

⁴⁹ autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf, (26.04.2013.)

EU sve veću važnost pridaje svojoj ulozi u svemiru, što je po prvi puta odvojeno identificirano u 7. Okvirnom programu. Projekt Globalno nadziranje okoliša i sigurnosti donositeljima odluka olakšava predviđanje ili rješavanje kriza u područjima okoliša ili sigurnosti, što je prioritet FP7 programa.

EU također vodi projekt Galileo za sljedeću generaciju satelitskih globalnih sustava pozicioniranja, koji se mogu koristiti za niz primjena, od učinkovitijeg upravljanja prometom do potraga i spašavanja, GPS pozicija, signalizacija vremena. Ti će sustavi po svoj prilici revolucionirati društvo na jednak način na koji su to učinili mobilni telefoni.

Rastuća važnost koju EU pridaje svemiru također je prevedena u program suradnje s Europskom svemirskom agencijom (ESA) koji obuhvaća lansere i područja poput komunikacije putem satelita, leta ljudi u svemir i mikrogravitacije. Zajednički ministarski sastanci EU-a i ESA-e održavaju se redovito. Pokrenuta je posebna svemirska politika s ciljem koordinacije napora vezanih uz svemir svih zemalja članica, kako bi se optimiziralo korištenje resursa i vještina.

Kratka plovidba (engl. "short-sea shipping") predstavlja koncept brodskih linijskih servisa na kratkim relacijama unutar europskog kontinenta povezujući obale i luke susjednih država i regija. Koncept je nastao kao odgovor na prekomjeren rast cestovnog prometa što je dovelo do zagušenja prometnica i kašnjenja u isporuci tereta, a time i do povećanih troškova i pada kvalitete transportne usluge u Europi. Akcije su usmjerene na uklanjanje prepreka razvoju ovog koncepta a sastoje se u sljedećem:⁵⁰

- pojednostavniti administrativne i carinske procedure u lukama,
- identificirati uska grla koja sprječavaju razvoj kratke plovidbe,
- izraditi smjernice za umrežavanje promotivnih centara kratke plovidbe s naglaskom na poslovnu orijentaciju.

"Morske autoceste" (engl. "motorways of the sea") predstavljaju koncept uspostavljanja brodskih veza između glavnih europskih regija. Za razliku od kratke plovidbe koncept je šireg opsega i orijentiran je na četiri područja:

- Baltičko more,
- Zapadna Europa – Atlantski ocean, Sjeverno more / Irsko more,

⁵⁰ autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf, (26.04.2013.)

- Jugozapadna Europa – Zapadni Mediteran,
- Jugoistočna Europa – Jadran, Jonsko more i Istočni Mediteran.

Isto tako, "Marco Polo" program predstavlja financijski program za potporu uspostavljanja linijskih servisa kratke plovidbe i modernizaciju luka na četiri glavna pravca morskih autocesta. Također, iz ovog programa moguće je financirati projekte unaprjeđivanja elektroničkih i informatičkih tehnologija u lukama, uspostavljanje sustava logističkog upravljanja, te projekte iz područja sigurnosne zaštite u lukama.

Upravo će pravci buduće trans-europske mreže u Hrvatskoj profitirati od financijske pomoći Europske unije, i to iz zasebne stavke proračuna Unije namijenjene transeuropskim mrežama, iz strukturnih fondova te iz Kohezijskog fonda. Također, Hrvatska će također moći koristiti zajmove Europske investicijske banke.

Europska unija uvidjela je važnost definiranih pravaca pa već sada u okviru pretpristupnog programa ISPA u iznosu od 48% sufinancira projekt rehabilitacije željezničke pruge Vinkovci–Tovarnik–državna granica na X. koridoru. Koridor X najmlađi je od svih deset Paneuropskih prometnih koridora.⁵¹ Kada bude dovršen, taj će projekt omogućiti da se brzina vlakova poveća na 160 km/h – za razliku od današnjih 40 km/h – te uvede velika novina: daljinsko kontroliranje signalizacije i sustava za zaustavljanje iz novog centra na željezničkoj postaji Vinkovci. Predviđeno je i sufinanciranje sredstvima Europske unije (u okviru pretpristupnog programa IPA) obnove i modernizacije vodnog puta rijeke Save od Račinovaca do Siska, čime će na plovnom putu Save, kao dijelu Dunavskog sliva biti uspostavljena IV. međunarodna klasa plovnosti.

Korist će na ovom području osjetiti gospodarski subjekti u Hrvatskoj na trans-europskim pravcima i sveobuhvatnim projektima (zračne i pomorske luke, luke unutarnje plovidbe), a za koje će biti omogućeno korištenje nepovratnih financijskih sredstava Unije. Modernija i kvalitetnija infrastruktura na trans-europskim mrežama imat će za posljedicu povećanje prometa u svim oblicima prometa, posebice u željezničkom prometu te prometu u hrvatskim lukama riječnog i zračnog prometa.

⁵¹ Hlača, B., op.cit., 2011., str. 108.

6. ULAZAK HRVATSKE U EUROPSKU UNIJU

Ovdje će se reći nešto o načinima i instrumentima kojima EU može RH dati okvir za stabilnost i gospodarski razvoj.

EU nastoji ciljevima već ranije spominjane Lisabonske strategije ponuditi članicama okvir za gospodarski rast. Ključne točke su:⁵² potpora znanju i inovacijama u Europi, reforma sustava državne pomoći, poboljšanje i pojednostavljivanje regulatornog okvira za poslovanje tvrtki, završetak procesa stvaranja jedinstvenog europskog tržišta usluga, sklapanje ambicioznog sporazuma o liberalizaciji svjetske trgovine, uklanjanje prepreka slobodnom protoku ljudi, radne snage i znanstvenika, utvrđivanje jedinstvenog pristupa pitanju ekonomskih migracija, potpora članicama kako bi se lakše nosile sa socijalnim posljedicama restrukturiranja gospodarstva.

EU pruža podršku strategijama i programima nacionalnog razvoja kroz financijske instrumente: pretprijetne instrumente namijenjene zemljama kandidatkinjama te strukturne fondove namijenjene zemljama članicama Europske unije. O ciljevima politika Unije se odlučuje unutar okvira širih europskih strategija koje od zemalja članica zahtijevaju određene aktivnosti i jasnu definiciju njihovih dugoročnih prioriteta. EU im, kao protuuslugu omogućuje pristup fondovima kojima se mogu služiti u provedbi svojih ciljeva.

Financijska pomoć EU-a Hrvatskoj temelji se na ključnim dokumentima koji pomažu u planiranju i upotrebi pomoći u pristupnom procesu te ostvarivanju dobrobiti za građane. Hrvatski Nacionalni strateški referentni okvir je glavni strateški dokument i referentna točka za korištenje budućih strukturnih fondova i Kohezijskog fonda⁵³. Sadrži problemske analize temeljem kojih su definirani prioriteta u koje će se ulagati financijska sredstva iz istih.

U strateškom smislu hrvatski su prioriteta razvoj gospodarstva i poticanje zapošljavanja te investicije u sektore zaštite okoliša i prometa, poduzetništva, obrazovanja, socijalne uključenosti, energetike te istraživanja i tehnološkog razvoja.

Već u prvih 6 mjeseci članstva RH će imati na raspolaganju 449 milijuna eura iz strukturnih fondova. Koliko će u konačnici sredstava iskoristiti, ovisit će o sposobnosti RH planiranja i pripreme kvalitetnih projekata.

⁵² http://www.nhs.hr/img/foto/banneri/PRISTUPANJE-EUROPSKOJ-UNIJI_Ekonomski_institut_.pdf
(28.04.2013.)

⁵³ http://web.efzg.hr/dok/UMS//Nacionalni_strateski_referentni_okvir_2012___2013.pdf, (07.05.2013.)

Brojni su načini za pomoć EU Hrvatskoj, a jedan takav je primjerice Twinning projekt kroz koji će EU pomoći Poreznoj upravi Republike Hrvatske da uspostavi učinkovit i efikasan porezni sustav, a istovremeno ispuni svoje pravne obveze pri ulasku u EU. Unija je objavila tzv. „Inicijativu za prilike mladima“. Riječ je dokumentu kojim se države članice pozivaju da spriječe rano prekidanje školovanja, razvijaju vještine kod mladih koje su relevantne za tržište rada i da im pomognu u traženju prvog posla. Potpora ruralnom razvoju financira se najvećim dijelom iz Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj i Zajedničke poljoprivredne politike. Od godine 2000. Republika Hrvatska korisnica je programa CARDS i pretpristupnih programa PHARE, ISPA, SAPARD i IPA. Oni predstavljaju sredstva iz proračuna Europske Unije namijenjena državama nečlanicama i državama kandidatkinjama za članstvo u Europskoj Uniji sa ciljem provedbe političkih, gospodarskih i institucionalnih promjena. Ovdje se može spomenuti jedan projekt, a to je IPA 2008 "Podizanje javne svijesti o važnosti sustava unutarnjih financijskih kontrola u javnom sektoru Republike Hrvatske". Cilj projekta bio je doprinijeti uspješnoj provedbi javnih reformi u području financija u Republici Hrvatskoj, odnosno podizanje svijesti o važnosti sustava unutarnjih financijskih kontrola u javnom sektoru u Republici Hrvatskoj.

Ovo je samo mali dio načina kako će EU pomoći Hrvatskoj.

Proces pristupanja u članstvo Europske Unije postavlja pred Republiku Hrvatsku izazov prilagodbe zajedničkoj pravnoj stečevini Unije, ali otvara i mogućnosti korištenja financijskih sredstava iz proračuna Unije. Pojam financijskih sredstava se odnosi na fondove Europske unije koji se sastoje od pretpristupnih fondova, programa Zajednice te Strukturnih instrumenata.

Programi Zajednice su uvedeni kako bi se promovirala suradnja među državama članicama, na područjima različitih politika Europske unije. Preduvjet za sudjelovanje Hrvatske u programima Zajednice je potpisivanje Memoranduma o razumijevanju, međunarodnog sporazuma između relevantnog tijela državne uprave i nadležne službe Europske komisije.⁵⁴

A sad nekoliko riječi o negativnim posljedicama i preprekama uslaska RH u EU.

Može se reći da su dva glavna razloga za skeptičnost ulasku EU. Kao prvo, nedovoljno povjerenje u državne institucije očituje se i kao pomanjkanje podrške za priključivanje EU. Drugo, obaviještenost o integracijskom procesu je nepotpuna i nedovoljna, a rezultat je strah

⁵⁴ http://www.nhs.hr/img/foto/banneri/PRISTUPANJE-EUROPSKOJ-UNIJI_Ekonomski_institut_.pdf
(28.04.2013.)

određenih skupina da će se nakon priključivanja njihov položaj pogoršati. Komuniciranje s javnošću, informiranje javnosti i obrazovanje predstavljaju velike izazove.

Potencijalna opasnost mogla bi biti to što je Hrvatska „malena“ i kao takvoj, EU može nametati svoje interese, koje bi isticala da su za dobrobit svih, te moguće „pokuse“ koje bi izvodila u pojedinim sektorima. Kao prepreke bi se mogle navesti i ove: neprofitabilnost sektora malih i srednjih poduzeća, nejednaka regionalna razvijenost, nerazvijenost financijskih tržišta, korupcija.

Članstvo otvara velike mogućnosti poduzetnicima koji imaju ideje, znanje, inovativnost i sposobnosti, ali može biti prijetnja onima koji se ne mogu ili ne znaju nositi s konkurentskim izazovima velikog, otvorenog tržišta. Hrvatsko mjesto po pitanju poduzetništva mogu potvrditi podaci Svjetske banke za 2011. godinu koji nisu ohrabrujući - posebno loše stoji po pitanju zaštite ulagača gdje je na 131. mjestu, dok je iza nje samo Grčka, i po pitanju građevinskih dozvola gdje je na 142. mjestu, dok je iza nje samo Poljska. U većini slučajeva, iza Hrvatske nalazi se samo Grčka.

Jedinstveno europsko tržište povećat će pritisak na hrvatske proizvođače, ali će se pristupanje EU odraziti i na državu, koja će ukidanjem carinskih pristojbi osjetiti gubitak prihoda. Država će morati smanjiti potpore, što može uzrokovati stečaj nekih poduzeća, pa se to može promatrati kao trošak za te proizvođače i radnike.

Slobodno kretanje kapitala sigurno će se značajnije odraziti i na hrvatsko tržište nekretnina. Može se očekivati da će se uzlazni trend u tom području nastaviti u godinama uoči i netom nakon pristupanja EU, pa će cijene nekretnina dodatno porasti. To će imati dvojak učinak: građani koji budu kupovali nekretnine osjetit će poskupljenje kao trošak, dok će za one koji ih budu prodavali nove cijene donijeti korist.

Za hrvatske proizvođače, reforme povezane s pristupanjem podrazumijevaju troškove restrukturiranja. Poljoprivreda bi se mogla susresti s izazovima poput gubitka vođenja autonomne politike, primjena pravila EU koja nisu u interesu hrvatskih proizvođača, očekivan porast dohotka hrane iz država članica EU može donijeti poteškoće našim poljoprivrednicima.

Okoliš je, uz poljoprivredu, najteže poglavlje u procesu pristupanja i postavlja najviše financijske zahtjeve. Procijenjeno je da će u Hrvatskoj ukupni troškovi usklađivanja

zakonodavstva i primjene pravne stečevine EU-a u području okoliša dosegnuti 10 milijardi eura, a najviše će trebati izdvojiti za upravljanje otpadom, te pročišćavanje otpadnih voda.⁵⁵

Osim koristi, priključivanje Europskoj monetarnoj uniji podrazumijeva i neke troškove. Prije svega zemlja kod uvođenja zajedničke valute će izgubiti neovisnu monetarnu politiku kao dio svoje gospodarske politike. Hrvatska monetarna politika bit će definirana u Europskoj središnjoj banci u Frankfurtu, a ne u Hrvatskoj narodnoj banci u Zagrebu.

Građani, odnosno potrošači, najveći su dobitnici ulaska u EU, a država je istodobno dobitnik i gubitnik. Ona dijelom plaća „razvojni“ trošak izgradnje institucija i priprema provedenih radi integriranja u EU te zbog liberalizacije trgovine gubi prihod od carina, ali umjesto toga dobiva mogućnost kandidiranja i povlačenja znatnih sredstava iz fondova EU-a. Cijena većine prilagodbi već je plaćena, ali neke koristi vidjet će se tek u godinama koje dolaze.

Jedna od aktualnih tema je promjena stope PDV-a koja će povisiti cijene nekih osnovnih životnih namirnica, kao što su to mlijeko, kruh te dalje lijekovi, knjige i na kraju poskupljenje plina i struje. Nadalje, u svakom gospodarskom sektoru će doći do promjena što bi moglo posebno pogoditi one u primarnom sektoru (ribarstvo, poljopriveda, općenito domaća gospodarstva itd.)

Neke već od postojećih prepreka ulasku su za posljedicu imale odgađanje početka pregovora te time i odgađanje pristupa članstvu Europske unije. Uzrok tome su bila pitanja pravovremene provedbe zakonodavstva. Glavna prepreka koja se tu javila bilo je izručenje generala Ante Gotovine, što Hrvatskoj nije polazilo za rukom pa se javljalo pitanje postojanja suradnje sa Haškim sudom. Vezano za ovu vrstu problema, treba spomenuti i problem korupcije te stanja hrvatskog pravosuđa koje po mišljenju Europske zajednice nije dovoljno učinkovito u rješavanju sudskih postupaka te da je pristrano u donošenju sudskih odluka.

Što se tiče pravosuđa i temeljnih prava, među hrvatskim građanima vlada mišljenje da je korupcija u društvu široko prisutna. To se odnosi naročito na pravosuđe, lokalnu upravu i zdravstvo. Stroga europska pravila o borbi protiv korupcije predstavljaju važnu kariku u lancu reformi.

Korupcija je i dalje prisutna posebice u državnim tvrtkama, veliki problem predstavlja i sukob interesa, broj sudskih postupaka se i dalje ne smanjuje itd. Za njezino rješavanje se također provode reforme, ali aktivnosti sprječavanja i otkrivanja tog problema i dalje nisu dovoljno djelotvorne. Ona još uvijek postoji u velikoj mjeri te u većini slučajeva osobe prolaze

⁵⁵ <http://www.entereurope.hr> (29.04.2013.)

neotkriveno i nekažnjeno. Prema posljednjem izvješću Europske komisije vidljivo je kako Hrvatska polako i sigurno napreduje po pitanju stabilnosti institucija, prava građana te općenito ljudskih prava, tolerancije prema nacionalnim manjima itd., no i dalje su neki značajni problemi vrlo vidljivi.⁵⁶ Započeta je reforma pravosudnog sustava, no ona je i dalje u svojim početnim fazama koje još uvijek ne zadovoljavaju željenu spremnost za članstvo. Ali kako god, pristupni su pregovori imali pozitivan učinak u razvoju antikorupcijske politike u Hrvatskoj.

Prije nešto više od četiri godine pojavila se blokada od strane Slovenije koja je jedina država članica odlučila blokirati pregovore Hrvatskoj. To je trajalo otprilike deset mjeseci. Naravno, tu se javljalo pitanje osobnih interesa Borut Pahora, a kao izgovor je navodio kako EU sigurno ne želi da se ulaskom RH u zajednicu vodi još jedan granični spor. Slovenija je Hrvatsku optuživala da joj želi ukrasti dio teritorija i obrnuto. Problem razgraničenja i danas je aktualan, a ulaskom u Uniju pitanje morskih granica neće biti riješeno sve dok se ovaj problem ne privede kraju.

U nastavku će se navesti neke od deset aktivnosti koje se moraju provesti: potrebno je provesti mjere za jačanje djelotvornosti sudstva i smanjiti broj neriješenih predmeta, usvojiti novo zakonodavstvo za primjenu zakona kako bi se osigurala provedba sudskih odluka i smanjio broj slučajeva u kojima nisu provedene sudske odluke, povećati kapacitete za prijevod i reviziju pravne stečevine EU kako bi se ta zadaća dovršila na vrijeme za članstvo, finalizirati i usvojiti migracijsku strategiju, s jasnim mjerama za integraciju najugroženijih skupina migranata, hitno uspostaviti Komisiju za sprečavanje sukoba interesa kako bi počela s redovitim radom i aktivnostima itd.

Kad se govori o pravosuđu, za hrvatske građane značajno je pitanje kada će oni moći slobodno prelaziti unutarnje granice EU bez da ih se zaustavlja na graničnim prijelazima (s Mađarskom i Slovenijom). Hrvatska će postati članicom šengenskog sustava kada ispuni šengenske standarde (što će ovisiti o izgrađenosti graničnih prijelaza, zaštiti zelene i plave granice, broju graničnih policajaca te njihovoj osposobljenosti za ispravnu primjenu šengenskih propisa). Isti se dakle odnose na postojanje učinkovitog nadzora vanjske granice EU te provođenje graničnih kontrola na graničnim prijelazima sukladno šengenskim pravilima. Prilikom provedbe ocijenit će se i djelovanje policijske, carinske i pravosudne suradnje u kaznenim i građanskim pitanjima, dok će brzina tog procesa ovisiti također o

⁵⁶ <http://www.entereurope.hr> (29.04.2013.)

razini uspješnosti iskorištavanja sredstava koja je EU u svojim fondovima namijenila za tu svrhu.

Obzirom da je EU osmišljena kao prostor slobode, sigurnosti i pravde u kojem su građanima EU na cjelokupnom prostoru zajamčena određena prava i slobode. Izazov proizlazi upravo iz ulaska RH u taj prostor pravde EU. Prostor pravde podrazumijeva priznavanje i izvršenje sudskih odluka donesenih u jednoj državi na području druge države bez formalnosti koje su uobičajene za klasične međunarodne sudske predmete⁵⁷. Ovdje se to odnosi i na postojanje razine povjerenja u pravosudne sustave ostalih država članica. Ovo bi moglo predstavljati poteškoću jer će se suci i odvjetnici naći pred situacijama i problemima koje do sada nisu rješavali te primjenjivati propise s kojima se po prvi put susreću, morat će se prilagođivati novim situacijama. Bit će potrebno nastaviti reforme u pravosuđu kako bi se opravdalo povjerenje koje su države članice dale Hrvatskoj zatvaranjem pristupnih pregovora.

Još jedan problem u neposrednoj je vezi s dinamikom razvoja pravne stečevine na području pravosuđa i unutarnjih poslova. Radi se o izazovu koji zahtijeva značajne intelektualne i administrativne kapacitete te uvježbane načine brzog donošenja političkih odluka, a EU neće čekati one članice koje se ne pokažu sposobnima promptno donositi svoje odluke. Da bi Hrvatska bila uspješna u takvom kontekstu potrebno je stvoriti administrativni kapacitet koji osim stručnosti glede materije koja se raspravlja ima diplomatsku vještinu pridobivanja predstavnika ostalih država za vlastite nacionalne pozicije⁵⁸. Kako bi se što lakše ostvarili prethodno spominjani ciljevi, od ključne će važnosti biti način na koji će se povlačiti sredstva iz EU fondova. Štoviše, upravo na ovim područjima postoji jako velika mogućnost za pokretanje investicijskog ciklusa izgradnje graničnih prijelaza, centara za obuku, sudova, državnih odvjetništava, zatvora, informatizacije pravosuđa i slično.

⁵⁷ <http://www.vecernji.hr>, (17.07.2013.)

⁵⁸ <http://www.vecernji.hr>, (17.07.2013.)

7. ZAKLJUČAK

Propisi Europske unije obuhvaćaju cestovni i željeznički promet, unutarnju plovidbu, kombinirani promet, zračni i pomorski promet – i to tehničke, socijalne i sigurnosne standarde u tim vrstama prometa, državne potpore te liberalizaciju unutarnjeg prometnog tržišta Unije.

Zajednička prometna politika EU usmjerena je na postizanje zadovoljavajuće razine mobilnosti ljudi i roba s obzirom na gospodarski rast uz uvažavanje dugoročne održivosti. Održivost podrazumijeva rast u kontroliranim uvjetima. Razvoj prometa treba biti takav da ne sputava i ometa normalno kretanje ljudi i roba.

Iako je pristup zajedničke prometne politike usvojen i prenesen u nacionalne politike zemalja članica, još uvijek dominantnu ulogu u kreiranju uvjeta u kojima funkcionira transportno tržište imaju nacionalne politike. Potpuno usvajanje prometne politike, dugotrajan je proces koji nije do kraja dovršen.

Transeuropska mreža i paneuropski koridori postavljeni su na način da postoji više paralelnih prometnih pravaca koji mogu udovoljiti istim prometnim zahtjevima. S aspekta geoprometnog položaja i predviđene tržišne ekspanzije u širem okruženju koji su uzrokom proširenja Europske unije te industrijskog rasta u tranzicijskim zemljama srednjoistočne Europe i multipliciranja vanjskotrgovinskih veza, Hrvatska ima solidne predispozicije za privlačenje međunarodnih prometnih tokova, poglavito tranzitnih. Tomu treba težiti svaka članica EU i ona koja to želi postati.

Lisabonski ugovor donio je značajne promjene pravnog i institucionalnog okvira. Navedene promjene posebice su važne za daljnji razvoj Europske unije kao prostora slobode, sigurnosti i pravde. Značajna novost za jačanje demokratskog legitimiteta Europske unije očituje se i kroz novu ulogu nacionalnih parlamenata. Nacionalni parlamenti postaju čimbenici u kreiranju politike, a i svojevrsan demokratski garant da će se novim zakonodavnim mjerama poštivati temeljna ljudska prava i vrijednosti na kojima je zasnovana Europska unija.

Moglo bi se reći da nakon ulaska u EU pred Hrvatskom stoji nekoliko prepreka vezanih za pitanja pravosuđa i unutarnjih poslova kao što su: ulazak u Šengenski prostor, osposobljavanje pravosuđa za djelovanje u europskom kontekstu, promoviranje vlastitih vrijednosti i pravne tradicije te učinkovitim povlačenju sredstava iz EU fondova. Ovo su

specifični izazovi iz razloga što će o njima ovisiti u kojoj mjeri će Hrvatska u ovom segmentu biti uspješna članica EU.

Ulazak Hrvatske u EU očigledno nudi brojne prilike za gospodarstvo i stanovništvo. No moglo bi se reći kako uz tu pozitivnu stranu, koja se nameće, postoji i ona negativna, o kojoj se nedovoljno govori. Neki od argumenata za EU koji se navode su ukidanje putovnica, ali to zvuči pomalo kao banalan argument. Ima ih više takvih i upravo se ovakvim „pozitivnim“ argumentima nastoji prekriti one koji su zaista negativni.

Također, postoji mnogo informacija o tome što donosi priključenje Europskoj Uniji, osobito na internetskim portalima, ali se o njima nedovoljno komunicira sa stanovništvom. Takvo neznanje dovodi do straha i sumnje. Čini se kako Vlada RH smatra da je sve obavila s time što su se podijelili letci s prednostima i nedostacima ulaska u EU i na tome je sve ostalo.

Sa stajališta recimo studenata, ulazak u EU omogućit će zapošljavanje, obrazovanje i profesionalno napredovanje kao jednu od značajnih prednosti i pozitivnih očekivanja. Isto tako RH postaje država za investicije što posljedično može dovesti do novih radnih mjesta.

Uvijek postoji i ona druga strana medalje. Tako npr. za rad u nekim europskim institucijama su već objavljeni natječaji, ali kako je to moguće, budući da je nedavno rečeno kako prve dvije godine neće postojati mogućnost zapošljavanja unutar Europske unije. Naravno da je svima jasno da će mogućnost rada u inozemstvu biti veća, ali ono što je također važno je da će svi biti jednako tretirani. Ističu se prednosti ograničenog radnog vremena, te značajna prednost za žene – utjecaj na smanjenje razlike u plaćama muškaraca i žena unutar Europske Unije.

Za uspjeh u EU država kandidatkinja treba biti dobro pripremljena ali čini se da RH u potpunosti i nije. Ne znači da će se postojeći problemi neke države smanjiti ili riješiti ulaskom u snažnu i razvijenu zajednicu, naprotiv, mogli bi se dodatno povećati. Isto tako, ako je neka država recimo to tako, problematična, zašto bi EU htjela takvu članicu?

Teško je unaprijed reći što očekivati od Europske unije jer postoje mnogobrojne nove mogućnosti koje ona nudi, ali je potrebno najprije se informirati o njima kako bi mogli donijeti odluku da li je Europska unija dobra za državu ili nije. U svakom slučaju, za RH više nema vremena za dodatna promišljanja te se treba početi polako prilagođavati novom sustavu. Uzimajući u obzir dostupne informacije, ljudi su podijeljenog mišljenja. Ipak, možda bi trebalo pokušati jer i ako ulazak u Europsku Uniju za Hrvatsku ne znači bolje sutra, uvijek može izaći

iz iste. Da bi cjelokupni sustav bio uspješan potrebno je da i svaki pojedinac unutar njega bude uspješan te da cijelo vrijeme radi na vlastitom poboljšanju.

LITERATURA

STRUČNE PUBLIKACIJE:

- Hlača, B.: Politika europske unije i morske luke, Pomorstvo, god. 21, br. 1, 2007.
- Hlača, B., Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, 2011.
- Kaštela, S.: Prometno pravo, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008.
- Poletan Jugović, T., Jugović, A., Žgaljić, D.: Model poticaja razvoja intermodalnog prijevoza Jadranske regije u funkciji održivog razvoja, Pomorstvo, 24/2, 2010.
- Radionov, N.; Čapeta, T.: Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011.
- Šantić, L., Kolanović, I., Dundović, Č.: Ocjena postojećeg stanja i smjernice razvitka sustava unutarnjeg vodnog prometa u RH, Pomorstvo, god. 23, br. 2, 2009.
- Vasilj, A.: Interakcija razvitka prometa i razvoja grada, Pravni fakultet Osijek, 2009.
- Zelenika, R., Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.
- Zelenika, R.: Multimodalna ekologija – čimbenik djelotvornoga uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, "Naše more" 50(3-4), 2003.

URL IZVORI:

- autorizirana predavanja, Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, http://www.pfri.uniri.hr/~grubisic/lokot/PP_objedinjeno_dod1.pdf, (26.04.2013.)
- Haken, R.: Održivi razvoj u Europi, <http://www.socijalno-partnerstvo.hr>, (12.05.2013.)
- <http://www.delhrv.ec.europa.eu> (07.05.2013.)
- <http://www.entereurope.hr> (29.04.2013.)
- <http://eur-lex.europa.eu> (07.05.2013.)
- <http://www.mppi.hr> (12.05.2013.)
- www.prometna-zona.com (26.04.2013.)
- www.vlada.hr/hr/content/download/49251/684987/file/17_08.pdf, (06.05.2013.)
- http://www.huka.hr/v2/objekti/zakonodavstvo/zakonodavstvo-eu/bijela_knjiga%20HRV.pdf (02.05.2013.)
- http://web.efzg.hr/dok/UMS//Nacionalni_strateski_referentni_okvir_2012____2013.pdf (07.05.2013.)
- http://bib.irb.hr/datoteka/317981.DInternational_forum.pdf (19.04.2013.)

- <http://www.szz.hr/intermodalni-prijevoz-kao-novi-brend-hrvatskog-gospodarstva> (24.04.2013.)
- <http://www.mvep.hr/ei/files/letak/21.pdf> (24.04.2013)
- http://www1.zagreb.hr/euzg/eu_publikacije/Hrvatska_i_eu_prednosti_i_izazovi.pdf (24.04.2013.)
- <http://www.smz.hr/site/images/stories/eu/clanstvoeu.pdf> (24.04.2013.)
- http://www.nhs.hr/img/foto/banneri/PRISTUPANJE-EUROPSKOJ-UNIJI_Ekonomski_institut_.pdf (28.04.2013.)
- <http://www.eef.hr/wp-content/uploads/2013/01/EUcionica-publikacija-web.pdf> (28.04.2013.)
- http://www.safu.hr/datastore/filestore/10/Europski_fondovi_za_hrvatske_projekte.pdf (28.04.2013.)
- http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=8154 (28.04.2013.)
- http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=124154 (28.04.2013.)
- <http://www.vecernji.hr>, (17.07.2013.)

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1. Komponente održivog razvoja.....33

Grafikon 1. Transportni doseg po vrsti prometa po toni uz stalnu količinu energije25

Tabela 1. Emisije štetnih plinova.....23