

10. siječnja 2007.

# **IZVJEŠĆE O ANALITIČKOM PREGLEDU**

## **HRVATSKA**

### **Poglavlje 14. – Prometna politika**

#### **Datumi sastanaka tijekom analitičkog pregleda:**

Eksplanatorni sastanak: 26. – 29. lipnja 2006.

Bilateralni sastanak: 18. – 21. rujna 2006.

## I. SADRŽAJ POGLAVLJA

Cilj je prometne politike EU-a održiva mobilnost u kojoj se europska konkurentnost spaja s dobrobiti njezinih stanovnika, pridonoseći boljoj sigurnosti, zaštiti i većim pravima korisnika. Ona je ključna sastavnica Lisabonske strategije i pridonosi društvenoj i teritorijalnoj povezanosti EU-a. Ciljevi su prometne politike EU-a: omogućiti građanima Europe efikasne, učinkovite prometne sustave pružanjem visoke razine održive mobilnosti diljem Unije, pritom štititi okoliš, promicati standarde rada i osposobljenosti za prometni sektor te pružati građanima zaštitu i sigurnost. Održivom prometnom politikom EU-a od naših se prometnih sustava zahtijeva da odgovaraju na gospodarske, društvene i ekološke potrebe društva. Mobilnost je osnovno građansko pravo.

Prometna politika uređena je člancima 70. – 80. Glave V. Ugovora o osnivanju Europske zajednice. Važan dio pravne stečevine EU-a su uredbe i odluke, a njihovu izravnu primjenu potrebno je osigurati do dana pristupanja. Drugi dio stečevine su direktive koje je potrebno prenijeti u pravni sustav države.

Pravna stečevina u području prometa uključuje: cestovni promet, željeznički promet, promet unutarnjim plovnim putovima, kombinirani promet, zračni promet, pomorski promet, satelitsku navigaciju i državne potpore u sektoru prometa.

## II. USKLAĐENOST ZAKONODAVSTVA I SPOSOBNOST PROVEDBE

U ovom su dijelu sažeto prikazane informacije što ih je dostavila Hrvatska i one dobivene tijekom razgovora koji su se vodili na sastancima o analitičkom pregledu te dodatne informacije koje je Hrvatska naknadno prosljedila.

Hrvatska je izjavila da prihvaća pravnu stečevinu EU-a u području prometa, ali i da do pristupanja očekuje određene ograničene teškoće pri provođenju pravne stečevine.

### II. a. Cestovni promet

#### *Pristup tržištu prijevoza roba i putnika*

Hrvatska smatra da je usklađenost njezina zakonodavstva s pravnom stečevinom EU-a u području cestovnog prometa<sup>1</sup> na dobroj razini. Uvjeti za pristup djelatnosti slijede većinu europskih kriterija (dobar ugled, financijsku sposobnost i profesionalnu osposobljenost) u skladu s Direktivom 96/26 i njezinim izmjenama i dopunama, ali obuhvaćaju i dodatne nacionalne uvjete. Ipak, financijska sposobnost, koja je uvjet za dobivanje dozvole za obavljanje nacionalnoga prijevoza, predstavlja samo polovicu iznosa potrebnog za dobivanje dozvole za obavljanje međunarodnoga prijevoza. Stručna osposobljenost prijevoznika koji se tom djelatnošću bave već 5 godina priznaje se bez testiranja. Postupak izdavanja dozvola za nacionalni prijevoz obavlja se na razini županijskih ureda i Grada Zagreba, a za međunarodni prijevoz na razini ministarstva nadležnog za promet i obuhvaća i postupak oduzimanja dozvole.

Direktiva 96/26 o priznavanju diploma prenesena je u odgovarajuće članke Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

Hrvatska je izjavila da će uredbe o mjerama koje se moraju poduzeti u slučaju krize

---

<sup>1</sup> Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 178/04, 48/05 i 151/05).

na tržištu prijevoza robe cestovnim putem (Uredba br. 3916/90) i o pravilima prijevoza putnika gradskim i međugradskim autobusima (Uredba br. 684/92), od kojih se potonja usklađuje sa Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, postati primjenjive do dana pristupanja. Sporazum INTERBUS već se primjenjuje.

Zakonodavstvo nije usklađeno s uvjetima Uredbe 484/2002<sup>2</sup> o uvođenju potvrda za vozače ni s Uredbom 12/98 o prijevozu robe i putnika u kabotaži. Pristup prijevozu u kabotaži i dalje je ograničen za strane državljanke, osim ako nije obuhvaćen međunarodnim bilateralnim sporazumom.

#### *Cijene i fiskalni uvjeti*

Hrvatska je Zakon o prijevozu u cestovnom prometu uskladila s Uredbom 4058/89 o utvrđivanju cijena prijevoza robe cestovnim putem. U nekoliko je zakona i pravilnika djelomično uskladila svoje zakonodavstvo s Direktivom 1999/62 o naknadama za korištenje nekih vrsta infrastrukture za teška teretna vozila, no godišnji porezi na vozila još se ne primjenjuju. Sustav naplate cestarine provodi se na temelju cijene po kilometru, a utvrđene su i četiri kategorije vozila na temelju broja osovina, visine mjerene kod prve osovine te oblika karoserije vozila.

Vezano uz interoperabilnost elektroničkih sustava naplate cestarine (Direktiva 2004/52), Hrvatska još nije uskladila svoje zakonodavstvo, no smatra da je sustav koji je na snazi veoma suvremen, a moguće ga je i poboljšati. Hrvatska je navela da je 80 % ukupne mreže autocesta (dionice pod upravom Hrvatskih cesta d. o. o. i koncesionara Autocesta Rijeka – Zagreb) interoperabilno u cijelosti. Hrvatska smatra da postavljeni elektronički sustav naplate može zadovoljiti sve buduće zahtjeve koji budu nametnuti uvođenjem novih tehnologija na preporuku EU-a.

#### *Socijalni uvjeti*

Hrvatska je izjavila da je Pravilnikom o tehničkim uvjetima i ispitivanju tahografa i ograničivača brzine (NN 120/05) njezino zakonodavstvo u potpunosti usklađeno s uredbama 3820/85 i 3821/85 o uređajima za bilježenje u cestovnom prometu. Ipak, zakonodavstvo još nije usklađeno s Uredbom 561/2006 o izmjenama i dopunama te ukidanju gornjih uredaba, niti s Direktivom 2002/15<sup>3</sup> o trajanju vožnje, odmorima i radnom vremenu.

Hrvatska namjerava biti spremna za primjenu digitalnoga tahografa do kraja 2008. godine. Osnovana je stručna radna skupina u okviru Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka u koju su uključene mjerodavne službe i proizvođači.

Što se tiče usklađivanja zakonodavstva u području kontrolnih pregleda na cesti i pregleda u prostorijama poduzeća, ono još nije dovršeno. Ne postoji minimalan broj kontrolnih pregleda koje ovlaštene kontrolne službe moraju provesti (Inspekcija cestovnog prometa i prometna policija), no planira se povećanje postotka obavljenih kontrolnih pregleda do 20 % (pregledi na cesti) od 2 % ukupnog broja radnih dana svih vozača u 2008. te do 30 % (pregledi u prostorima poduzeća) od 2 % ukupnog broja radnih dana svih vozača u 2008. godini. Hrvatska je potvrdila da je prema nacionalnom planu potrebno daljnje usavršavanje inspektora u prometnoj policiji i u službama cestovnog prometa.

#### *Tehnički i sigurnosni uvjeti – prijevoz opasnih tvari*

<sup>2</sup> O izmjenama i dopunama Uredbe 881/92 i Uredbe 3118/93.

<sup>3</sup> Direktiva o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne aktivnosti cestovnog prijevoza.

Hrvatska je počela s usklađivanjem zakonodavstva koje se odnosi na gume, težinu i dimenzije vozila, preglede tehničke ispravnosti, sigurnosne pojaseve i registracijske dokumente za vozila.

Što se tiče tehničkih pregleda, Direktiva 96/96 i naknadne prilagodbe tehničkom napretku (Direktive 1999/52 – 2001/9 – 2001/11 i 2003/27) prenesene su u Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 105/04) i Pravilnik o tehničkim pregledima vozila (NN 136/04 i 38/06) kao i u Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u cestovnom prometu (NN 92/05), s tim što je potonji usklađen i s tehničkim specifikacijama za gume (Direktiva 89/459). Što se pak tiče pregleda komercijalnih vozila na cesti, oprema potrebna za kontrole, posebno za kontrolu emisije ispušnih plinova, još nije dostupna, čime je onemogućeno pravilno provođenje odgovarajućih uvjeta utvrđenih Direktivom 2000/30, koja je Direktivom 2003/26 prilagođena tehničkom napretku.

Hrvatsko je zakonodavstvo tek djelomično usklađeno u području ograničivača brzine<sup>4</sup> i tehničkih podataka potrebnih za registracijske dokumente<sup>5</sup>, dok je usklađeno u području zahtjeva za uporabu sigurnosnih pojaseva<sup>6</sup> i vozačkih dozvola<sup>7</sup>.

Što se tiče početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe vozača u skladu s Direktivom 2003/59, periodička izobrazba za profesionalne vozače zasad ne postoji. Na kraju, Hrvatska je spomenula da Državni zavod za statistiku već prikuplja statističke podatke i podnosi ih Europskoj uniji.

Sigurnosni zahtjevi za tunele, utvrđeni Direktivom 2004/54, nisu preneseni u nacionalno zakonodavstvo. Hrvatska je napomenula da tuneli unutar transeuropske cestovne mreže uglavnom ispunjavaju minimalne sigurnosno-tehničke zahtjeve, ali i da uglavnom ne ispunjavaju minimalne sigurnosne zahtjeve vezane uz administrativnu organizaciju, osnivanje tijela za tehnički pregled i postavljanje nezavisne službene osobe zadužene za sigurnost. Hrvatska je ukazala na to da je pri praćenju najnovijih tehničkih zahtjeva u prethodnom srednjoročnom razdoblju primjenjivala austrijske smjernice za projektiranje cestovnih tunela (RVS) te da ih namjerava primjenjivati i ubuduće.

Što se tiče prijevoza opasnih tvari<sup>8</sup>, Hrvatska je prihvatila Europski sporazum o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari (ADR). Sporazum ADR još nije dostupan na hrvatskome jeziku. Iako još nije u potpunosti usklađen s direktivama EU-a, Zakon o prijevozu opasnih tvari (NN 97/93 – 34/95 i 151/03) obuhvaća čitav niz odredaba koje su slične zahtjevima EU-a. Provođenje odredaba koje se odnose na sigurnosne savjetnike još je u početnoj fazi, a uvjeti prijevoza prijenosne opreme pod pritiskom trebaju biti usklađeni do prve polovice 2007. godine.

## **II. b. Željeznički promet**

### *Pristup tržištu i infrastrukturi – standardizacija računa i statistike*

Hrvatska je donijela Zakon o željeznici (NN 123/03, 194/03 i 30/04), koji je stupio na snagu 1. siječnja 2006., kojim je u velikoj mjeri usklađeno okvirno nacionalno

---

<sup>4</sup> Direktiva 92/6 izmijenjena Direktivom 2002/85.

<sup>5</sup> Direktiva 1999/37 prilagođena tehničkom napretku Direktivom 2003/127.

<sup>6</sup> Direktiva 91/671 izmijenjena i dopunjena Direktivom 2003/20.

<sup>7</sup> Direktiva 91/439 i naknadne izmjene i odluke o primjeni.

<sup>8</sup> Direktiva 95/50 o jedinstvenim postupcima provjere, 96/35 i 2000/18 o sigurnosnim savjetnicima, 1999/36 o prijenosnoj tlačnoj opremi.

zakonodavstvo s prvim željezničkim paketom. Zakonodavni provedbeni okvir čine četiri pravilnika (NN 127/05), usklađena s relevantnim direktivama EU-a<sup>9</sup>, koji se odnose na željezničku infrastrukturu, na potvrde o sigurnosti željezničke infrastrukture, na uvjete i postupke izdavanja dozvola željezničkim poduzećima za obavljanje prijevoza i dozvola za rad željezničke infrastrukture te potvrda o sigurnosti prijevoza željeznicom.

Zakon o željeznici temelji se na načelu razdvajanja željezničkoga prijevoza od željezničke infrastrukture. Temeljem toga Zakona, Zakon o podjeli trgovačkog društva HŽ – Hrvatske željeznice d. o. o. (NN 153/05) utvrđuje podjelu državne tvrtke Hrvatske željeznice (HŽ) sredinom 2006. na pet društava, to jest:

- društvo za upravljanje (održavanje i izgradnju) infrastrukture
- društvo za prijevoz putnika
- društvo za prijevoz tereta
- društvo za vuču vlakova.

Tim četirima društvima upravlja holding. Hrvatska je naglasila da je odvajanje računa službe infrastrukture i prijevoza u HŽ-u na snazi od 1998., čime se olakšavaju promjene koje slijede.

U pripremi je daljnje usklađivanje radi osiguranja pravilnoga djelovanja željezničkoga sustava. Iako je to predviđeno Zakonom o željeznici, nezavisno regulatorno tijelo još nije uspostavljeno. Prema izjavama Hrvatske većina potrebnih promjena u smislu standardizacije računa željezničkih poduzeća trebala bi se, u skladu sa zahtjevima Direktive 1192/69, dogoditi tek nakon razdvajanja HŽ-a.

#### *Tehnički i sigurnosni uvjeti*

Hrvatska još nije uskladila svoje zakonodavstvo s Direktivom 96/49 koja se odnosi na prijevoz opasnih tvari željeznicom. Unatoč tome, Hrvatska je stranka Konvencije o međunarodnome željezničkom prijevozu (COTIF) i primjenjuje uredbu "*concernant le transport ferroviaire international de marchandises dangereuses*" specifikacija Pravilnika RID-a, kako je navedeno u Zakonu o prijevozu opasnih tvari, Zakonu o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. (Protokol 1999) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. te u Zakonu o sigurnosti u željezničkom prometu. Hrvatska je napomenula da je nacrt novoga Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu u tijeku te da će isti jamčiti dobru razinu usklađenosti.

#### *Sigurnost u željezničkom prometu – interoperabilnost – Europska agencija za željeznice*

Hrvatska smatra da je Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (NN 77/92, 26/93 i 100/04) djelomično usklađen s Direktivom 2004/49 o sigurnosti željeznica Zajednice. Novi Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu u pripremi je i osigurat će postizanje potpune usklađenosti do pristupanja EU-u.

Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu predviđa uspostavljanje regulatornih struktura, metoda istrage i transparentnosti u reguliranju sigurnosti. Međutim,

---

<sup>9</sup> Direktiva 91/440 – 95/18 – 2001/12 – 2001/13 – 2001/14 – 2001/16 i 2004/49 – 2004/13.

nezavisna tijela, predviđena relevantnom Direktivom EU-a, još nisu uspostavljena, posebice ona koje se odnose na tijelo nadležno za sigurnost i istražno tijelo u slučaju nesreće. Osim toga, velik dio sekundarnoga zakonodavstva, posebice onoga koje se odnosi na razradu voznoga reda željeznica, signalizacije i prometnih pravila ili tehničkih specifikacija za željeznička vozila, trenutno se regulira pravilnicima koje donosi HŽ – Hrvatske željeznice. Hrvatska tvrdi da će prema novom Zakonu o sigurnosti u željezničkom prometu donošenje svih novih propisa potpuno prijeći u nadležnost mjerodavnoga ministarstva.

Također se primjenjuju i posebna pravila koja se odnose na uvjete za izvršno osoblje, posebice vezano uz stručnu osposobljenost, zdravstveno stanje i vrijeme odmora u skladu sa Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu i Pravilnikom o djelatnicima koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (NN 32/94).

Konačno, Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu utvrđuju se uvjeti i metode interoperabilnosti. Hrvatska je izjavila da je cilj novoga Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu usklađivanje s pravnom stečevinom EU-a u području interoperabilnosti. Hrvatska je svjesna da je zakonodavstvo EU-a u području interoperabilnosti željezničkog sustava velikih brzina potrebno prenijeti neovisno o planovima za uspostavljanje takvog sustava. Izrada nacрта Nacionalnoga provedbenog plana za TSI u tijeku je i donijet će se nakon donošenja novoga Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu, dok će se prijavljena tijela, prema izjavama Hrvatske, uspostaviti do 2009. godine.

Hrvatska je uspostavila kontakt s Europskom agencijom za željeznice (ERA)<sup>10</sup>, posebice u području tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI) i zainteresirana je za pristupanje ERA-i u svojstvu promatrača i prije pristupanja.

## **II. c. Unutarnja plovidba**

### *Pristup tržištu i priznavanje ovlaštenja*

Hrvatska je flota relativno mala (oko 80 000 tona registriranoga kapaciteta u plovilima), a prosječna starost plovila je relativno visoka (40 godina).

Hrvatska je do 2005. subvencionirala hrvatske riječne brodare kako bi osigurala dobar stupanj obnove flote nakon pretrpljenih ratnih šteta. Iako je u ovom trenutku proces privatizacije glavnih riječnih brodara dovršen i državne subvencije ukinute, još postoje ograničenja vezana uz zaštitu tržišta koja ograničuju pristup stranim brodarima.

Hrvatsko zakonodavstvo koje obuhvaća promet unutarnjim plovnim putovima utvrđeno je dvama glavnim zakonima: Zakonom o plovidbi unutarnjim vodama (NN 19/98) i Zakonom o lukama unutarnjih voda (NN 142/98) te naknadnim izmjenama i dopunama. To je zakonodavstvo djelomično usklađeno s pravnom stečevinom koja se odnosi na Uredbu 2919/85 (plovidba Rajnom) i Direktivu 87/540 o pristupu obavljanju djelatnosti, no nije osigurano uzajamno priznavanje diploma, svjedodžbi i drugih dokaza o formalnom obrazovanju.

Hrvatska potvrđuje da njezino zakonodavstvo još nije usklađeno s uredbama EU-a (3291/96) o uvjetima prijevoza robe i putnika unutarnjim plovnim putovima. Njime se ograničuje pravo stranih državljana na prijevoz robe ili putnika unutarnjim plovnim

---

<sup>10</sup> Direktiva 881/04 kojom se osniva Europska agencija za željeznice.

putovima u treće zemlje i iz njih. Potrebna je posebna dozvola ministra prometa. Osim toga, prijevoz u kabotaži ograničen je na domaće prijevoznike.

Institucionalni ustroj u sektoru unutarnjih plovnih putova relativno je nov; Agencija za plovne putove osnovana je 2005., a donošenje petogodišnjega plana (2007. – 2012.) razvoja prijevoza unutarnjim plovnim putovima, koji se temelji na razvojnoj strategiji u području prometa iz 1999., u tijeku je.

#### *Ovlaštenje za zapovjednika broda u unutarnjoj plovidbi – tehnički i sigurnosni uvjeti*

Što se ovlaštenja zapovjednika broda u unutarnjoj plovidbi, Hrvatska smatra da uvjeti za dobivanje ovlaštenja, obrazac ovlaštenja te postojeći obrazovni plan i program još nisu usklađeni s Direktivom 91/672 o uzajamnom priznavanju nacionalnih ovlaštenja zapovjednika, Direktivom 96/50 o usklađivanju uvjeta pod kojima se dobivaju nacionalna ovlaštenja zapovjednika te Direktivom 76/135 o uzajamnom priznavanju dozvola za plovidbu unutarnjim plovnim putovima. U tom smislu radi osiguranja potpune usklađenosti s mjerodavnim direktivama, Hrvatska namjerava izmijeniti i dopuniti Zakon o plovidbi unutarnjim vodama i Pravilnik o izdavanju ovlaštenja i uvjetima za dobivanje ovlaštenja za posadu.

Hrvatska je izjavila da njezino zakonodavstvo još nije usklađeno s tehničkim i sigurnosnim uvjetima utvrđenim u Direktivi 82/714, ali smatra da je usklađenost tehničkih pravila na vrlo visokom stupnju. Predviđeno je postizanje potpune usklađenosti s budućom direktivom EU-a o tehničkim uvjetima. Postupak izdavanja potvrde o sposobnosti broda za plovidbu te sam obrazac u skladu su s Rezolucijom 33. UNECE-a, koja je slična uvjetima iz pravne stečevine, no ne osigurava priznavanje sličnih potvrda EU-a.

S obzirom na mali kapacitet svoje flote (80 000 tona), Hrvatska nije obvezatna osnovati fond za unutarnje plovne putove kako je predviđeno pravnom stečevinom i smatra da ne postoji opasnost od viška kapaciteta flote. Na kraju, Direktiva 96/75 o sustavima najma brodskog prostora i određivanja cijene samo je djelomično prenesena u hrvatsko zakonodavstvo jer ono ne ograničuje slobodu zaključivanja ugovora o prijevozu na temelju obvezatnoga minimalnog broja osoblja.

Hrvatska je počela s razvojem sustava Riječnog informacijskog servisa (RIS) u 2003. i smatra ga prioritetom. U tom pogledu Hrvatska planira poboljšati provedbu uvjeta Direktive 2005/44 o usklađenom RIS-u:

- zakonskim izmjenama i dopunama
- jačanjem administrativne sposobnosti Agencije za plovne putove odgovorne za RIS, uključujući i stvaranje Nacionalnoga kontrolnog centra za unutarnje plovne putove
- ulaganjem u potrebnu opremu.

#### **II. d. Kombinirani prijevoz**

Hrvatska potvrđuje da njezino zakonodavstvo u ovom trenutku nije usklađeno s Direktivom 92/106 o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe među državama članicama. Taj je sektor trenutačno obuhvaćen Zakonom o željeznici, koji predviđa mogućnost državne financijske potpore za društva koja obavljaju kombinirani prijevoz (nadoknada troškova). Međutim, dovršeni su različiti važni projekti u tom području, npr. Ro-La terminal u Spačvi te opremljene pomorske luke Rijeka i Ploče. Osim toga, predviđeno je skoro

potpisivanje memoranduma o razumijevanju s Europskom komisijom za program Marco Polo, čime se relevantnim hrvatskim prijevoznicima omogućuje sudjelovanje u europskim projektima koji se odnose na kombinirani prijevoz.

## **II. e. Zračni promet**

### *Pristup tržištu i vanjska zrakoplovna politika*

Hrvatska je donijela Zakon o zračnom prometu (NN 132/98 i 178/04) kojim je gotovo u potpunosti obuhvaćen sektor zračnoga prometa i koji je donekle usklađen s pravilima EU-a. U tijeku je izmjena Zakona koja bi trebala omogućiti daljnje usklađivanje. Hrvatska je također članica međunarodnih organizacija i specijaliziranih agencija (ICAO, ECAC, EUROCONTROL, JAA) i sukladno tome primjenjuje propisana pravila i standarde.

Hrvatska je 2006. potpisala Sporazum o zajedničkom europskom zračnom prostoru (ECAA) te namjerava zakonski i operativno provoditi preuzete obveze.

Pristup tržištu reguliran je bilateralnim sporazumima o zračnom prometu koje je Hrvatska zaključila. Međutim, sporazumom ECAA liberalizirane su 3. i 4. sloboda između Hrvatske i drugih potpisnica Sporazuma.

Pristojbe zračnih luka primjenjuju se jednako na domaće i strane prijevoznike u skladu s Čikaškom konvencijom. Croatia Airlines jedini je redoviti nacionalni zračni prijevoznik i dobiva državnu potporu na temelju programa Obveza javne usluge (PSO). Hrvatska je naglasila da Croatia Airlines obavlja usluge u redovitom zračnom prometu koje su važne za regionalni razvitak i osiguravanje povezanosti. Hrvatska procjenjuje da se ta potpora, s obzirom na to da je riječ o tržištu s jednim zračnim prijevoznikom, daje u skladu s uredbama EU-a. Hrvatska je potvrdila da je, kao vlasnik tvrtke Croatia Airlines, dodjeljivala državnu potporu radi povećanja kapitala zračnog prijevoznika na temelju načela privatnoga ulagača. Hrvatska Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja odobrila je i jedno i drugo.

Prema podacima koje je Hrvatska dala, od osam hrvatskih zračnih luka (Brač, Dubrovnik, Osijek, Pula, Rijeka, Split, Zadar i Zagreb), samo će Zagreb uskoro dosegnuti broj od 2 milijuna putnika godišnje, dok su Split i Dubrovnik prešli prag od milijun putnika godišnje. Hrvatska smatra da je Direktiva 96/67 koja se odnosi na zemaljske usluge prenesena u hrvatsko zakonodavstvo Pravilnikom o pružanju zemaljskih usluga te vremenskim slotovima i usuglašivanju redova letenja na zračnim lukama. Međutim, Hrvatska smatra da navedene zračne luke nisu dosegnule sve pragove navedene u toj Direktivi. Zakonodavstvo je u velikoj mjeri usklađeno s Uredbom 95/93 o dodjeljivanju slotova (nisu imenovani regulatori u zračnim lukama) ali još ne postoji potreba za njezinom primjenom. Uredba 785/04 o uvjetima osiguranja se primjenjuje.

Uprava za civilno zrakoplovstvo ima ograničene administrativne kapacitete te Hrvatska planira osnovati nezavisnu Agenciju za civilno zrakoplovstvo, ali ne navodi rokove za njezino osnivanje. Hrvatska je izjavila da zakonodavstvo u području vanjske zrakoplovne politike još nije usklađeno jer će ti propisi obvezivati Hrvatsku tek nakon pristupanja EU-u.

### *Upravljanje zračnim prometom*

Hrvatsko zakonodavstvo u području upravljanja zračnim prometom (ATM) čine



Zakon o zračnom prometu (NN 132/98 i 178/04), Zakon o osnutku Hrvatske kontrole zračne plovidbe (19/98) i nekoliko pravilnika (NN 130/99, 69/01, 139/05, 75/06) kojima se utvrđuju mjerodavne odredbe za operativne službe, kontrolore, izvješćivanje i istrage. Zakonom su odvojeni regulatorno tijelo u području upravljanja zračnim prometom (ATM) odnosno Uprava za civilno zrakoplovstvo (CAA) i pružatelj usluga, Hrvatska kontrola zračne plovidbe (HKZP)<sup>11</sup>, koja provodi civilnu i vojnu kontrolu jedinstvenim sustavom kontrole (ATC). Uprava za civilno zrakoplovstvo dio je Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka (MMTPR).

Hrvatska je izjavila da, iako se velik dio mjerodavne pravne stečevine još ne primjenjuje, već postoje planovi za osiguranje potrebnoga administrativnog ustroja MMTPR-a te jačanje administrativnih kapaciteta. U tom se pogledu posebice predviđa osnivanje nezavisne Agencije za civilno zrakoplovstvo.

Vezano uz izdavanje dozvola i ovlaštenja kontrolorima zračnog prometa (ATCO), Hrvatska je potvrdila da je usklađena s Prilogom 1. dokumenta ICAO-a (Međunarodne organizacije civilnoga zrakoplovstva) i uvjetima EUROCONTROL ESSAR-a 5., dakle djelomično u skladu s Direktivom 2006/23 o dozvolama za kontrolore zračnog prometa.

Hrvatska sudjeluje u inicijativi South East Europe Functional Airspace Block Approach (SEE FABA), koja se odnosi na zračni prostor jugoistočne Europe, i uskladila je svoje zakonodavstvo s Uredbom 730/2006 o klasifikaciji zračnoga prostora i pristupu letovima kojima se upravlja u skladu s pravilima vizualnoga letenja iznad razine letenja 195.

#### *Sigurnost i zaštita zračnog prometa*

Hrvatska svoje zakonodavstvo smatra djelomično, a u nekim slučajevima i potpuno usklađenim s pravnom stečevinom u području dozvola za osoblje u zrakoplovstvu (Direktiva 91/670/EEZ), tehničkih uvjeta i plovidbenosti zrakoplova (Uredba 3922/91, izmijenjena Uredba 3922/91 i Uredba 1592/2002 i njezine provedbene odredbe 1702/2003 i 2042/2003) te istraga i izvješćivanja u slučaju nesreća (direktive 94/56 i 2003/42). Vezano uz Direktivu 2004/36 o sigurnosti zrakoplova iz trećih zemalja koji koriste zračne luke Zajednice, Hrvatska je napomenula da se inspekcije u praksi obavljaju prema programu procjene sigurnosti stranih zrakoplova (SAFA) Europske konferencije civilnoga zrakoplovstva (ECAC), ali i da se s ciljem primjerene provedbe tih direktiva mora prilagoditi administrativna sposobnost i organizacija.

Hrvatska Uprava za civilno zrakoplovstvo punopravni je član Združenih zrakoplovnih vlasti (JAA) i primjenjuje odgovarajuće postupke. Do kraja 2006. predviđene su daljnje aktivnosti povezane s održavanjem zrakoplova i izdavanjem dozvola organizacijama za održavanje te plovidbenošću zrakoplova u skladu s odredbom Uredbe Komisije br. 2042/2003 (posebice njezina dijela M.).

Hrvatska je izjavila da će provođenje istrage u slučaju nesreća biti u djelokrugu nezavisnoga odjela MMTPR-a (koji je trenutačno u osnivanju). Hrvatska smatra da su načela provođenja istrage i obveza izvješćivanja usklađeni s direktivama 94/56 i 2003/42 donesenim Pravilnikom o izvješćivanju i istraživanju sigurnosti, nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova (NN 139/05).

U odnosu na zaštitu zračnog prometa, Hrvatska velikim dijelom provodi standarde i

---

<sup>11</sup> HKZP = Hrvatska kontrola zračne plovidbe, društvo s ograničenom odgovornošću.

preporuke iz Priloga 17. dokumenta Međunarodne organizacije civilnoga zrakoplovstva (ICAO) i II. dijela dokumenta 30. Europske konferencije civilnoga zrakoplovstva (ECAC). Slijedom toga Hrvatska provodi gotovo sve zahtjeve Uredbe 2320/2002 o utvrđivanju zajedničkih pravila u području zaštite civilnoga zrakoplovstva. Hrvatska je 2003. donijela Nacionalni program zaštite zračnog prometa (NPZZP) i izmijenila i dopunila Zakon o zračnom prometu kako bi dionike u zračnom prometu obvezala na provedbu odredaba Nacionalnoga programa. To se odnosi na prijevoz putnika, tereta i pošte.

Provedbu nadzire Odbor za nacionalno civilno zrakoplovstvo, koji osigurava koordinaciju između MMTPR-a, Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva vanjskih poslova i europskih integracija, Ministarstva zdravstva, Ministarstva obrane, Ministarstva financija, Hrvatske kontrole zračne plovidbe d. o. o., Obavještajne agencije, zračnih luka i zračnih operatera.

Revizijom ICAO-a i ECAC-a, koja je obavljena 2003. godine, utvrđeno je da je provođenje mjera zaštite u Hrvatskoj na odgovarajućem stupnju.

#### *Zaštita okoliša i zaštita putnika*

Hrvatska je donijela Zakon o zaštiti od buke (NN 20/03), kojim se djelomično utvrđuju odredbe Direktive 2002/49, koje se odnose na utvrđivanje i upravljanje bukom iz okoliša. Hrvatska još dopušta korištenje zrakoplova iz poglavlja 2. (Prilog 16. Međunarodne organizacije civilnoga zrakoplovstva) uz posebnu dozvolu Hrvatske uprave za civilno zrakoplovstvo te stoga nije u skladu sa zahtjevima Direktive 92/14.

Vezano uz zaštitu putnika u skladu s Uredbom 261/2004 o utvrđivanju zajedničkih pravila u vezi s nadoknadom i pomoći putnicima u slučaju zabrane ukrcaja i otkazivanja ili dugih kašnjenja letova, nacionalno zakonodavstvo još nije usklađeno s pravnom stečevinom. Vezano uz Odluku 2001/539 o zaključcima Europske zajednice o Konvenciji za izjednačivanje nekih pravila u međunarodnom prijevozu zrakom, Hrvatska je ukazala na potrebu ratifikacije Montrealske konvencije kao prve faze te je izjavila da je postupak u tijeku. Hrvatska smatra da Croatia Airlines, pri polasku iz zračnih luka EU-a, već u praksi provodi pravnu stečevinu u području prava putnika.

## **II. f. Pomorski promet**

### *Pristup tržištu*

Hrvatska je usvojila Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06) u skladu s Uredbom 4055/86, primjenjujući načelo slobode pružanja usluga u pomorskom prometu među državama članicama i između država članica i trećih zemalja. Stoga ne postoje ograničenja za pristup međunarodnom linijskom pomorskom prometu između Hrvatske i stranih pristaništa. Međutim, zakonodavstvo nije usklađeno s Uredbom 3577/92 koja se odnosi na pomorsku kabotažu jer prijevoz robe i putnika između hrvatskih luka mogu obavljati samo brodovi hrvatske državne pripadnosti. Hrvatska je ukazala na to da do pristupanja očekuje teškoće u primjeni te Uredbe. Hrvatska je također naglasila posebnosti javnog obalnog linijskog prijevoza, koji povezuje 49 naseljenih otoka sa 46 redovitih linija, od kojih je 40 neprofitabilno zbog nedovoljne razvijenosti otoka i slabe nastanjenosti te zbog velikih sezonskih oscilacija.

### *Tehnički i socijalni uvjeti – međunarodni odnosi*

Hrvatska je članica Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i Međunarodne organizacije rada (ILO). Stoga primjenjuje sve konvencije, protokole i kodekse, kao i sve ostale akte i pravila donesena pod okriljem navedenih organizacija. Hrvatska je izjavila da će do pristupanja Hrvatski registar brodova (HRB) pripremiti i donijeti tehnička pravila.

Vežano uz upis plovila, uvjeti i postupci utvrđeni su Pomorskim zakonikom (NN 181/2004), temeljnim zakonom u području pomorskoga prometa. Uvjeti za upis uključuju potvrdu tehničkih obilježja broda. Hrvatska je potvrdila da je potrebno uskladiti zakonodavstvo s Uredbom 789/04 donošenjem novih tehničkih pravila za statutarnu certifikaciju brodova, koja će se početi izrađivati od siječnja 2008. godine.

Hrvatska je naglasila da je središnji elektronički upisnik, iako trenutačno ne postoji, u fazi razvoja i da će biti dovršen do kraja 2007. godine. Strana poduzeća moraju biti registrirana u Hrvatskoj, iako bi prema sudskoj praksi EU-a bilo dopušteno samo registriranje podružnice. Što se tiče državljanstva posade registriranoga plovila, zapovjednik broda mora biti hrvatski državljanin.

Vežano uz socijalne uvjete, hrvatsko je zakonodavstvo usklađeno s mjerodavnim standardima ILO-a i IMO-a i djelomično usklađeno s Direktivom 1999/63<sup>12</sup> te potpuno usklađeno s Direktivom 1999/95 o provedbi odredaba koje se odnose na radno vrijeme pomoraca na brodovima koji pristaju u lukama Zajednice.

Hrvatska je ugovorna strana mnogih međunarodnih konvencija i instrumenata, među kojima su: SOLAS iz 1974., SOLAS PROTOKOL iz 1988., MARPOL iz 73./74., MARPOL PROTOKOL iz 1997., LL iz 1966., LL PROTOKOL iz 1988., TONNAGE iz 1969. i CSC iz 1972. godine. Hrvatska smatra da se određeni dijelovi pravne stečevine u ovom području ne mogu primijeniti u praksi prije datuma pristupanja, poglavito oni iz Odluka 77/587, 78/774 i 83/573 i Uredaba 4057/86 i 4058/86.

#### *Sigurnost plovidbe: nadzor – tehnička i operativna pravila – okoliš – institucije*

Hrvatska je izradila pretpristupnu pomorsku strategiju te istaknula da je posljednjih godina uložila velik napor u povećanje sigurnosti plovidbe i sigurnosne zaštite brodova. U području nadzora države zastave broda (FSC) učestalost zaustavljanja brodova u posljednjih se deset godina smanjila s 23,91 % na 4,88 % u 2005., dostižući tako prosječni postotak Europske unije. Iako se još nalazi na sivoj listi Pariškoga memoranduma, Hrvatska namjerava prije pristupanja dospjeti na bijelu listu. Hrvatska će svoje zakonodavstvo u području pomorskoga prometa uskladiti s Direktivom 94/57, izmijenjenom i dopunjenom, o zajedničkim pravilima i standardima za inspekcijски pregled i nadzor brodova do 2008. Statutarnu certifikaciju brodova provodi Hrvatski registar brodova (HRB). Hrvatska tijekom procesa pregovora namjerava za Hrvatski registar brodova zatražiti status priznate organizacije nakon pristupanja.

Vežano uz **nadzor države luke (PSC)**, nacionalno je zakonodavstvo Pravilnikom o obavljanju inspekcijškog nadzora sigurnosti plovidbe usklađeno s Direktivom 95/21 (izmijenjenom i dopunjenom) i Direktivom 956/40 (o obrascu službene iskaznice inspektora). Sukladno navedenim direktivama inspektori sigurnosti trajno se usavršavaju. Što se tiče službenih postupaka prijave brodova u lukama, hrvatsko je zakonodavstvo usklađeno s Direktivom 2002/06 o službenom postupku prijave za

<sup>12</sup> Vežano uz Sporazum o organizaciji radnog vremena pomoraca, koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Savez sindikata prometnih radnika u Europskoj uniji (FST).

brodove koji dolaze i/ili odlaze iz luka država članica Zajednice.

Što se **nadzora pomorskoga prometa** tiče, odredbe Odluke 92/143 o radijskim navigacijskim sustavima za Europu i Direktive 2002/59 o uspostavljanju sustava nadziranja brodskog prometa i informacija Zajednice (VTMIS) djelomično su prenesene u hrvatsko zakonodavstvo. Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka mjerodavno je za provedbu toga sustava za Jadransko more. Hrvatska je naglasila da se VTMIS razvija u tri faze: završetak infrastrukture automatskoga identifikacijskog sustava (AIS) do 2008., završetak sustava radarske kontrole i drugih sustava do 2009. i razmjena podataka (o raspoloživosti) na razini regije i EU-a, a potpuna je tehnička i operativna integracija sustava VTMIS predviđena za 2010. godinu. Razmjena podataka o opasnim tvarima i materijalima (HAZMAT) uspostavljena je za sustav izvješćivanja za Jadransko more (ADRIREP), ali ostali podaci koji se traže u skladu s Direktivom još nisu obuhvaćeni.

Vezano uz certifikaciju **pomorske opreme**, zakonodavstvo je djelomično usklađeno. Međutim, što se same provedbe tiče, Hrvatski registar brodova provodi taj postupak primjenjujući standarde Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije za normizaciju (ISO) i Međunarodne elektrotehničke komisije (IEC) te odgovarajućih modula Direktiva 79/115 i 96/98, kako su izmijenjene i dopunjene.

Zakonodavstvo u području **tehničkih i operativnih pravila** djelomično je usklađeno s pravnom stečevinom. To obuhvaća:

- potpuno prenošenje i provedbu zahtjeva EU-a za putničke brodove (Uredba 336/2006, Direktive 98/18 – 98/41 – 1999/35 i 2003/25) do početka 2008. (za certifikaciju putničkih brodova, zahtjeve sigurnosti za ro-ro brodove, registraciju putnika na putničkim brodovima, istraživanje pomorskih nezgoda ili inspeksijski nadzor plovidbe)

- tehničke zahtjeve za ribarske brodove u skladu s Direktivom 97/70.

Hrvatska svoje zakonodavstvo koje se odnosi na obveze lučkih uprava, terminala za rasuti teret i zapovjednika brodova smatra usklađenim na temelju Direktive 2001/96 (izmijenjene Direktivom 2002/84) o brodovima za rasuti teret.

Hrvatska smatra da je razina usklađenosti njezinog zakonodavstva koje se odnosi na postupno isključenje iz plovidbe tankera za prijevoz nafte s jednostrukom oplatom (Direktiva 417/2002 i naknadne izmjene) te zahtjeve za posade (potvrde o zdravstvenom stanju, vremenu rada i odmora) dobra. Hrvatska je priopćila da je uskladila svoje zakonodavstvo vezano uz zaštitu okoliša s Direktivom 2000/59 te da će odredbe Uredbe 782/2003 prije pristupanja biti obuhvaćene Konvencijom o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova (ASF) nakon njezine ratifikacije krajem 2006. godine. Što se tiče institucija, poglavito sudjelovanja u Europskoj agenciji za pomorsku sigurnost (EMSA), Hrvatska je izjavila da će do pristupanja primijeniti Uredbe 1406/2002 i 2099/2002. Hrvatska već surađuje s EMSA-om.

#### *Sigurnost pomorskoga prometa*

Hrvatska je velikim dijelom uskladila svoje zakonodavstvo s Uredbom 725/04 o zaštiti na brodovima i u pristaništima i trebala bi je provesti do kraja 2009. u skladu s mjerodavnim nacionalnim planom. Hrvatska je članica Konvencije SOLAS 74 te je stoga prenijela mjerodavne odredbe (poglavlje XI/2 i Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora – ISPS) u Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (NN 48/04) te u Tehnička pravila.

Prema izjavi Hrvatske, Direktiva 2005/65 će se do pristupanja provesti u okviru izmjena i dopuna ovoga Zakona.

Za provođenje pomorske sigurnosti odgovara Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (MMTPR) i Ministarstvo unutarnjih poslova, poglavito odobrenjem planova sigurnosne zaštite luka i certifikacije brodova prema kodeksu ISPS (Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora) te inspekcijom brodova u međunarodnoj plovidbi.

## **II. g. Državne potpore**

Hrvatska smatra da je nacionalno zakonodavstvo u području državnih potpora djelomično usklađeno s pravnom stečevinom EU-a<sup>13</sup>. Prenošenje Priopćenja C(2005)312 o financiranju zračnih luka planirano je do 2007. godine. Na snagu su stupili novi zakoni: Zakon o državnim potporama (prosinac 2005.) i Uredba o državnim potporama (svibanj 2006.). Osnovana je Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, koja organizira postupno ukidanje postojećih neusklađenih državnih potpora i koja već daje svoje mišljenje prije donošenja svake nove odluke o državnim potporama.

Velik broj subvencija predviđen je za sve oblike prijevoza.

Hrvatska je napomenula da bitan dio lokalnoga i regionalnoga javnog prijevoza financiraju općine, regionalne vlasti i središnje vlasti. Smatra da postoje financijski sustavi koji nisu usklađeni s presudom Altmark i Uredbama 1191/69 i 1107/70. Stoga Hrvatska upravo poduzima mjere za procjenu trenutne situacije i predložit će mjere za usklađivanje tih financijskih sustava s pravnom stečevinom.

Program razvitka za sektor prometa unutarnjim plovnim putovima predviđa davanje državne potpore samo u području istraživanja i zaštite okoliša, dok su do 2005. državnu potporu dobivali programi za ublažavanje ratnih šteta. Sektor zračnoga prometa dobiva državnu potporu ili za održavanje infrastrukture u zračnim lukama (terminali, sigurnosna i zaštitna oprema i operativno upravljanje) ili za osiguranje financijske nadoknade za jedinoga redovitog zračnog prijevoznika, Croatia Airlines. Hrvatska je naglasila da Croatia Airlines prometuje na nekim neprofitabilnim linijama i da je cilj financijske nadoknade pokrivanje razlike između stvarnih operativnih troškova i dobiti na tim rutama.

Sektor pomorskoga prometa ostvaruje veliku korist od različitih financijskih potpora u skladu s odredbama Pomorskoga zakonika: vlasnici brodova koji plove u međunarodnoj plovidbi izuzeti su od plaćanja poreza na dobit, članovi posade na brodovima izuzeti su od plaćanja poreza, a stipendije za studij pomorstva u potpunosti financira država. Osim toga, radi stimuliranja obnove flote i jačanja hrvatskih brodarskih poduzeća, predviđena je državna potpora vlasnicima brodova u iznosu do 10 % ukupnih troškova gradnje za gradnju novih brodova, čiji je cilj podupiranje obnove flote u Hrvatskoj.

Konačno, ocijenit će se sustav davanja koncesije za sve vrste prijevoza u skladu sa Zakonom o koncesiji koji će biti donesen 2007. godine.

---

<sup>13</sup> Uredbe 1191/69 – 1107/70 – 2408/92 i priopćenje C(2005)43.

## II. h. Satelitska navigacija

Hrvatska je svjesna da će uredbe o osnivanju sustava Galileo (Uredba 876/2002 i Uredba 1321/04) biti primjenjive tek nakon pristupanja.

## III. OCJENA STUPNJA USKLAĐENOSTI I PROVEDBENIH KAPACITETA

Sveukupno gledano, Hrvatska je ostvarila zadovoljavajuću razinu usklađenosti u pripremama za pristupanje. Ipak, potrebna su daljnja poboljšanja i u zakonodavstvu i u njegovoj provedbi. Najproblematičnija područja potrebno je ograničiti na neka određena pitanja. Pristup tržištu sam po sebi nije ugrožen, ali neka bi ograničenja na njega mogla utjecati, prije svega u području cestovnoga i pomorskoga prijevoza u kabotaži. U području željeznica uspostavljanje potpunog funkcioniranja tržišta moglo bi dulje potrajati. Vezano uz državne potpore, sektor pomorskoga prometa još prima značajne subvencije. Konačno, što se zračnoga prometa tiče, Sporazum o zajedničkom europskom zračnom prostoru (ECCA) prvi je važan korak, no njegovo će provođenje zahtijevati pomno praćenje.

### III. a. Cestovni promet

Pravni okvir u području cestovnog prometa prilično je usklađen. Što se tiče *pristupa tržištu prijevoza roba i putnika*, postoje određena odstupanja kod pristupa zanimanju, sustavu izdavanja dozvola, uvođenju dozvola za vozače i prijevoza u kabotaži.

Što se tiče *cijena i fiskalnih uvjeta*, potrebno je daljnje usklađivanje sustava naplate cestarine, godišnjih poreza i klasifikacije vozila s pravilima EU-a, a interoperabilnost hrvatskih sustava naplate cestarina sa sustavima EU-a ne može se zajamčiti.

Vezano uz *socijalne uvjete*, počelo se s usklađivanjem zakonodavstva, ali operativna primjena propisa o trajanju vožnje i odmora još zaostaje, dok se s primjenom propisa o radnom vremenu još nije ni počelo. Broj kontrolnih pregleda mora se bitno pojačati, posebice pregledi u prostorijama poduzeća. Postotak pregleda koji se moraju obaviti u sljedećih nekoliko godina manji je od onoga koji se zahtijeva Direktivom 2006/22. Također je potrebno ojačati administrativnu sposobnost i upoznati se s analizom podataka dobivenih digitalnim tahografom ako se njegovo uvođenje želi provesti u okviru očito optimističnoga roka. Još postoji oko 20 000 teretnih vozila koja nisu opremljena tahografom.

*Tehnički i sigurnosni uvjeti* djelomično su usklađeni. Potrebno je poboljšati provođenje tehničkih pregleda vozila i kontrola na cesti. Velik broj vozila težine od više od 3,5 tona ili s više od 8 putničkih sjedala nije opremljen ograničavačima brzine. Vezano uz pristup zanimanju, razina osnovne stručne osposobljenosti vozača je primjerena, ali je potrebno poboljšanje periodične obuke vozača. Potrebno je poboljšati obvezno prikupljanje podataka o nesrećama u cestovnom prometu, u skladu s Odlukom Komisije 93/704 o stvaranju baze podataka Zajednice, radi usklađivanja sa zahtjevima EU-a, i to i samih podataka (bez podataka o spolu) i prebacivanja na bazu podataka CARE. Zakonodavstvo u području sigurnosti tunela i *prijevoza opasnih tvari* nije preneseno, ali se većina tehničkih odredaba provodi u praksi.

Osim usklađivanja zakonodavstva i sama provedba sučeljava se s nekim praktičnim izazovima: cjelokupna cestovna mreža nije u skladu s tehničkim zahtjevima EU-a koji se odnose na teška vozila. I što je najvažnije, administrativna sposobnost mora biti

bitno ojačana radi osiguranja valjane razine provedbe.

### III. b. Željeznički promet

Postignuta je zadovoljavajuća razina usklađenosti zakonodavnoga okvira s prvim željezničkim paketom. Međutim, još je potrebno postići restrukturiranje sektora u skladu s načelima pravne stečevine. Što se tiče *pristupa tržištu i infrastrukturi te standardizacije računa* Hrvatska mora osigurati razdvajanje državnoga željezničkog poduzeća HŽ-a, osnivanje regulatornog tijela s dovoljnim brojem zaposlenih i potpunu nezavisnost upravitelja infrastrukture, poglavito što se tiče utvrđivanja sustava naplate korisnicima i pristupa infrastrukturi željeznica. Hrvatska do ovoga trenutka nije definirala nacionalni okvir naplate za korištenje infrastrukture i dodjelu kapaciteta, a nije načinjeno ni izvješće o mreži.

Vezano uz *tehničke i sigurnosne uvjete*, usklađenost u području prijevoza opasnih tvari željeznicom<sup>14</sup> djelomično je obuhvaćena novim Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu i zajamčena primjenom međunarodnih odredaba COTIF-a i RID-a. Postojeća administrativna sposobnost ne dopušta odgovarajuću razinu provedbe u pogledu inspekcija koje je potrebno obaviti.

Hrvatsko je zakonodavstvo do određene mjere usklađeno s pravnom stečevinom u području sigurnosti u željezničkom prometu i interoperabilnosti. Međutim, potrebna nadzorna tijela kao što su tijelo za nadzor sigurnosti, tijelo za istraživanje nesreća i prijavljena tijela još nisu uspostavljena. Provedbena pravila još su definirana uglavnom na razini željezničkog poduzeća, a trebalo bi ih donositi samo mjerodavno ministarstvo. Konačno, na području Hrvatske trenutačno nisu na snazi sve tehničke specifikacije za interoperabilnosti (TSI).

Nakon restrukturiranja željeznica bit će potrebno jačanje administrativne sposobnosti kako bi se mogle obavljati sve važne funkcije.

### III. c. Unutarnja plovidba

Usklađenost zakonodavstva i operativna provedba pravne stečevine u području unutarnjih plovnih putova na početnom je stupnju. Vezano uz *pristup tržištu i priznavanje zanimanja*, Hrvatska stranim plovilima ograničava pristup infrastrukturi, a stranim državljanima pravo da obavljaju usluge prijevoza. Ograničenja poput nepostojanja uzajamnog priznavanja stručnih kvalifikacija, diploma i ovlaštenja za obavljanje prijevoza također su obuhvaćena i mjerodavnim zakonima i pravilnicima. Uvjeti za dobivanje *ovlaštenja zapovjednika* usklađeni su u praksi, ali ne i zakonski. Što se tiče *tehničkih i sigurnosnih uvjeta*, potrebno je uspostaviti Riječni informacijski sustav, a Hrvatska u tom smislu dobro napreduje. Što se tiče zakonodavstva o prilagođivanju hrvatske flote novim tehničkim zahtjevima, koje će biti doneseno do 2008. godine, mogu se očekivati prilični naponi.

Hrvatska je razradila petogodišnji razvojni plan unutarnjih plovnih putova (2007. – 2012.) kojim se predviđa potpuna pravna usklađenost zakonodavstva s pravnom stečevinom do 2008., što se čini prilično ambiciozno i stoga ne baš vjerojatno.

### III. d. Kombinirani prijevoz

---

<sup>14</sup> U 2005. godini 15,85 milijuna tona robe u Hrvatskoj prevezeno je željeznicom, a od toga je 1,97 milijuna tona (12 %) klasificirano kao opasna roba prema Pravilniku RID-a.

Što se tiče Direktive 92/106 koja se odnosi na kombinirani prijevoz, hrvatsko zakonodavstvo još nije usklađeno, no u praksi je u tom pravcu pokrenuto mnogo inicijativa.

### III. e. Zračni promet

Usklađenost zakonodavstva u području zračnoga prometa na priličnoj je razini. Što se tiče *pristupa tržištu i vanjske zrakoplovne politike*, stupanj usklađenosti zadovoljava. Tržište je na temelju bilateralnih sporazuma relativno otvoreno i Hrvatska je članica relevantnih međunarodnih organizacija i agencija. Što se tiče rastućeg broja putnika u zračnim lukama u Zagrebu, Splitu i Dubrovniku, pravna stečevina u području zemaljskih usluga mora se u potpunosti provesti jer Direktiva 95/67 sadrži odredbe koje se primjenjuju neovisno o količini prometa. Samostalno obavljanje zemaljskih usluga trebalo bi biti moguće u svim trima zračnim lukama. Ne postoji sustav praćenja pristojba zračnih luka. Velik dio pravne stečevine još nije primijenjen u nacionalnom zakonodavstvu (Uredbe 2299/89 o rezervaciji putem računala; 3925/91 o kontrolama ručne i predane prtljage; 2408/92 o pristupu zračnim linijama unutar Zajednice; 2409/92 o cijenama prijevoza i tarifama za zračni prijevoz; 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreće; 437/2003 o statističkim podacima), no potrebno je naglasiti da je Hrvatska u svibnju 2006. potpisala Sporazum o zajedničkom europskom zračnom prostoru. Stoga se država obvezala privesti kraju usklađivanje zakonodavstva i u bliskoj budućnosti primjenjivati pravnu stečevinu u području zrakoplovstva.

Vežano uz *upravljanje zračnim prometom*, usklađivanje zakonodavstva je na početku, ali Hrvatska već primjenjuje zahtjeve ICAO-a i EUROCONTROL-a. Potrebno je uspostaviti nezavisno nadzorno tijelo za kontrolu zračnog prometa, a regionalna integracija zračnog prostora još nije moguća jer Hrvatska još treba provjeriti usklađenost South East Europe Functional Airspace Block Approach (SEE FABA) i Sporazuma o srednjoeuropskom centru kontrole letenja (CEATS). Usklađenost hrvatskoga zakonodavstva u području izdavanja dozvole kontrolorima letenja na priličnoj je razini.

U području *sigurnosti zračnog prometa* Hrvatska je postigla dobru razinu usklađenosti. No, zakonodavstvo je i dalje potrebno usklađivati, poglavito s Uredbom 1592/2002 o zajedničkim pravilima u području sigurnosti civilnoga zrakoplovstva i s naknadnim izmjenama postupaka i standarda JAR-a, a naročito onih koji se odnose na operativne zahtjeve za zrakoplove. Usprkos tome, provedba pravila Zajednice u području sigurnosti u zračnom prometu sučeljena je s manjkom administrativne sposobnosti i odgovarajućega ustroja potrebnih tijela. To je veoma važno jer utječe na sposobnost Uprave civilnoga zrakoplovstva da osigura pravilan nadzor nad zrakoplovima, organizacijama za održavanje i operaterima te obveznim istragama jer stalna i nezavisna uprava za istrage, s dovoljnim brojem osoblja, ne postoji. Kao dio godišnjeg programa inspekcija EASA-e hrvatsku je sposobnost poštivanja obveza vezano uz nadzor nad stalnom plovidbenošću zrakoplova, održavanje, obavljanje djelatnosti i izdavanje dozvola posadi potrebno verificirati tijekom zajedničke inspekcije sa Zajedničkim zrakoplovnim vlastima (JAA) u lipnju 2007. godine.

Hrvatska je postigla dobru razinu usklađenosti u pogledu pravne stečevine u području *zaštite zračnog prometa* i 2003. donijela Nacionalni program zaštite zračnog prometa koji obuhvaća čitav spektar zahtjeva EU-a koji proizlaze iz mjerodavne pravne



stečevine. Nacionalno povjerenstvo za zaštitu zračnog prometa nadzire provedbu. Ne može se u potpunosti provesti usklađivanje s Uredbom 622/2003 o utvrđivanju mjera za provođenje zajedničkih temeljnih standarda za zaštitu zrakoplovstva jer je Prilog 1., koji sadrži tehničke pojedinosti, povjerljivog karaktera i dostupan je samo državama članicama.

Potrebno je jačanje administrativne sposobnosti u području sigurnosti i zaštite zračnoga prometa, poglavito Uprave civilnoga zrakoplovstva.

Potrebno je daljnje usklađivanje hrvatskoga zakonodavstva koje se odnosi na **zaštitu okoliša** i upravljanje bukom kako bi se zadovoljili postupci mjerenja i identifikacije gradskih zračnih luka koje su zaista pogođene bukom u skladu s odredbama Direktive 2002/03 o uspostavi pravila i postupaka u vezi s uvođenjem s bukom povezanih ograničenja djelovanja na zračnim lukama Zajednice. Također, uporabu zrakoplova iz poglavlja 2. potrebno je u potpunosti zabraniti.

Hrvatsko zakonodavstvo u području **zaštite prava putnika** nije usklađeno vezano uz kašnjenje letova, zabrane ukrcaja i otkazivanja, iako je jedini državni zračni prijevoznik već provodi u praksi pri uzlijetanju iz zračnih luka Europske unije. Hrvatsko zakonodavstvo, a posebice praksu u zračnim lukama, također je potrebno uskladiti s Uredbom (EZ-a) br. 1107/2006 Europskoga parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima invalidnih osoba i osoba s ograničenom pokretljivošću u zračnom prijevozu.

### III. f. Pomorski promet

Hrvatska je dosegla zadovoljavajuću razinu usklađenosti svojega zakonodavstva s pravnom stečevinom u području pomorskog prometa, posebice primjenom nekoliko međunarodnih konvencija i standarda. Međutim, i nadalje su prisutne određene nedosljednosti u smislu **pristupa tržištu** i državnih potpora. Ne postoji plan provođenja Uredbe 3577/92 o pomorskoj kabotaži; hrvatske vlasti upućuju na potrebu obavljanja prijevoza na neprofitabilnim redovitim linijama radi osiguranja usluga javnoga prijevoza.

Hrvatska je osigurala priličnu razinu usklađenosti kad je riječ o **tehničkim i socijalnim uvjetima**, ali u važećem sustavu upisa brodova postoji niz ograničenja u vezi s registracijom tvrtke: ona, naime, kako bi mogla biti registrirana, mora biti osnovana u Hrvatskoj, ili zahtjevi vezani uz državljanstvo vlasnika brodova.

Što se **međunarodnih odnosa** tiče, Hrvatska je članica relevantnih međunarodnih organizacija (IMO, ILO itd.) i primjenjuje međunarodne konvencije i instrumente (SOLAS, MARPOL itd.)

Razina usklađenosti u području **sigurnosti pomorskog prometa** vezano uz nadzor države zastave (FSC) i nadzor države luke (PSC) na zadovoljavajućoj je razini. Ustrojem inspeksijskih služba omogućeno je dobro decentralizirano provođenje, koje ovisi o središnjem uredu koji koordinira sedam ureda lučkih kapetanija na regionalnoj razini. Ipak, potrebno je dalje jačati administrativnu sposobnost za provođenje nadzora. Anticipiranom primjenom međunarodnih standarda i propisa EU-a omogućena je dobra razina usklađenosti u području pomorske opreme, ali sustav upravljanja prometom još ne djeluje u skladu sa zahtjevima VTMS-a. Što se tiče tehničkih i operativnih pravila, razina usklađenosti je dobra u području zakonodavstva koje se odnosi na brodove za prijevoz rasutoga tereta, posade i obvezatno uvođenje

naftnih tankera s jednostrukom oplatom. Potrebno je daljnje usklađivanje u području putničkih brodova i ribarskih plovila.

U području *zaštite pomorskoga prometa* postignuta je prilična razina usklađenosti. Planirano je daljnje usklađivanje zakonodavstva koje se odnosi na Direktivu 2005/65 o povećanju zaštite u lukama. Potrebno je ojačati administrativnu sposobnost radi osiguranja primjerene razine kontrole.

### **III. g. Državne potpore**

Pravni okvir u području državne potpore i tržišnog natjecanja, što se primjenjuju u sektoru prometa, u ograničenoj je mjeri usklađen s pravnom stečevinom, no u posljednjih nekoliko godina učinjeni su veliki naponi kako bi se ostvarilo bolje usklađivanje. Zakonodavstvo u području državnih potpora prošlo je reformu tijekom 2005. i 2006. godine, a Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja mora dati svoju suglasnost prije svake potencijalne dodjele predviđene državne potpore.

Državna se potpora dodjeljuje za sve oblike prijevoza prema njihovim specifičnostima, a najveća se potpora dodjeljuje sektorima zračnoga i pomorskoga prometa. Croatia Airlines ne dobiva državnu potporu samo za Obveze javne usluge (PSO) već i kroz druga sredstva, npr. kreditna jamstva. Potrebno je usklađivanje nacionalnoga zakonodavstva s Uredbom 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu među državama članicama (pomorska kabotaža) i Uredbom 4055/86, kojom se također obuhvaća i promet između država članica i trećih zemalja.

Četiri kriterija utvrđena u presudi Altmark moraju se prenijeti u nacionalno zakonodavstvo, a definicija usluga od javnog interesa treba biti jasnija. Stoga su potrebna poboljšanja radi potpunoga usklađivanja zakonodavstva i omogućivanja odgovarajuće razine provođenja. U tu je svrhu osnovan poseban odbor. Vremenski okvir za usklađivanje vezan je uz Nacionalni plan za pristupanje Hrvatske Europskoj uniji.

### **III. h. Satelitska navigacija**

Nakon što se sustav stavi u pogon, Hrvatska će moći sudjelovati u relevantnim aktivnostima.