

Pomorska i prometna politika Europske unije

Zurak, Matea

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:764236>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-04**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

MATEA ZURAK

**POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE –
NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE –
NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI
MARITIME AND TRANSPORT POLICY OF EUROPEAN UNION-
PRINCIPLES, GOALS AND INSTRUMENTS**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Strateški razvoj pomorskog sustava

Mentor: : doc. dr. sc. Dražen Žgaljić

Studentica: Matea Zurak

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074496

Rijeka, rujan 2022.

Student/studentica: Matea Zurak

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074496

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

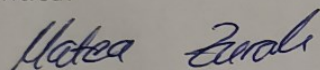
Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE – NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI

izradila samostalno pod mentorstvom doc. dr. sc. Dražen Žgaljić

U radu sam primijenila metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica:



Matea Zurak

Studentica: Matea Zurak

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074496

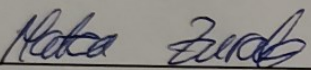
IZJAVA STUDENTA – AUTORA

O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica - autor



(potpis)

SAŽETAK

Prometna i pomorska povezanost je od iznimne važnosti za Europsku uniju. Ako nema prometne povezanosti, nema integriranog tržišta. Na razvoj pomorske i prometne politike utječe velika složenost prometnog sektora, različit utjecaj europske politike u različitim zemljama te velike razlike u infrastrukturi zaštita okoliša i onečišćenje uzrokovano prometnim sustavom u smislu emisija i ekoloških troškova potrebne infrastrukture. Stoga EU mora uzeti u obzir sve potrebe i mogućnosti država članica, promičući akcije za povećanje razvoja veza na europskoj razini, iz šire perspektive od tradicionalnih nacionalnih planova. Uspjeh Europske unije u ovom važnom području odredit će brzinu integracije u drugim područjima i nužnost povećanja veza između država članica Europske unije kako bi se osiguralo da njezine dobrobiti dosegnu cijeli teritorij Zajednice.

Ključne riječi : pomorska politika, prometna politika, Europska unija

SUMMARY

Transport and maritime connectivity is of exceptional importance for the European Union. If the traffic connection does not exist, then the integrated market does not exist. The development of maritime and transport policy is influenced by complexity of the transport sector, the different influence of European policy in different countries and the large differences in infrastructure, environmental protection and pollution caused by the transport system in terms of emissions and environmental costs of the necessary infrastructure. Therefore, the EU must take into account all the needs and possibilities of the member states, promoting actions to increase the development of ties at the European level, from a broader perspective than traditional national plans. The success of the European Union in this important area will determine the speed of integration in other areas and the necessity to increase the ties between the member states of the European Union to ensure that its benefits reach the entire territory of the Community.

Keywords: maritime policy, transport policy, European Union

SADRŽAJ	
SAŽETAK.....	I
SUMMARY.....	II
SADRŽAJ.....	III
1. UVOD.....	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	1
1.4. ZNANSTVENE METODEDE	1
1.5. STRUKTURA RADA	2
2. OPĆENITO O POMORSKIM I PROMETNIM POLITIKAMA.....	3
2.1. POMORSKA POLITIKA EU	3
2.1.1. Integrirana pomorska politika	4
2.2. PROMETNA POLITIKA EU.....	5
2.3. NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI PROMETNE I POMORSKE POLITIKE EU	7
2.3.1. Načela pomorske politike.....	7
2.3.2. Ciljevi pomorske politike	9
2.3.3. Instrumenti pomorske politike	9
2.3.4. Načela prometne politike	9
2.3.5. Ciljevi prometne politike	10
2.3.6. Instrumenti prometne politike.....	11
3.OPĆENITO O EUROPSKOJ UNIJI.....	13
3.1. PRIORITETI EUROPSKE UNIJE U PODRUČJU TRASNPORTA	13
3.2. PRAVNO UREĐENJE PROMETA U EU	14
3.2.1. BIJELA KNJIGA.....	14
3.2.1.1.Plan za jedinstveni europski prometni prostor	14
3.2.1.2.Smjer politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011.-2020.....	15
3.2.1.3.Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije.....	18
3.2.1.4.Upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture	21
3.2.1.5.Mjere za unaprjeđenje realizacije transeuropske mreže.....	22

4. ODRŽIVI RAZVOJ U PROMETU	25
4.1. ZNAČAJ POMORSKE I PROMETNE POLITIKE U ODRŽIVOM RAZVOJU	25
4.2. STRATEGIJA ZA ODRŽIVU I PAMETNU MOBILNOSTI	25
4.2.1. Održivi transport	28
4.2.2. Pametan transport.....	28
4.2.3. Pouzdan transport.....	29
4.3. GREEN DEAL	30
4.4. BLUE GROWTH	31
4.5. BUDUĆI PLAN POD NAZIVOM EUROPSKI PLAN OPORAVKA.....	35
4.6. SURADNJA SA EUROPSKOM KONFERENCIJOM EUROPSKIH MINISTARA PROMETA	41
5. KORELACIJA RH SA POLITIKAMA EUROPSKE UNIJE.....	43
5.1. STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA RH 2017. DO 2030.	43
5.2. STANJE PROMETNE SIGURNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	44
5.2.1. Analiza kritičnih čimbenika nastanka prometnih nesreća	45
5.2.2. MJERE PREMA PODRUČJIMA DJELOVANJA	49
5.3. PROJEKTI RH	50
5.4. USPOREDBA PROMETNIH SUSTAVA RH SA DRŽAVAMA ČLANICAMA ...	53
6. ZAKLJUČAK	59
LITERATURA	61
POPIS SLIKA.....	63
POPIS TABLICA.....	63
POPIS GRAFIKONA	63

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Na osnovi relevantnih činjenica o problematici znanstvenoga definiran je sljedeći problem istraživanja: Različite prometne politike u državama članicama Europske unije otežavaju njenu povezanost te utječu na sam gospodarski razvoj EU-a.

Definirani predmet istraživanja je sljedeći: Potrebno je uspostaviti jedinstvenu prometnu politiku unutar EU-a. To će se omogućiti uvođenjem raznih strategija i usklađivanjem politika država članica.

Problem i predmet istraživanja odnose se na dva međusobno povezana objekta istraživanja, i to: Prometna politika EU i pomorska politika EU.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sustavnim proučavanjem pomorske i prometne politike Europske unije uviđa se značaj Europske unije za sve zemlje članice u prometnim granama. Kvalitetnim i uspješnim politikama i strategijama omogućuje se bolja prometna povezanost te se na taj način konkurira ostatku svijeta.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u sljedećemu: Predstaviti način na koji politika utječe na cjelokupni pomorski i prometni sustava EU-a. Istražiti njene ciljeve, načela, strategije i probleme. Prikazati kako se primjenom adekvatne politike stvara se bolja povezanost i jača gospodarski razvoj EU-a.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda konkretizacije, komparativna metoda, metoda deskripcije, povijesna metoda, statistička metoda.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

U drugom dijelu rada definirana je općenito pomorska i prometna politika, te su predstavljeni ciljevi, načela i instrumenti ovih politika.

Treći dio rada odnosi se na Europsku uniju i razvoj prometna unutar nje. Detaljno su objašnjene Bijele knjige o prometu i prikazan je pravni okvir prometa unutar EU.

Četvrti dio rada fokusiran je na razvoj održivog prometa unutar EU. Navedene su i detaljno objašnjene strategije i inicijative, koje je EU poduzela ili planira poduzeti kako bi se osigurao pravi put za razvoj održivog prometa.

U petom dijelu predstavljena je hrvatska prometna politika te njena korelacija s politikom EU-a. Napravljena je i usporedba prometnog sustava Hrvatske s ostalim sustavima zemalja članica.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. OPĆENITO O POMORSKIM I PROMETNIM POLITIKAMA

2.1. POMORSKA POLITIKA EU

Pomorski prijevoz bitna je sastavnica svakog programa za održivi razvoj jer se svijet oslanja na sigurnu, zaštićenu i učinkovitu industriju međunarodnog brodarstva. Imajući to na umu, IMO je razvio koncept održivog pomorskog prometnog sustava s ciljevima pružanja nacrtu za zemlje za razvoj svoje pomorske prometne infrastrukture na siguran, učinkovit i ekološki prihvatljiv način, u skladu s globalnim procesom razvoja održivog razvoja i ciljevi koji su pokrenuti na Rio+20 summitu o održivom razvoju 2012.¹

S ovim sveobuhvatnim regulatornim okvirom koji je uspostavljen i novim pristupom pružanju tehničke pomoći, IMO je također uveo koncept pružanja pomoći svojim državama članicama u formuliranju i razvoju nacionalnih politika pomorskog prometa (u daljnjem tekstu: NMTP), čime je ojačao pomorske kapacitete i doprinos postizanju ciljeva održivog razvoja.

NMTP je izjava o načelima i ciljevima za usmjeravanje odluka u sektoru pomorskog prometa s ciljem postizanja pomorske vizije države i osiguravanja da se sektorom upravlja na učinkovit, održiv, siguran i ekološki prihvatljiv način².

Dobro strukturiran i implementiran NMTP može zemlji dati alate koji su joj potrebni da postane učinkovit sudionik u pomorskom sektoru i da iskoristi puni potencijal plavog gospodarstva. Štoviše, NMTP-ovi su također komplementarni konceptu "Plave ekonomije" koji je usko povezan s održivim razvojem i malim otočnim državama u razvoju.

Kako bi pomoglo zemljama u razvoju u formuliranju i poboljšanju njihovih NMTP-ova, tajništvo je u bliskoj suradnji sa Svjetskim pomorskim sveučilištem razvilo paket obuke i materijal o razvoju, usvajanju i ažuriranju NMTP-ova.

Paket obuke sastoji se od trodnevne radionice za osoblje uključeno u pripremu NMTP-a i jednodnevnog seminara za više dužnosnike u prometu koji su uključeni u proces pregleda i usvajanja NMTP-a. Paket obuke ima dvojake ciljeve:

¹ *What Is A National Maritime Transport Policy?*, <https://www.marineinsight.com/videos/what-is-a-national-maritime-transport-policy/> (05.08.2022)

² *Maritime Transport Policy*, <https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/NationalMaritimeTransportPolicy.aspx> (05.08.2022.)

- pružiti standard znanja i vještina svim sudionicima, kako bi im se omogućilo razumijevanje glavnih elemenata ugrađenih u politiku pomorskog prometa i njezinih temelja,
- osigurati ispravno razumijevanje obveza država i njihovih implikacija, prilikom formuliranja pomorske politike i zakonodavstva na temelju međunarodnih pomorskih ugovora.

Paket obuke, koji ima široku globalnu dimenziju i nije specifičan za državu, istražuje i potiče raspravu o prioritetima i izazovima u formuliranju i razvoju politike pomorskog prometa na nacionalnoj razini te raspravlja o informacijskoj bazi i spremnosti koja je neophodna za razvoj i provedbu takve politike fokusirajući se na ispunjavanje globalnih i regionalnih standarda. U različitim regijama svijeta od posljednjeg tromjesečja 2015. održan je niz pilot događaja obuke, koji se sastoje od regionalnih i nacionalnih radionica i seminara, usmjerenih na procjenu izvedbe i materijala obuke i njezinog utjecaja na korisnike. potom je materijal paketa obuke dovršen i preveden na francuski i španjolski kako bi se omogućilo pružanje obuke na drugim jezicima zainteresiranim državama članicama.

2.1.1. Integrirana pomorska politika

Integrirana pomorska politika Europske unije cjelovit je pristup svim politikama Europske unije koje se odnose na more.³ Ona se temelji na ideji da koordiniranjem svojih različitih međusobno povezanih aktivnosti u morima, morima i obalama, EU može izvući veće koristi od morskog prostora uz manji utjecaj na okoliš. Cilj politike je stoga jačanje tzv. plave ekonomije, koja uključuje sve oceanske gospodarske aktivnosti.

U nastavku su navedeni ciljevi navedene politike:

- postizanje najvišeg stupnja održivog korištenja oceana i mora kako bi se omogućio rast pomorskih područja i priobalnih regija u pogledu pomorskog prometa, morskih luka, brodogradnje, radnih mjesta u pomorskom sektoru, okoliša i upravljanja ribarstvom;

³ *Integrirana pomorska politika Europske unije*, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/121/integrirana-pomorska-politika-europske-unije> (05.08.2022.)

- izgradnja baze znanja i inovacija za pomorsku politiku s pomoću sveobuhvatne europske strategije za istraživanje mora i pomorstva (npr. Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji (2008/56/EZ) i program Obzor 2020.
- poboljšanje kvalitete života u obalnim područjima poticanjem obalnog i pomorskog turizma, izradom strategije Zajednice za sprečavanje katastrofa i razvojem pomorskog potencijala najudaljenijih regija i otoka EU-a;
- promicanje vodeće uloge EU-a u međunarodnim pomorskim pitanjima pojačanom suradnjom na razini međunarodnog upravljanja oceanima i, na europskoj razini, europskom politikom susjedstva i sjevernom dimenzijom
- povećanje vidljivosti pomorske Europe s pomoću internetske aplikacije „Europski atlas mora” kao načina isticanja zajedničke europske pomorske baštine i obilježavanjem godišnjeg Europskog dana pomorstva 20. svibnja.⁴

2.2. PROMETNA POLITIKA EU

Prometna politika predstavlja skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava određene države ili regionalne grupacije kako bi se povećao njegov doprinos razvoju društva⁵.

Države članice su unutar Rimskog ugovora, jednog poglavlje, posvetile važnost zajedničkoj prometnoj politici. Stoga je promet jedan od prvih sektora zajedničke politike EU-a. Uspostavljanje zajedničkog prometnog tržišta, odnosno stvaranje slobodnog i otvorenog tržišta najvažnije je cilj. Taj je cilj uvelike postignut jer se i željezničko tržište postupno otvara konkurenciji, a otvaranjem prometnog tržišta stvoreni su jednaki uvjeti za različite vrste prijevoza pojedinačno kroz međusobni odnos. Stoga, radi usklađivanja administrativnih,

⁴ Ibidem

⁵ *Utjecaj prometne politike na cestovni promet*, <https://dabar.srce.hr/en/islandora/object/fpz%3A435> (05.08.2022.)

pravnih i regulatornih odredbi država članica, uključujući njihove tehnološke, društvene i financijske okolnosti s vremenom su postale od sve veće važnosti.

Istraživanje prometne politike i primjena legitimnosti mjera, radnji, alata i povezanih resursa, potencijala i sposobnosti prisutna je u sljedećim područjima: prometna tehnologija, organizacija prometa, prometna ekologija, prometno pravo i dr. Temelj odgovorne prometne struke i znanosti obuhvaća planiranje i politiku prometne strategije. Nije ju moguće temeljiti samo na osnovu zadovoljstva prijevozne potražnje, već se mora pratiti i porast prometa te ga usmjeravati modeliranjem opcija koje potiču željenu potražnju. Zbog utjecaja na funkcioniranje i razvoj prometa u najširem smislu, prometna politika utvrđuje ciljeve i pravce razvoja, smjernice za realizaciju ciljeva, uvjete poslovanja i razvojne mogućnosti prometnih poduzeća kao gospodarsku granu razvoja prometa. S obzirom na razinu i vrstu značaja određenih ciljeva ove politike razlikujemo opće ili primarne i specifične ili sekundarne ciljeve. Primarni ciljevi prometne politike su aktivno sudjelovanje u gospodarskom rastu i blagostanju, doprinos u povećanju efikasnosti u prometnom sustavu i njegovoj ekonomičnosti, vođenje brige o zadovoljenju društveno- prometnih potreba te stalno praćenje negativnih učinaka prometa na način da se uklone ili ublaže.

Čimbenici koji utječu na razvoj prometne politike su:

- društveno-politička i gospodarska važnost prometa,
- postojanje štetnih eksternih učinaka prometa,
- djelomična tendencija prema monopolizaciji tržišta prometnih usluga ⁶

Sposobnost premještanja ljudi i robe na brz, učinkovit i jeftin način osnovno je načelo EU-a za postizanje ciljeva dinamičnog gospodarstva i kohezivnog društva. Promet je žila kucavica gospodarstva, pa kako industrija raste i razvija se, kroz politiku ulaganja u infrastrukturu, razvijala se kvaliteta, posebice cestovni promet. Prijevoz je važan dio troška proizvodnje i finalne cijene proizvoda, a moderan, učinkovit i konkurentan sustav predstavlja najbolju garanciju da se raznovrsni proizvodi plasiraju na tržište s najboljom cijenom i najvišim standardom kvalitete usluge. Iz tog razloga promet znači izvornu vezu EU-a sa

⁶ Ibidem

svjetskim gospodarstvom te je također igra veliku ulogu u povezivanju proizvoda i ljudi diljem EU-a, posebno u udaljenim područjima.

Među glavnim ciljevima je povećati tržišnu konkurentnost načina prijevoza koji ne zagađuju okoliš, uspostaviti integriranu prometnu mrežu dva ili više načina prometa (željeznički-cestovni promet i multimodalni promet), stvoriti jednake uvjete između više vrsta transporta na tržištu, pošteno naplaćujući troškove koje prouzrokuju. Unatoč brojnim naporima, za europsku prometnu politiku i dalje veliki izazov predstavlja održivosti, posebice u rješavanju problema globalnog zatopljenja, pri čemu gotovo četvrtina svih emisija stakleničkih plinova otpada na promet. Nadalje, u Europi je promet jedini sektor u kojem su se emisije stakleničkih plinova povećale za gotovo 22% od 1990. godine (te su se razine emisije počele smanjivati nakon recesije 2008. godine, no dugoročno gledano, još uvijek postoji uzlazni trend).

2.3. NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI PROMETNE I POMORSKE POLITIKE EU

2.3.1. Načela pomorske politike

Načela pomorske politike se mogu definirati kao određeni kriteriji pomoću kojih se definiraju osnovna pravila funkcioniranja pomorskog sustava i ponašanje nositelja pomorske politike.

U osnovna načela pomorske politike mogu se ubrojiti: ⁷

- načelo povezivosti pomorskog sustava i gospodarskog razvoja,
- načelo usklađenog djelovanja pomorskog sustava,
- načelo slobodne ponude usluga i ravnopravne konkurencije,
- načelo društvene rentabilnosti,
- načelo jedinstva pomorskog sustava,
- načelo alokacije ekonomskih resursa,
- načelo ravnopravnosti vlasništva i slobodnog izbora,
- načelo ostvarivosti pomorske politike.

⁷ Dražen Damić, 2009., 'Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici', *Naše more*, p.105

Načelo povezanosti pomorskih sustava i nacionalnog gospodarskog razvoja temelji se na snažnoj povezanosti i interakciji između razina gospodarskog razvoja koje postižu obalne države u razvoju svojih morskih aktivnosti. Na temelju tog povezivanja identificiraju se osnovni trendovi u razvoju morskih sustava i određuju buduće razvojne politike.

Načelo usklađenog djelovanja pomorskog sustava čini osnovu za razvoj mjera za reguliranje odnosa između različitih nositelja pomorskih djelatnosti na tržištu pomorskih usluga i u ukupnom pomorskom sustavu. Dva su glavna pristupa tome, jedan je prepuštanje tih odnosa slobodnom djelovanju ekonomskih zakonitosti, prvenstveno tržišta, a drugi je vezan uz svjesno i aktivno djelovanje pomorske politike u sustavu mora. Povoljno djelovanje tržišnog prava u djelatnostima sustava pomorskog prometa treba se temeljiti na načelu da je djelovanje svjetskog pomorskog tržišta rezultat djelovanja svjetskog pomorskog tržišta, iz čega proizlaze pojedine mjere koje se primjenjuju u zemlji.

Načelo društvene rentabilnosti temelji se na obilježjima važnih pomorskih djelatnosti uključujući luke, brodogradnju te morsko brodarstvo koje su ujedno i kapitalno intenzivne djelatnosti. Značajne gospodarske aktivnosti u moru zahtijevaju značajan dugoročni investicijski kapital, a njihove aktivnosti imaju višestruke gospodarske i negospodarske, neizravne i izravne, povoljne i nepovoljne učinke. Dakle, u osnovnim djelatnostima pomorskog gospodarstva, posebice u području potrebnih objekata u izgradnji lučke infrastrukture, brodogradnji i pomorskom prometu, bilo da je utjecaj monetarni ili drugačije izražen korisno je primijeniti načelo društvene, a ne individualne rentabilnosti. Na ovaj način pokušavaju se apsorbirati svi troškovi i koristi odluka koje su važne za gospodarstvo ili društvo u cjelini.

Načelo jedinstva pomorskog sustava Polazi od postavke da je pomorski sustav jedinstven i složen tehničko-tehnološki, organizacijski i gospodarski sustav, te ga je potrebno promatrati kao cjelinu čiji su dijelovi međusobno tijesno povezani i čine odgovarajući podsustav.

Načelo ravnopravnosti vlasništva i slobodnog izbora - odnos prema državnom i osobnom vlasništvu ravnopravan je u slobodnoj konkurenciji na pomorskom tržištu. Stoga je

to dužnost vladi i drugim relevantnim nositeljima pomorske politike stvoriti uvjete koji će osigurati jednake mogućnosti zapošljavanja za sve subjekte pomorske djelatnosti. Tako će se spriječiti monopol i osigurat će se ravnopravnost i konkurentnost na tržištu

2.3.2. Ciljevi pomorske politike

Vrlo važno je uspostaviti pravilne i jasne ciljeve koji se žele ostvariti, stoga država uz pomoć svojih ciljeva uspostavlja temelj za uspješno vođenje kako pomorskih tako i ostalih politika. Da bi postavili ciljeve mora postojati jasna vizija i misija što se želi ostvariti, u ovom slučaju misija je razvitak efektivnog, održivog pomorskog sustava dok u isto vrijeme se događa i gospodarski rast. Ciljevi bi bili smanjiti okolišne i druge eksternalije povezane s prometom, promicati gospodarsku integraciju i trgovinsku konkurentnost kroz bolje prometne usluge te stvaranje radnih mjesta i oporezivog prihoda u prijevoznikom poslovanju. Među tim različitim ciljevima mogu postojati sinergije ili sukobi interesa. Primjer sukoba interesa je rezerviranje kabotaže za plovila pod nacionalnom zastavom. To se obično radi kako bi se održala nacionalna flota, stvarajući radna mjesta i oporezivi prihod. To je, međutim, štetno za promicanje vanjske trgovine jer nastoji spriječiti strane brodare da pružaju usluge prijevoza putnika i tereta na području druge države i time iskoriste raspoloživi kapacitet.

2.3.3. Instrumenti pomorske politike

Instrumenti pomorske politike su ekonomska, pravna i administrativna sredstva što ih nositelji pomorske politike ili njihove aktivnosti donose kao mjere za ostvarivanje određenog cilja ili skupine ciljeva, a dijele se u nekoliko skupina:⁸

- Instrumenti investicijske politike
- Instrumenti organizacijske politike
- Instrumenti politike cijena
- Instrumenti politike regulacije.

2.3.4. Načela prometne politike

Načela se mogu definirati kao standardi djelovanja prometnog sustava, no mogu biti i načini na temelju koji nositelji prometne politike djeluju. U nastavku su navedena načela prometne politike:

⁸ Dundović, Č., Grubišić, N. 2013, Pomorska prometna politika, 1. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka p. 15

- Načelo povezanosti prometa i ekonomije
- Načelo usklađenoga djelovanja prometnog sustava
- Načelo društvene rentabilnosti
- Načelo jedinstva prometnog sustava
- Načelo alokacije ekonomskih resursa
- Načelo ravnopravnosti vlasništva i jednake mogućnosti rada
- Načelo racionalnog izbora prometne politike
- Načelo otvorenosti prometne politike

2.3.5. Ciljevi prometne politike

Dobro postavljeni ciljevi preduvjet su za uspješnost djelovanja prometne politike. Oni moraju biti jasno definirani jer je to odredište do kojeg se želi doći. Bijela knjiga o prometu navodi 10 strateških ciljeva i mjerila.

Cilj 1: Prepoloviti korištenje automobila na konvencionalna goriva u gradskom prijevozu do 2030.; postupno ih ukidati gradova do 2050.; postići gradsku logistiku bez CO₂ u velikim urbanim središtima do 2030.

Cilj 2: Do 2050. godine doseći 40-postotni udjel održivih goriva s niskim udjelom ugljika u zračnom prometu, također do 2050. godine za 40% (ako bude izvedivo 50%) smanjiti ispuštanje CO₂ iz brodskih goriva u EU-u.

Cilj 3: 30 % cestovnog teretnog prometa preko 300 km trebalo bi se prebaciti na druge načine kao što su željeznički ili vodeni promet do 2030., a više od 50 % do 2050., olakšano učinkovitim i zelenim teretni koridori. Da bi se postigao ovaj cilj također će biti potrebno razviti odgovarajuću infrastrukturu.

Cilj 4 : Do 2050. dovršiti europsku željezničku mrežu velikih brzina. Utrostručiti postojeću željezničku mrežu velikih brzina do 2030. i održati gustu željezničku mrežu u svim državama članicama. Do 2050. većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima trebala bi se odvijati željeznicom.

Cilj 5: Potpuno funkcionalna multimodalna osnovna TEN-T mreža na čitavom teritoriju EU-a do 2030. godine, s visokokvalitetnom i visoko-kapacitetnom mrežom do 2050. godine i odgovarajućim paketom informacijskih usluga.

Cilj 6: Do 2050. godine povezati sve zračne luke iz osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti željezničkim prugama za velike brzine; osigurati dostatnu povezanost svih morskih luka iz osnovne mreže s željezničkim prugama za prijevoz tereta, i, gdje je moguće, sustavom unutarnjih plovnih putova

Cilj 7: Uspostaviti moderniziranu infrastrukturu za upravljanje zračnim prometom (SESAR) u Europi do 2020. godine i dovršiti Zajednički europski zračni prostor. Uvesti odgovarajuće sustave za upravljanje kopnenim i vodenim prometom (ERTMS , ITS , SafeSeaNet i LRIT , RIS). Uspostaviti Europski globalni navigacijski satelitski sustav (Galileo)

Cilj 8: Do 2020. uspostaviti okvir za informacije o europskom multimodalnom prijevozu.

Cilj 9: Do 2050. godine približiti nuli broj cestovnih nesreća sa smrtnim posljedicama.

Pomak prema punoj primjeni načela „korisnik plaća“ ili „zagađivač plaća“ i uključivanju privatnog sektora u rješavanje problema vezanih uz narušavanja tržišnog natjecanja, uključujući štetne subvencije, stvaranje prihoda i osiguravanje financiranja za buduća prometna ulaganja. sustav upravljanja i plaćanja

2.3.6. Instrumenti prometne politike

Prometna politika određena je kombinacijom ciljeva, instrumenata, načela, nacionalnih i javnih institucija te međunarodnih organizacija i institucija koji osiguravaju optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovo uspješno funkcioniranje, a dio su gospodarske i socijalne politike zemlje. Instrumenti prometne politike su ekonomska i administrativna sredstva koja koriste nositelji prometne politike za postizanje cilja ili niza ciljeva. Govoreći o politikama prometnih sredstava često se spominje pojam mjera prometne politike. U sektoru prometa, pravo na korištenje odgovarajućih alata i mjera pripada državi, a u nekim pravnim sustavima lokalnim vlastima. To se radi u skladu sa zakonskim i ustavnim ovlastima i kao dio općeprihvaćene prometne politike. Osim instrumenata koji su više-manje isti za gospodarstvo

u cjelini i za promet kao posebnu djelatnost, ovi instrumenti su podijeljeni u sljedećih pet skupina:⁹

1. instrumenti politike regulacije koji se odnose na tehničke standarde, ograničenje brzine, politiku parkiranja i kontrolu regulacije;
2. instrumenti politike cijena koji se odnose na definiranje cijena za korištenje cesta ili usklađivanje vozarina za javni prijevoz te na parkirališne pristojbe;
3. instrumenti investicijske politike koji se odnose na izgradnju parkirališnog prostora, poticaji ili ograničenja u izgradnji novih cesta te obnova cesta u stambenim područjima radi smanjenja brzina;
4. instrumenti organizacijske politike koji se odnose na upravljanje regionalnim javnim prijevozom, upravljanje cestama i željeznicom, međugransku suradnju te koordinacija upravljanja zračnim lukama;
5. instrumenti koji se odnose na ponašanje korisnika prijevozne službe, stimuliranje proizvodnje i upotrebe prijevoznih sredstava s manjom potrošnjom goriva i materijala te manjim nepovoljnim utjecajem na okoliš te izbjegavanja korištenja prometnica u vrijeme vršnog opterećenja;

⁹ "Padjen, J.; Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003, str. 33.

3.OPĆENITO O EUROPSKOJ UNIJI

3.1. PRIORITETI EUROPSKE UNIJE U PODRUČJU TRANSPORTA

Europska unija predstavlja regionalnu organizaciju europskih država, koja omogućuje članicama ostvarivanje zajedničkih ciljeva. Ciljevi EU-a koji su u njenim ovlastima su: promicanje mira, vrijednosti i dobrobiti svojih građana, nudeći slobodu, sigurnost i pravdu bez unutarnjih granica, dok također poduzima prave korake na svojim vanjskim granicama za reguliranje azila i useljavanja te sprječavanje i borbu protiv kriminala, stabilizira unutarnja tržišta, postiže održivi razvoj temeljen na uravnoteženom gospodarskom rastu i stabilnim cijenama i tržišnom gospodarstvu koje su vrlo konkurentne uz puni rad i društveni napredak, štiti i poboljšava kvalitetu okoliša, promicati znanstveni i tehnološki napredak, društvenu borbu protiv iznimaka i diskriminacije, promicati pravdu i socijalnu zaštitu, jednakost žena i muškaraca te zaštitu prava djece. Daljnji cilj jest povećanje teritorijalne, socijalne i ekonomske kohezije i solidarnosti među zemljama Europske unije, poštivanje raznolikosti kultura i jezika, kao i formiranje ekonomskih i monetarnih sindikata čije su valute euri. Svrha EU-a u širem kontekstu je: podržavanje i promicanje svojih vrijednosti i interesa, doprinos miru i sigurnosti i održivom razvoju Zemlje, doprinos solidarnosti i uzajamnom poštovanju među ljudima, slobodna i poštena trgovina, iskorjenjivanje siromaštva te uspostavljanje zaštite ljudskih prava, uz izričito poštivanje međunarodnog prava. Pomoću prometne politike EU pruža pomoć u održavanju europskog gospodarstva razvojem moderne infrastrukturne mreže koja čini putovanja bržim i sigurnijim, a istovremeno promiče digitalna i održiva rješenja.

Bitnu ulogu u ostvarivanju klimatskih ciljeva EU-a igra implementacija inovativnih i održivih prijevoznih sredstava. Kada naše društvo postaje sve mobilnije, politika Europske unije podržava prometni sustav kako bi se suočio s glavnim izazovima kao što su prometna zagušenja koja utječu na cestovni i zračni promet. Jedan od problema predstavlja i prijevoz koji još uvijek ovisi o nafti za većinu svojih energetske potrebe, koje su ekološki i ekonomski nemoguće održavati pa se nastoji povećati održivost. Kvaliteta zraka je još jedan od izazov s kojim se EU suočava pa se do 2050. nastoje smanjiti emisije iz prometa za 60% u usporedbi s razinom iz 1990. i nastaviti smanjivati onečišćenja nastala vozilima. Kvaliteta prometne infrastrukture u cijeloj EU nije ujednačena, a transportni sektor EU-a se suočava s brzim razvijanjem konkurencije na prometnom tržištu.

3.2. PRAVNO UREĐENJE PROMETA U EU

3.2.1. BIJELA KNJIGA

Bijele knjige dio su tradicije europskih strateških dokumenata koji se odnose na druge glavne prometne poslove. Europska komisija je 1992. godine objavila Bijelu knjigu o politici javnog prijevoza, koja je bila posvećena otvaranju tržišta u skladu s vremenskim prioritetom. Gotovo deset godina kasnije, Bijela knjiga iz 2001. naglasila je potrebu za upravljanjem rastom prometa na način da se postigne ravnoteža u korištenju svih načina prijevoza.

Prethodni dokumenti povezani s prijevozom uključuju "Logistics Keep Freight Moving (2007.)" Greening Transport (2008.). "Pomorski promet (2009.) i" Budućnost prometa "(2009.). Bijela knjiga iz 2011. godine daje globalni pogled na razvoj u prometnom sektoru, na buduće izazove i političke inicijative koje je potrebno razmotriti. To svakako znači suočavanje s izazovima transformacija transportnog sustava, promicanje neovisnosti u opskrbi naftom, te stvaranje moderne infrastrukture i multimodalne mobilnosti potpomognute pametnim upravljanjem i informacijskim sustavima.

3.2.1.1. Plan za jedinstveni europski prometni prostor

Izazov je prekinuti ovisnost transportnog sustava o nafti bez žrtvovanja njegove učinkovitosti i ugrožavanja mobilnosti. U skladu s vodećom inicijativom "Resursno učinkovita Europa" postavljenom u Strategiji Europa 2020. i novom Planu energetske učinkovitosti iz 2011., najvažniji cilj europske prometne politike je pomoći u uspostavi sustava koji podupire europski gospodarski napredak, povećava konkurentnost i nudi visoke kvalitetne usluge mobilnosti uz učinkovitije korištenje resursa¹⁰. U praksi, promet mora koristiti manje i čišću energiju, bolje iskorištavati modernu infrastrukturu i smanjiti svoj negativni utjecaj na okoliš i ključna prirodna dobra poput vode, zemljišta i ekosustava.

Jedinstveni europski prometni prostor mora olakšati kretanje građana, smanjiti troškove i povećati održivost europskog prijevoza. Jedinstveno europsko nebo potrebno je implementirati kako je predviđeno, a 2011. komisija je raspravljala o kapacitetu i kvaliteti zračne luke. Problem uskih grla najočitiji je kod željezničkog prometa, stoga ono mora biti

¹⁰ *White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system* <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (06.08.2022.)

prioritet kako vi se stvorilo jedinstvena europsko željezničko područje. To podrazumijeva uklanjanje administrativnih, tehničkih i pravnih prepreka koje još uvijek onemogućuju ulazak na nacionalno željezničko tržište. Nastavkom integracije tržišta cestovnog prijevoza cestovni prijevoz postati će učinkovitiji i konkurentniji. Što se tiče pomorskog prijevoza, "plavi pojas" na moru diljem Europe pojednostavit će formalnost za brodove koji putuju između luka EU-a, a odgovarajući okvir mora biti odlučan preuzeti brigu o europskim zadacima za transport ruralnih vodovoda. Potrebno je dodatno poboljšati pristup tržištu luka.

Otvaranje tržišta mora teći u skladu s kvalitetnim radom i radnim uvjetima, jer su ljudski resursi važna sastavnica svakog kvalitetnog prometnog sustava. Također je općepoznato da će manjak radne snage i vještina biti ozbiljna briga za budući prijevoz. Važno je uskladiti konkurentnost i društvenu agendu, izgraditi socijalni dijalog, spriječiti društvene sukobe, koji dokazano uzrokuju značajne ekonomske gubitke u nizu sektora, prije svega bijeg. Visoka sigurnost prijevoza na rasporedu događanja u EU. Sveobuhvatni pristup Europske unije politikama, zakonima i nadzoru zračnog prometa i pomorske sigurnosti mora se dodatno konsolidirati i ojačati kroz suradnju s velikim međunarodnim partnerima. S ciljem da se osigura visoka razina sigurnost putnika, uz minimalnu složenost, potrebno je uvesti veći broj metode za provjere. Osim sigurnosti prometa putnika potrebno je analizirati pristup koji se temelji na riziku sigurnosti tereta koji potječe izvan EU-a. Također postoji potreba za pronalaženjem pravog europskog pristupa za sigurnost kopnenog prometa u područjima gdje aktivnosti EU-a imaju dodanu vrijednost.

3.2.1.2. Smjer politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011.-2020.

Sigurnost na cestama je veliki društveni problem. U 2009. godini na cestama Europske unije poginulo je više od 35.000 ljudi, što je ekvivalentno veličini srednjem gradu, a ozlijeđeno je ne manje od 1.500.000 osoba. Troškovi za društvo su ogromni tako da su primjerice u 2009. godini iznosili približno 130 milijardi eura. U svojoj komunikaciji „Europa 2020. – Strategija za pametan, održiv i uključiv rast”, Komisija je naglasila važnost socijalne kohezije, zelenijeg gospodarstva, obrazovanja i inovacija za Europu. Ti su se ciljevi trebali odražavati u različitim aspektima europske prometne politike čiji bi cilj trebao biti osiguranje održive mobilnosti za sve građane, "dekarbonizacija" prometa i potpuno korištenje

tehnološkog napretka. Sigurnost je igrala važnu ulogu u Bijeloj knjizi o prometnoj politici 2010.-2020. gdje je broj žrtava u prometu ključan e za poboljšanje ukupne učinkovitosti prometnog sustava i ispunjavanje potrebe i očekivanja građana i poduzeća. Stoga je potreban koherentan holistički i integrirani pristup, uzimajući u obzir sinergije s drugim političkim ciljevima. Politike sigurnosti cestovnog prometa na lokalnoj, nacionalnoj, europskoj ili međunarodnoj razini trebale bi integrirati relevantne ciljeve druge javne politike i obrnuto. Predložene smjernice politike u potpunosti uzimaju u obzir rezultate dobivene tijekom 3. akcijskog programa za sigurnost cestovnog prometa 2001.-2010., pokazujući da je usprkos značajnom napretku postignutom na području sigurnosti cestovnog prometa potrebno uložiti napore kako bi se poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa nastavilo i dodatno ojačalo.

Godine 2010. Europska unija podigla je svoju obvezu poboljšanja sigurnosti na cestama na višu razinu, postavljajući cilj smanjenja smrtnih slučajeva na cestama za 50% do 2020. u usporedbi s razinama iz 2010. godine. Kako bi se postigao cilj za 2020. godinu, u razdoblju od 2010. do 2020. trebalo je postići smanjenje broja umrlih od 6,7% godišnje. Međutim, broj poginulih na cestama u EU pao je za 19% od 2010., samo 3,4% godišnje. Budući da se broj nije smanjio kako je planirano, postizanje krajnjeg cilja zahtijevalo je smanjenje broja smrtno stradalih u prometu za 11,4% godišnje između 2017. i 2020. Prema EU konferenciji o učinkovitosti cestovne sigurnosti 2021. godine, u 2020. je 42 osobe smrtno stradale na cestama na milijun stanovnika (pad od 17% u usporedbi s 2019.).

U okviru ovih smjernica politike, Komisija smatra da bi se tri sljedeće radnje trebale poduzeti kao prioritet:

- uspostavu strukturiranog i koherentnog okvira suradnje koji se oslanja na najbolju praksu širom svijeta država članica, kao nužan uvjet za učinkovitu provedbu smjernica politike sigurnosti cestovnog prometa 2011-2020,
- strategija za ozljede i prvu pomoć za rješavanje hitne i rastuće potrebe za smanjenjem broja ozljeda na cestama,
- poboljšanje zdravlja ranjivih sudionika u prometu; posebice motociklista za koje je statistika nesreća posebno zabrinjavajuće

Sudionik u prometu je prva karika u lancu sigurnosti prometa na cestama. Bez obzira na postojeće tehničke mjere, učinkovitost politike sigurnosti na cestama u konačnici ovisi o ponašanju korisnika. Iz tog razloga, obrazovanje, obuka i provedba su ključni. Međutim, sustav sigurnosti na cestama također mora uzeti u obzir ljudsku pogrešku i neprimjereno ponašanje i ispraviti ih što je više moguće - nulti rizik ne postoji.

Komisija uspostavlja **3 glavna načela**:

- **težnja ka najvišim standardima cestovne sigurnosti u cijeloj Europi** – poticanjem građana EU-a da preuzmu glavnu odgovornost za vlastitu sigurnost i sigurnost ostalih na cestama EU-a, s naglaskom na poboljšanje sigurnosti ugroženijih sudionika u prometu;
- **integrirani pristup cestovnoj sigurnosti** – kroz suradnju s drugim područjima politike EU-a, kao što su energija, okoliš, obrazovanje, inovacije i tehnologije te pravosuđe.
- **supsidijarnost, razmjernost i zajednička odgovornost** – putem koncepta zajedničke odgovornosti, obveze i praktičnog djelovanja na svim razinama od zemalja EU-a i njihovih tijela do regionalnih i lokalnih tijela.¹¹

Za sljedeće desetljeće identificirano je sedam ciljeva. Za svaki od ovih ciljeva bit će predložene aktivnosti na razini EU-a i nacionalnoj razini.

Tablica 1. Strateški ciljevi

Poboljšati obrazovanje i obuku sudionika u prometu
Povećati provedbu cestovnih pravila
Sigurnija cestovna infrastruktura
Sigurnija vozila
Poticanje korištenja moderne tehnologije za povećanje cestovne sigurnosti
Poboljšanje hitnih usluga i usluga nakon ozljeda

¹¹ *Cestovna sigurnost: Smjer politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011.-2020.*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=LEGISSUM:tr0036> (06.08.2022.)

Zaštita ugroženih sudionika u prometu

Izvor: napravila studentica prema <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A52010DC0389>
(06.08.2022.)

Tijekom konzultacija sa stručnjacima i javnosti naglašena je potreba za poboljšanjem kvalitete sustava izdavanja dozvola i obuke, s posebnim naglaskom na mlade vozače početnike. Sadašnji pristup osposobljavanju vozača doista je previše fragmentiran i specijaliziran. Komisija predlaže promicanje šireg pristupa i promatranje obrazovanja i osposobljavanja kao cjelokupnog procesa, cjeloživotnog kontinuiteta obrazovanja. Trebalo bi poticati interaktivne metode i stjecanje autonomije, uzimajući pritom u obzir potrebu da se cijena licence održi na razumnoj razini.

3.2.1.3. Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije

Promet predstavlja gotovo četvrtinu europskih emisija stakleničkih plinova i glavni je uzrok onečišćenja zraka u gradovima. Odgovor Europe na ove izazove je nepovratan pomak na mobilnost s niskim emisijama u smislu ugljika i zagađivača zraka. Ambicija je jasna: do sredine stoljeća, emisije stakleničkih plinova iz prometa morat će biti najmanje 60% niže nego u 1990. i biti čvrsto na putu prema nuli. Emisije onečišćujućih tvari u zrak iz prometa koji štete našem zdravlju potrebno je drastično smanjiti bez odlaganja. Promet ima mnogo veći potencijal nego u prošlosti da doprinese smanjenju emisija u EU-u, na što smo se obvezali prema Pariškom sporazumu o klimatskim promjenama u skladu s Agendom održivog razvoja do 2030.

Pomak prema mobilnosti s niskim emisijama već je započeo globalno i ubrzava se te daje velike mogućnosti. To je prilika za europske proizvođače automobila da se moderniziraju, snažnije prihvate nove tehnologije i ponovno steknu povjerenje potrošača. To je također prilika za druge industrije i proizvođače da pokreću globalne standarde i izvoze svoje proizvode. To je također prilika za inovativne energetske tvrtke i pružatelje usluga, kao i za investitore da doprinesu održivom rastu i osiguraju nova radna mjesta.

Kroz svoje inicijative, EU nastoji stvoriti poticajne uvjete i pružiti snažne poticaje za mobilnost s niskim emisijama. Radnje najavljene u ovoj komunikaciji dio su holističkog pristupa koji zahtijeva dugoročni angažman svih dionika, uključujući države članice, koje će morati obaviti svoj dio u skladu sa svojim odgovornostima. Europski istraživači i proizvođači i

uslužne djelatnosti trebale bi nastaviti s inovacijama i donositi poslovne odluke imajući na umu cilj do sredine stoljeća. Trebat će im prava vrsta poticaja i ulaganja u pravo vrijeme kako bi svoje inovacije iznijeli na tržište Europe i svijeta. Regije i gradovi također bi trebali biti glavni akteri u pružanju rješenja mobilnosti s niskim emisijama, blizu mjesta gdje se problemi najviše osjećaju, a na kraju će izbori ponašanja korisnika mobilnosti odrediti koliko ćemo biti uspješni.

Digitalne tehnologije mogu učiniti prijevoz sigurnijim, učinkovitijim i uključivijim. One omogućuju besprijekornu mobilnost od vrata do vrata, integriranu logistiku i usluge s dodanom vrijednošću. Najbolja iskoristivost ovog potencijala i tehnologija omogućuju se dobrom integriranosti u konceptu održive mobilnosti. Iz tog je razloga uvođenje inteligentnih prometnih sustava za sve vrste prijevoza postalo sastavni dio razvoja multimodalne transeuropske prometne mreže. U cestovnom prometu sada se ulažu znatni naponi da se potakne razvoj i uvođenje kooperativnih inteligentnih transportnih sustava. U tu svrhu Komisija radi na okviru za brzo i koordinirano postavljanje takvih sustava diljem EU-a.

Gradski prijevoz odgovoran je za 23% emisija stakleničkih plinova u EU-u. To je također jedan od razloga zašto mnoga urbana područja krše ograničenja onečišćenja zraka. Provedba ove Strategije uvelike će ovisiti o gradovima i lokalnim vlastima, a gradovi su već predvodnici u prelasku na mobilnost s niskim emisijama. Oni osiguravaju poticaje za alternativne energije i vozila s niskim emisijama kao dio sveobuhvatnog pristupa kroz planiranje održive urbane mobilnosti, integriranje prostornog planiranja i sagledavanje mobilnosti.

Mjere za potporu multimodalne integracije imaju bitnu ulogu u ostvarivanju mobilnosti s niskim emisijama poticanjem prelaska na načine prijevoza s niskim emisijama, poput unutarnjih plovnih putova, kratkog pomorskog prometa i željeznica. Revizija regulatornog okvira za željeznički sektor osmišljena je kako bi željeznički promet postao konkurentniji i privlačniji i za putnike i za teret. Za daljnje promicanje intermodalnosti, Komisija će modernizirati poticaje za kombinirani prijevoz te se pripremaju mjere za povećanje kapaciteta i učinkovitosti korištenja koridora za željeznički teretni promet. Komisija podupire uvođenje koridora multimodalne jezgrene mreže pripremom druge generacije planova rada i olakšavajućih mjera za provedbu Transeuropske prometne mreže. Promet u EU još uvijek

ovisi o nafti. Iako je prijelaz na alternativnu energiju s niskim emisijama u prometu već započeo, morat će se ubrzati u sljedećem desetljeću. To je prilika za Europu da razvije vodstvo u novim proizvodima, kao što su napredna biogoriva za što je potrebno razviti razvoj relevantne infrastrukture.

Kako bi se postigli postavljeni ciljevi potrebno je nastaviti sa smanjenjem emisija iz konvencionalnih motora s izgaranjem i nakon 2020. godine. Vozila bez emisije i s niskom emisijom trebat će se koristiti i steći značajan tržišni udio do 2030. Kako bi se podržao prijelaz, potrebni su poticaji i na strani ponude i na strani potražnje kroz mjere na razini EU-a, kao i na razini država članica, regionalnoj ili lokalnoj razini. Komisija radi na standardima ugljičnog dioksida za automobile i kombije nakon 2020., procjenjujući njihove troškove i koristi, učinke na konkurentnost i razvoj industrijske politike diljem EU-a i globalno. Također će analizirati utjecaj različitih načina poticanja vozila s niskom i nultom emisijom na tehnološki neutralan način, poput postavljanja posebnih ciljeva za njih.¹² Takva će vozila trebati pravilno definirati, uključujući eventualno razlikovanje vozila s niskim emisijama i vozila s nultom emisijom. Također će se procijeniti cjelokupni raspored za okvir za razdoblje nakon 2020., a posebno postavljanje srednjeg cilja prije 2030. godine.

Mobilnost s niskim emisijama mogla bi utjecati na opskrbu energijom stvaranjem dodatne potražnje za nekim izvorima energije i smanjenjem potražnje za drugima. Dobavljači fosilnih goriva morat će prihvatiti nove prilike povezane s alternativnom energijom s niskim emisijama za promet. Mobilnost s niskim emisijama mogla bi rezultirati stvaranjem veće potražnje za električnom energijom kao i dodatni pritisak energetskega sektoru da se dekarbonizira unutar EU sustava trgovanja emisijama.

Iako postojeća elektroenergetska infrastruktura općenito ima kapacitet za prilagodbu širokoj upotrebi električne energije u prometu, izazovi se mogu pojaviti na razini distribucije u vršnim razdobljima. Kako bi se to riješilo, Komisija u okviru Strategije energetske unije radi na prijedlogu dizajna tržišta električne energije, s ciljem olakšavanja integracije elektro mobilnosti, poticanjem punjenja u vrijeme jeftine električne energije kada je potražnja niska ili

¹² *Communications from the commission to the European Parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions, A European Strategy for Low-Emission Mobility*, https://www.c-track50.eu/sites/default/files/repo/2020-04/cellar_e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0002.02_DOC_1.pdf (06.08.2022.)

ponuda velika.¹³ Prijedlog bi također mogao smanjiti barijere za vlastitu proizvodnju, skladištenje i potrošnju obnovljive električne energije. To bi, primjerice, olakšalo potrošačima mogućnost korištenja električne energije proizvedene iz vlastitih solarnih panela za punjenje vozila.

Ova strategija za mobilnost s niskim emisijama trebala bi dati važan doprinos modernizaciji gospodarstva EU-a, pomažući u smanjenju emisija iz prometnog sektora i ispunjavanju obveza EU-a prema Pariškom sporazumu.

Digitalne tehnologije imaju ogroman potencijal za optimizaciju prometnog sustava i otvaraju nove mogućnosti za proizvodnju i usluge. Ove tehnologije također podržavaju integraciju prometa s drugim sustavima, poput energetske sustava, te čine sektor mobilnosti učinkovitijim. No, kako bi se iskoristile sve prednosti digitalizacije unutar prometnog sektora, zahtijeva se stvaranje regulatornih okvira, kako bi se potaknuo razvoj i prihvatila takva tehnologija na tržištu, te postavljanje standarda kako bi se osigurala interoperabilnost i omogućila razmjena podataka te istodobno se baviti pitanjima zaštite podataka i kibernetičke sigurnosti. U okviru Strategije jedinstvenog digitalnog tržišta, Komisija je pripremila inicijativu o slobodnom protoku podataka s ciljem sprječavanja neopravdanih ograničenja lokacije podataka i rješavanja pitanja pristupa i upotrebe podataka, uključujući informacije o prijevozu i prometu.

3.2.1.4. Upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture

Pitanje upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture pravno je uređeno Direktivom 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture koja je donijeta 2008. godine. Cilj Direktive 2008/96/EZ je smanjenje broja smrtno stradalih i teško ozlijeđenih u prometnim nesrećama na cestovnoj mreži EU-a tako što će se cestovna infrastruktura učiniti sigurnijom¹⁴.

Direktiva 2008/96/EZ zahtijeva od država članica uspostavljanje i provedbu postupaka povezanih s procjenama utjecaja na sigurnost cesta, revizijama sigurnosti cesta, inspekcijama sigurnosti cesta i procjenama sigurnosti cesta cijele mreže. Uspostavljena pravila odnose se na

¹³ Ibidem

¹⁴ *Upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=LEGISSUM%3A4425009> (06.08.2022.)

ceste, autoceste i druge glavne ceste koje su dio transeuropske cestovne mreže, bilo da se tek projektiraju ili su već u izgradnji ili u uporabi. Države članice trebale bi osigurati procjenu sigurnosti cestovnog prometa za cijelu cestovnu mrežu u uporabi obuhvaćenu ovom Direktivom. Procjena sigurnosti cestovnog prometa na cijeloj mreži procjenjuje ozbiljnost rizika i utjecaja nesreća, prvenstveno na temelju vizualnog pregleda same lokacije ili elektroničkih sredstava, značajki dizajna cesta i analize segmenata cestovne mreže koji se koriste više od tri godine, bilježeći veliki broj prometnih nesreća s obzirom na samu veličinu prometa na cestama. Države članice trebale bi osigurati donošenje razumnih odluka na temelju inspekcija sigurnosti na cestama kako bi se utvrdilo da li su potrebne korektivne mjere. Konkretno, države članice identificiraju cestovne segmente koji zahtijevaju poboljšanje u području sigurnosti cestovne infrastrukture i određuju koje mjere trebaju biti prioritetne za poboljšanje sigurnosti tih cestovnih segmenata. Zemlje bi trebale obratiti posebnu pozornost na čitljivost i vidljivost za vozače i automatizirane sustave pomoći u vožnji u svojim postojećim i budućim postupcima označavanja cesta i prometnih znakova. Države nastoje uspostaviti nacionalni sustav dobrovoljnog prijavljivanja dostupan svim sudionicima u prometu putem interneta kako bi se olakšalo prikupljanje detalja o incidentima koje su prijavili sudionici u prometu i vozila te svih drugih sigurnosnih informacija za koje prijavitelj smatra da predstavljaju stvarnu ili potencijalnu opasnost za cestu i sigurnost cestovne infrastrukture.

Direktiva 2008/96/EZ mijenjana je Direktivom (EU) 2019/1936 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2019. godine. Direktiva (EU) 2019/1936 počela se primjenjivati 16. prosinca 2019., a nacionalno pravo država članica moralo je biti usklađeno s njezinim rješenjima do 17. prosinca 2021. godine.

3.2.1.5. Mjere za unaprjeđenje realizacije transeuropske mreže

Cilj je transeuropske prometne mreže (TEN-T) uspostaviti mrežu željezničkih pruga, cesta, unutarnjih plovnih putova, pomorskih putova, luka i zračnih luka za povezivanje zemalja EU-a i olakšavanje prekograničnog prijevoza ljudi i robe.¹⁵

Transeuropska prometna mreža sastoji se od većine postojeće infrastrukture. Da bi se ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže u potpunosti ostvarili, potrebno je

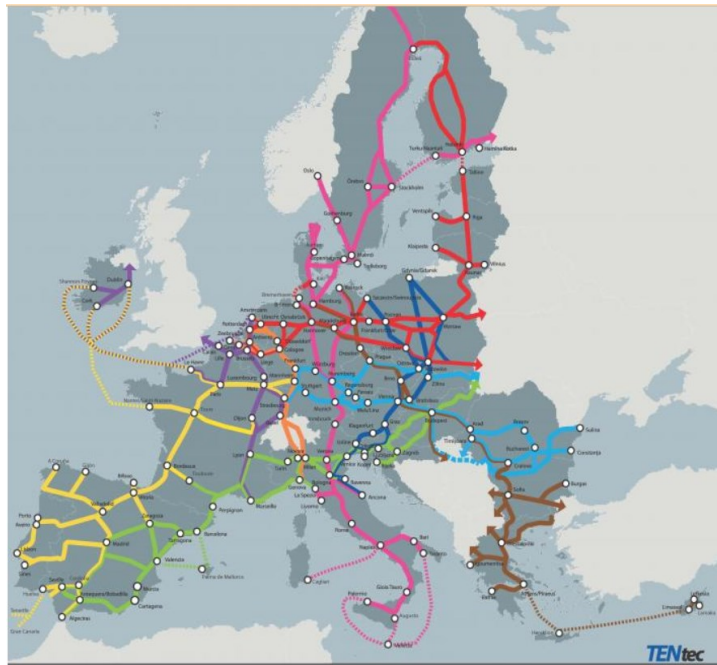
¹⁵ *Izgradnja jedinstvenog europskog željezničkog prostora*, <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/single-eu-railway-area/> (07.08.2022.)

propisati jedinstvene zahtjeve u pogledu infrastrukture, koje će ispunjavati infrastruktura transeuropske prometne mreže.

Za razvoj Transeuropske prometne mreže potrebna je izgradnja nove prometne infrastrukture, nadogradnja, obnova i poboljšanja postojeće infrastrukture te je potrebno pratiti korake koji će omogućiti štednju resursa. U određenim slučajevima, zbog nepostojanja rutinskog održavanja u prošlosti, potrebna je obnova željezničke infrastrukture. Sanacija je proces koji rezultira postizanjem izvornih građevinskih parametara postojećih objekata željezničke infrastrukture uz dugoročno poboljšanje kvalitete u odnosu na postojeće stanje.

Sveobuhvatne mreže moraju biti prometne mreže diljem Europe koje osiguravaju dostupnost i povezanost svih regija u Uniji, uključujući udaljena i najudaljenija područja, kao što se provodi integriranim pomorskim politikama propisanim Uredbom (EU) br. 1255/2011 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi Programa za potporu daljnjem razvoju integrirane pomorske politike, te ojačati društvenu i gospodarsku kooperaciju među njima. Smjernice određene ovom uredbom moraju uspostaviti zahtjeve za sveobuhvatnu mrežnu infrastrukturu, kako bi se promicao visokokvalitetni razvoj mreže u svim sindikatima u prometu u Europi s kojima se treba suočiti sa izazovima koji se nikada prije nisu dogodili s obzirom na održivost. Ovi izazovi zahtijevaju nova rješenja, te politika TEN-T mora kompenzirati, pa čak i razvoj druge pretpostavke kako bi se osigurao održivi prometni sustav orijentiran.

Slika 1. Transeuropska prometna mreža



Izvor: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (06.08.2022.)

U tu svrhu EU nastoji:¹⁶

- otvoriti i restrukturirati željezničko tržište
- povećati konkurentnost uspostavom jednakih uvjeta za poduzeća
- razviti infrastrukturu u cilju osiguravanja interoperabilnosti
- poboljšati učinkovitost upotrebe infrastrukture i sigurnost
- osigurati poštene cijene za potrošače.

¹⁶ Ibidem

4. ODRŽIVI RAZVOJ U PROMETU

4.1. ZNAČAJ POMORSKE I PROMETNE POLITIKE U ODRŽIVOM RAZVOJU

Odabir održivog načina prijevoza ovisi o varijablama kao što su vrsta automobila, dob osobe, kulturne sklonosti, vremenski uvjeti i još mnogo toga. Stoga se, uz promicanje električnih vozila, nastoje promovirati mjere koje održive opcije čine privlačnijim i prikladnijima za zadovoljenje potreba ljudi za mobilnosti. Prijelaz na ekološki, ekonomski i društveno održive prometne sustave ključan je za borbu protiv klimatskih promjena, stvaranje održivog i produktivnog gospodarstva, smanjenje prometnih gužvi i podržavanje poboljšanog zdravlja i dobrobiti zajednice. Cilj ulaganja u infrastrukturu je osigurati radna mjesta, razvoj vještina ili poboljšanje lokalnog gospodarstva tijekom trajanja projekta.

Pomorski promet ima i nastaviti će igrati ključnu ulogu u globalnoj i europskoj trgovini i gospodarstvu. Posljednjih godina sektor je poduzeo značajne mjere za ublažavanje svojih utjecaja na okoliš. Brodovi proizvode 13,5 % svih emisija stakleničkih plinova iz prometa u EU, iza emisija iz cestovnog prometa (71 %) i zrakoplovstva (14,4 %), emisije sumpornog dioksida (SO₂) s brodova koji pristaju u europskim lukama iznosile su približno 1,63 milijuna tona u 2019. godini, što je brojka za koju se očekuje da će dodatno pasti tijekom sljedećih desetljeća zbog strožih ekoloških pravila i mjera.

4.2. STRATEGIJA ZA ODRŽIVU I PAMETNU MOBILNOSTI

Europska komisija predstavila je svoju „Strategiju za održivu i pametnu mobilnost zajedno s akcijskim planom od 82 inicijative koje će voditi u sljedeće četiri godine. Strategija je postavljena kao temelje za postizanje zelene i digitalne transformacije unutar prometnog sustava EU-a. Kao što Europski zeleni ugovor navodi rezultat će biti smanjenje emisija od 90% do 2050., što će se postići pametnim, konkurentnim, sigurnim, dostupnim i pristupačnim prometnim sustavom.

Strategija održive i pametne mobilnosti strukturirana je oko tri ključna cilja:

- Održiva mobilnost: uključuje nepovratan prijelaz na mobilnost s nultom emisijom štetnih plinova čineći sve načine prijevoza održivijim, osiguravajući široku dostupnost najodrživijih opcija i dajući poticaje korisnicima da donesu održiv izbor)

- Pametna mobilnost: podržavanje održivih izbora iskorištavanjem prednosti digitalizacije i automatizacije kako bi se postigla besprijekorna, sigurna i učinkovita povezanost
- Otporna mobilnost: oporavak od pandemije COVID-19 stvaranjem jedinstvenog europskog transportnog područja koje je pristupačno i dostupno svim građanima i tvrtkama te otporno na buduće krize i sigurnosne izazove.

Potreban je jasan put kako bi se do 2050. postiglo smanjenje emisija stakleničkih plinova povezanih s prometom od 90%. To je napor koji je potreban od prometa kako bi se osiguralo da EU postane prvi klimatski neutralan kontinent do 2050. Kao što je navedeno u Europskom zelenom planu digitalizacija će postat nezamjenjiv pokretač za modernizaciju cijelog sustava, čineći ga besprijekornim i učinkovitijim, uz dodatno smanjenje emisija. Osim toga, pandemija korona virusa rasvijetlila je ranjivosti jedinstvenog tržišta i potrebu za jačanjem njegove otpornosti. Zeleniji, pametniji i otporniji sustav mobilnosti ne bi trebao nikoga zaustaviti. Mobilnost mora biti dostupna i pristupačna svima, ruralne i udaljene regije moraju ostati povezane, a europski prijevoz mora nuditi dobre društvene uvjete svojim radnicima i osigurati atraktivna radna mjesta. Strategija postavlja akcijski plan konkretnih mjera politike, strukturiran oko 10 ključnih područja za vodeća područja djelovanja koja će usmjeravati rad Komisije u godinama koje dolaze. Također postavlja prekretnice koje pokazuju gdje želimo biti za 10 i 30 godina od sada. Kako bi se postigli klimatski ciljevi, emisije iz transportnog sektora moraju imati jasan silazni trend. Današnja strategija promijenit će način na koji se ljudi i roba kreću Europom i učinit će da kombiniranje različitih načina prijevoza u jednom putovanju bude jednostavno. Postavljeni su ambiciozni ciljevi za cijeli prometni sustav kako bi se osigurao održiv, pametan i otporan povratak iz krize izazvane COVID-19. Kao okosnica koja povezuje europske građane i poslovanje, promet nam je svima bitan. Digitalne tehnologije imaju potencijal promijeniti način na koji se krećemo, čineći našu mobilnost pametnijom, učinkovitijom i zelenijom. Tvrtkama se mora pružiti jasan put za zelena ulaganja koja će morati napraviti u nadolazećim desetljećima. Provedbom ove strategije stvorit će se nepovratan pomak na nultu pokretljivost emisija, dok transportni sustav čini učinkovitijim i otpornijim.

Dok mobilnost svojim korisnicima nudi mnoge prednosti, ona nije bez troškova za naše društvo. Negativni učinci poput emisije stakleničkih plinova, zagađenja hrane i vode, ali i nesreća i prometnih nesreća, zagušenja, buke i gubitka bioraznostivosti utječu na naše zdravlje i dobrobit. Prošli napori još nisu u dovoljnoj mjeri riješili te troškove. Danas promet čini četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u, a propusti su se povećali tijekom posljednjih godina. Cilj da budemo prvi klimatski neutralan kontinent do 2050. i cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova od 55% do 2030. zahtijeva više ambicija u prometu. Europa također treba koristiti digitalizaciju i automatizaciju za daljnje povećanje razine sigurnosti, zaštite i učinkovitosti, pouzdanost i udobnost, čime se održava vodeća pozicija EU-a u proizvodnji i uslugama transportne opreme, i poboljšanje naše globalne konkurentnosti. Promet je bio među sektorima koje je najteže pogodio korona virus pandemija i kriza što je uzrokovalo da zdrave tvrtke izgube poslove i prihode. Strategija postavlja mnoge potrebne reforme, politike i radnje za potporu sektoru u njegovom oporavku.

Svi načini prijevoza moraju postati održiviji, uz široku dostupnost zelenih alternativa i uvođenje pravih poticaja za pokretanje prijelaza. Konkretno, prekretnice držat će putovanje europskog prometnog sustava prema pametnoj i održivoj budućnosti na pravom putu.

Prema strateškim dokumentima do 2030. godine:

- Najmanje 30 milijuna automobila s nultom emisijom bit će u prometu na europskim cestama
- 100 europskih gradova bit će klimatski neutralno.
- promet brzih željeznica udvostručit će se diljem Europe
- Predviđena zajednička putovanja za putovanja kraća od 500 km trebaju biti niskouglična
- automatizirana mobilnost bit će postavljena u velikoj mjeri
- Pomorska plovila s nultom emisijom bit će spremna za tržište

Do 2035.:

- veliki zrakoplovi s nultom emisijom bit će spremni za tržište

Do 2050.:

- Gotovo svi automobili, kombiji, autobusi kao i nova teška vozila imat će nultu emisiju.
- Željeznički teretni promet će se udvostručiti.
- potpuno operativna, multimodalna transeuropska prometna mreža (TEN-T) za održivi pametni prijevoz s povezanošću velike brzine.

4.2.1. Održivi transport

Da bi promet postao održiv, potrebno je:

1. Poticati korištenja vozila, plovila i zrakoplova s nultom emisijom, obnovljivih i niskougljična goriva i povezanu infrastrukturu - na primjer postavljanjem 3 milijuna javnih punionica do 2030.
2. Graditi i otvarati zračne luke i luke s nultom emisijom, na primjer, kroz nove inicijative za promicanje održivih zrakoplovnih i pomorskih goriva.
3. Učiniti međugradsku i urbanu mobilnost zdravom i održivom - na primjer udvostručenjem brzog željeznički promet i razvoj dodatne biciklističke infrastrukture u sljedećih 10 godina.
4. Ozelenjivanje teretnog prometa - na primjer udvostručenjem željezničkog teretnog prometa do 2050.
5. Odrediti cijene ugljika i pružiti boljih poticaja za korisnike, na primjer provođenjem skupa mjera za postizanje poštenog i učinkovitog određivanja cijena u cijelom prijevozu

4.2.2. Pametan transport

Inovacije i digitalizacija će oblikovati način na koji se putnici i teret kreću u budućnosti ako stvoreni su pravi uvjeti. Strategija predviđa:

1. Pretvaranje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti u stvarnost - na primjer, omogućavanjem putnicima da kupe karte za multimodalna putovanja i teretu da se neprimjetno mijenjaju načini prijevoza

2. Poticanje inovacija i korištenja podataka i umjetne inteligencije (AI) za pametniju mobilnost -na primjer potpunom podrškom postavljanju dronova i bespilotnih letjelica i dalje aktivnosti za izgradnju europskog zajedničkog podatkovnog prostora o mobilnosti.

4.2.3. Pouzdan transport

Promet je bio sektor koji je najteže pogođen pandemijom COVID-19, a mnoge tvrtke u tom sektoru suočene su s ogromnim financijskim i operativnim poteškoćama. Komisija se stoga obvezuje da će:

1. Ojačati jedinstveno tržište - na primjer putem jačanja napora i ulaganja u dovršetak transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T) do 2030. i podržati sektor da se bolje izgradi kroz povećana ulaganja, i javna i privatna, u modernizaciju flota u svim načinima prijevoza.
2. Učiniti mobilnost poštenom i pravednom za sve - na primjer tako što će se novu mobilnost učiniti pristupačnom u svim regijama i za sve putnike, uključujući one sa smanjenom pokretljivošću i učiniti sektor privlačnijim za radnike
3. Povećati sigurnost prijevoza u svim vidovima prijevoza - uključujući smanjenje broja smrtnih slučajeva blizu nule do 2050.

Uz promet koji doprinosi s oko 5% BDP-u EU-a i zapošljava više od 10 milijuna ljudi u Europi, prometni je sustav ključan za europska poduzeća i globalne opskrbne lance. U isto vrijeme, promet nije štetnih utjecaja za naše društvo: emisije stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari, buka, prometni nesreće i zastoji. Danas emisije iz prometa predstavljaju oko jednu četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u.

Ovaj poticaj za transformaciju transporta dolazi u vrijeme kada se cijeli sektor još uvijek muči s utjecajem korona virusa. S povećanim javnim i privatnim ulaganjima u modernizaciju i ozelenjivanje voznih parkova i infrastrukture, te jačanjem jedinstvenog tržišta, postoji prilika da europski prijevoz učini ne samo održivijim, već i konkurentnijim na globalnoj razini i otpornijim na sve buduće šokove. Međutim, ova evolucija ne smije nikoga ostaviti po strani, ključno je da mobilnost bude dostupna i pristupačna svima, da ruralne i

udaljene regije ostanu povezane te da sektor nudi dobre društvene uvjete i osigurava atraktivna radna mjesta.

4.3. GREEN DEAL

Klimatske promjene i degradacija okoliša egzistencijalna su prijetnja Europi i svijetu. Kako bi se prevladali ovi izazovi, Europski zeleni dogovor transformirat će EU u moderno, resursno učinkovito i konkurentno gospodarstvo, osiguravajući:¹⁷

- do 2050. nema neto emisija stakleničkih plinova
- gospodarski rast nije ovisan o uporabi resursa
- nijedna osoba ni regija nisu zanemarene.

Europski zeleni dogovor poboljšat će dobrobit i zdravlje građana i budućih generacija tako što će pružiti:

- svjež zrak, čistu vodu, zdravo tlo i bioraznolikost
- čišću energiju i vrhunske čiste tehnološke inovacije
- obnovljene, energetske učinkovite zgrade
- dugotrajnije proizvode koji se mogu popraviti, reciklirati i ponovno upotrijebiti
- zdravu i pristupačnu hranu
- više javnog prijevoza
- poslove spremni za budućnost i osposobljavanje vještina za prijelaz
- globalno konkurentnu i otpornu industriju

Europski zeleni plan fokusiran je na tri ključna načela za prijelaz na čistu energiju, koja će pomoći u smanjenju emisija stakleničkih plinova i poboljšati kvalitetu života građana, a odnosi se na sigurnu i pristupačnu opskrbu energijom u EU, razvoj potpuno integriranog, međusobno povezanog i digitaliziranog europskog energetskeg tržišta. Potrebno je dati prioritet energetskej učinkovitosti, poboljšati energetskej učinkovitost zgrada i razvijati

¹⁷ Europski zeleni plan, Težnja da Europa bude prvi klimatski neutralan kontinent, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hr#thebenefitsoftheuropeangreendeal (10.08.2022.)

energetski sektor kojim dominiraju obnovljivi izvori energije. Prometni sustavi su od iznimne važnosti za europska poduzeća i globalne opskrbne lance jer upravo promet čini 5% BDP-a Europske unije i samim time zapošljava oko 10 milijuna ljudi. Međutim, uz prometnu važnost u BDP-u tu su i negativne posljedice koje snosi društvo kao što su gužve, buke, ogromne količine stakleničkih plinova, prometnih nezgoda i ostalo.

4.4. BLUE GROWTH

Blue growth ili Plavi rast je dugoročna strategija podrške održivom rastu mora i pomorskog sektora koju primjenjuje Europska komisija kako bi se iskoristio neiskorišteni potencijal europskih oceana, mora i obala kao pokretača europskog zelenog gospodarstva s velikim potencijalom za inovacije, poboljšanu konkurentnost i kvalitetna radna mjesta s ciljem postizanja ciljeva strategije Europa 2020. za pametan, održiv i uključiv rast. Mora i oceani su pokretači europskog gospodarstva i imaju veliki potencijal za inovacije i rast. To je ljudski doprinos postizanju ciljeva strategije Europa 2020 za pametan, održiv i uključiv rast. Fokus Plavog rasta je na razvijanju pet sektora koji ima veliki potencijal. U nastavku je nabrojano pet sektora.

1. Obnovljiva energija
2. Akvakultura
3. Obalni i pomorski turizam
4. Biotehnologija
5. Mineralni resursi.

Pod obnovljivu energiju spadaju vjetar, valovi, plima, biogorivo, pod akvakulturu uzgoj ribe, školjki te morskog bilja.

Osim glavnih sektora postoje i drugi sektori plavog gospodarstva od ključne važnosti za vrijednost i radna mjesta, a to su :

1. Brodogradnja i popravak brodova
2. Prijevoz (teret i trajekt)
3. Ribarstvo
4. Nafta i plin u moru

Pametna specijalizacija pridonosi prepoznavanju gospodarske aktivnosti u novonastalim sektorima Plave ekonomije. Sektori u nastajanju uključuju morsku obnovljivu energiju, biotehnologiju, plavu biotehnologiju, desalinizacija, dubinsko rudarenje te zaštitu obale i okoliša. Kada se govori o sektorima plavog gospodarstva u nastajanju, važan problem ostaje oskudna razina informacija i/ili nedostatak statističkih podataka, standardiziranih pokazatelja i drugih alata korisnih za mjerenje ekonomskog i inovacijskog učinka.

Europski zeleni dogovor i Plan oporavka za Europu definirat će europsko gospodarstvo mnogo godina ili čak desetljeća. Plava ekonomija EU-a temeljna je za oba nastojanja. Ne samo da bi se plava ekonomija trebala pridržavati, kao i svaki drugi sektor, Europskog zelenog plana, također je neophodno ispuniti ekološke i klimatske ciljeve EU-a. Uostalom, ocean je glavni klimatski regulator koji imamo. Kako bi se plavo gospodarstvo u potpunosti ugradilo u Zeleni dogovor i strategiju oporavka, Komisija je usvojila novi pristup za održivo plavo gospodarstvo u EU.

Detaljna agenda za plavo gospodarstvo trebala bi pomoći u postizanju ciljeva Europskog zelenog plana i nadopuniti druge nedavne inicijative Komisije o bioraznolikosti, hrani, mobilnosti, sigurnosti, podacima i ostalo. Na primjer:

- plavo gospodarstvo pridonosi ublažavanju klimatskih promjena razvojem obnovljive energije na moru, dekarbonizacijom pomorskog prometa i ozelenjivanjem luka
- učinit će gospodarstvo cirkularnim obnavljanjem standarda za dizajn ribolovnih alata, za recikliranje brodova i za stavljanje izvan pogona offshore platformi
- razvoj zelene infrastrukture u obalnim područjima pomoći će očuvanju bioraznolikosti i krajolika, a koristiti turizmu i obalnom gospodarstvu¹⁸

Sabor je 2. srpnja 2013. usvojio rezoluciju o plavom rastu. Riječ je o Rezoluciji Europskog parlamenta, a točan naziv je Rezolucija Europskog parlamenta od 2. srpnja 2013. o plavom rastu: jačanje održivog rasta u morskom sektoru te sektoru pomorskog prometa i

¹⁸*Sustainable blue economy*, https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/blue-economy/sustainable-blue-economy_en (10.08.2022.)

turizma u EU. Ova rezolucija nastoji revitalizirati i podržati IMP (Integralna pomorska politika) pritom ističući da će strategija plavog rasta, kao dio IMP-a, poticati razvoj sinergija i koordinirane politike, čime se stvara europska dodana vrijednost. Umjesto iscrpnog akcijskog plana, novi pristup osigurava koherentnost u sektorima plave ekonomije, olakšava njihov suživot i traži sinergije u pomorskom prostoru, bez štete za okoliš. Također naglašava potrebu za ulaganjem u istraživanje, vještine i inovacije.

Plavo gospodarstvo EU-a obuhvaća sve sektorske i međusektorske gospodarske aktivnosti povezane s oceanima, morima i obalama, uključujući one u najudaljenijim regijama EU-a i zemljama koje nemaju izlaz na more. To uključuje najbliže izravne i neizravne potporne aktivnosti potrebne za održivo funkcioniranje i razvoj tih gospodarskih sektora unutar jedinstvenog tržišta. Plavo gospodarstvo predstavlja otprilike 5,4 milijuna radnih mjesta i stvara bruto dodanu vrijednost od gotovo 500 milijardi eura godišnje. Međutim, moguć je daljnji rast u nizu područja koja su istaknuta unutar strategije.¹⁹

Primjeri EU-regija pametno specijaliziranih za plavu ekonomiju

Inovacija na temelju mjesta ključni je element za osiguravanje koherentnosti između teritorijalne dimenzije i inovacijskog potencijala. Strategije pametne specijalizacije koje su osmislile regije EU-a odražavaju te veze povećavajući vrijednost lokalnih snaga. Što se tiče plavog gospodarstva, neke regionalne specijalizacije ciljaju na zanimljive aktivnosti plavog gospodarstva.

U nastavku rada opisat će se nekoliko primjera dobre prakse.

Regija Bretanja (Francuska), morska biotehnologija. Morska biotehnologija usmjerena na makro i mikro alge, beskralješnjake, bakterije i viruse predstavlja jedan od prioriteta inovacija za Bretanju. Strategija pametne specijalizacije ove regije identificira potencijal u industrijama koje djeluju u domenama hrane, zdravlja, kozmetike, biogoriva i zelene kemije. Strategija je također identificirala usku povezanost istraživanja u ovom području i razvoja novih poslovnih modela morskih živih resursa, ponajviše ribarstva i ribogojilišta.

¹⁹ *Blue Growth*, <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/en-US/blue-growth> (10.08.2022.)

Regija Azori (Portugal), jačanje istraživačkih kapaciteta u rudarstvu dubokog morskog dna. Azori žele postati interkontinentalna referentna platforma za poznavanje mora. Sukladno tome, pametna specijalizacija ove regije identificira strateške aktivnosti kao što su:

- Jačanje istraživanja u tematskim područjima s visokim gospodarskim potencijalom kao što su biotehnologija i istraživanje mineralnih resursa u dubokom moru
- Osiguravanje praćenja okoliša, usmjereno na održivo iskorištavanje resursa atlantskog mora
- Jačanje vanjskih veza Azora kao interkontinentalne platforme (osobito Europa - Amerika – Afrika) u području poznavanja oceana.

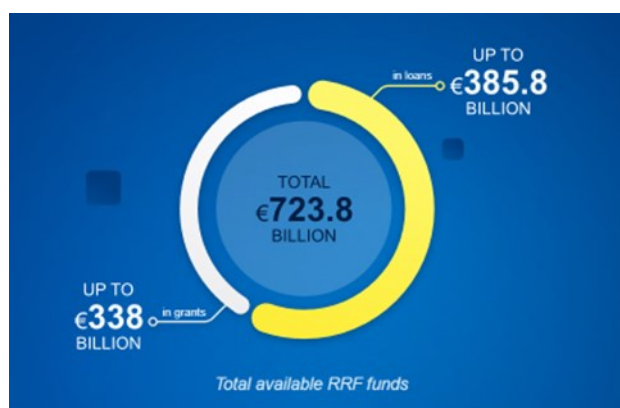
Irska, mjere koherentnosti politike i sinergije između nacionalnih i regionalnih razina uprave. Irska je promovirala reorganizaciju administrativnih struktura na regionalnoj razini, kao sredstvo za učinkovitije reagiranje u inovativnim sektorima koji su identificirani kao prioriteti pametne specijalizacije. Uspostavljena je pomorska koordinacijska skupina s višim dužnosnicima iz niza relevantnih odjela središnjih vlada i agencija koje se bave tom politikom. Regionalne skupštine funkcioniraju kao most između nacionalnih politika i regionalnih potreba, kako bi se osiguralo da se lokalni prioriteti i specifikacije, kao i oni koji se tiču plavog rasta, poštuju u provedbi aktivnosti središnje vlade. Važno je napomenuti da je uspostavljena mreža brokera kako bi se surađivalo s lokalnim poduzetnicima i drugim gospodarskim akterima, kako bi se osiguralo njihovo razumijevanje administrativnog funkcioniranja i identificirale potencijalno zanimljive projektne ideje koje bi se financirale.

Regija Galicija (Španjolska), holistički pogled na inovacije. Valorizacija mora konkretan je prioritet galicijske strategije pametne specijalizacije. Ovaj prioritet se rješava iz holističkog pogleda na inovacije koji uključuje ne samo visokotehnološke inovacije, već i usluge i inovacije usluga. Valorizacija nusproizvoda i otpada koji nastaje proizvodnim lancima povezanim s morem, novi uslužni poslovni modeli, poboljšanje komercijalizacije povezanih proizvoda i usluga također su dio aktivnosti obuhvaćenih strategijom.

4.5. BUDUĆI PLAN POD NAZIVOM EUROPSKI PLAN OPORAVKA

NextGenerationEU privremeni je instrument za oporavak vrijedan više od 800 milijardi eura za pomoć u popravljanju neposredne ekonomske i društvene štete koju je prouzročila pandemija korona virusa. Europa nakon COVID-19 bit će zelenija, digitalnija, otpornija i spremnija za sadašnje i nadolazeće izazove. Next Generation EU (NGEU) europski je poticaj za pružanje financijske potpore svim državama članicama za oporavak od negativne posljedice pandemije COVID-19. Unatoč svim negativnostima koje je ova pandemija donijela, raširen je optimizam da EU može postati snažnija nego ikad. NGEU ubrzat će prijelaz u budućnost. Posjedujući sredstva i odlučnost da Europu učini digitalnim, održivim i otpornijim mjestom, EU ima značajnu priliku transformirati se i postati uzor svijetu. Ovo je dobra vijest za inovativna poduzeća koja traže europska sredstva. Bit će dostupni brojni EU pozivi za podnošenje prijedloga za financiranje razvoja inovativnih rješenja.

Slika 2. Zajmovi i bespovratna sredstva EU za oporavak i otpornost



Izvor: https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/index.html
(10.08.2022.)

Dodijeljeni novac iz fonda za oporavak iznosi dosad neviđenih 806,9 milijardi eura (u trenutnim cijenama - bilo je 750 milijardi eura u cijenama iz 2018. kada je prvi put objavljeno) koji će se uložiti u stvaranje radnih mjesta i prilika te transformirati gospodarstva zemalja kako bi postala zelenija, digitalnija i ravnopravniji.

U srcu plana oporavka EU-a je Instrument za oporavak i otpornost (RRF) sa 723,8 milijardi eura (u trenutnim cijenama) u zajmovima od 385,8 milijardi eura i bespovratnim sredstvima od 338 milijardi eura za zemlje EU-a za ulaganja, otvaranje radnih mjesta i izgradnju zelene i digitalnu budućnost.

Kako bi pristupile fondovima RRF-a, zemlje su predale Planove oporavka i otpornosti (RRP), poznate i kao nacionalni planovi oporavka. U njima se navode reforme i javna ulaganja koje će zemlje izvršiti. To su ključna područja kao što su nove zelene tehnologije, čista energija i promet, obnova zgrada, brži internet i 5G te obrazovanje i strukovno osposobljavanje. Europska komisija odobrila je planove za dvadeset dvije zemlje. EU fondovi sljedeće generacije također uključuju 50,6 milijardi eura za REACT-EU (nova inicijativa koja se nastavlja kao odgovor EU-a na krizu i sanacijske mjere) kao i manji iznosi u druge fondove EU-a.

Tablica rezultata oporavka i otpornosti prije svega je alat za transparentan prikaz dostupnih informacija o provedbi RRF-a europskim građanima. Također se koristi za pripremu godišnjih izvješća Komisije o provedbi RRF-a i izvješća o reviziji Europskom parlamentu i Vijeću. Tablica rezultata oporavka i otpornosti sadrži dvije vrste informacija. podatke koje je prikupila Komisija o provedbi RRF-a u kontekstu praćenja provedbe planova te podaci koje je prikupila Komisija koji se uglavnom sastoje od podataka koje su izvijestile države članice o ispunjavanju ključnih točaka i ciljeva te od informacija o isplata. Također uključuje podatke koje je izradila Komisija kao što su rashodi po stupu politike i socijalni izdaci, izračunati u skladu s metodologijom usvojenom u skladu s Delegiranom uredbom 2021/2105.

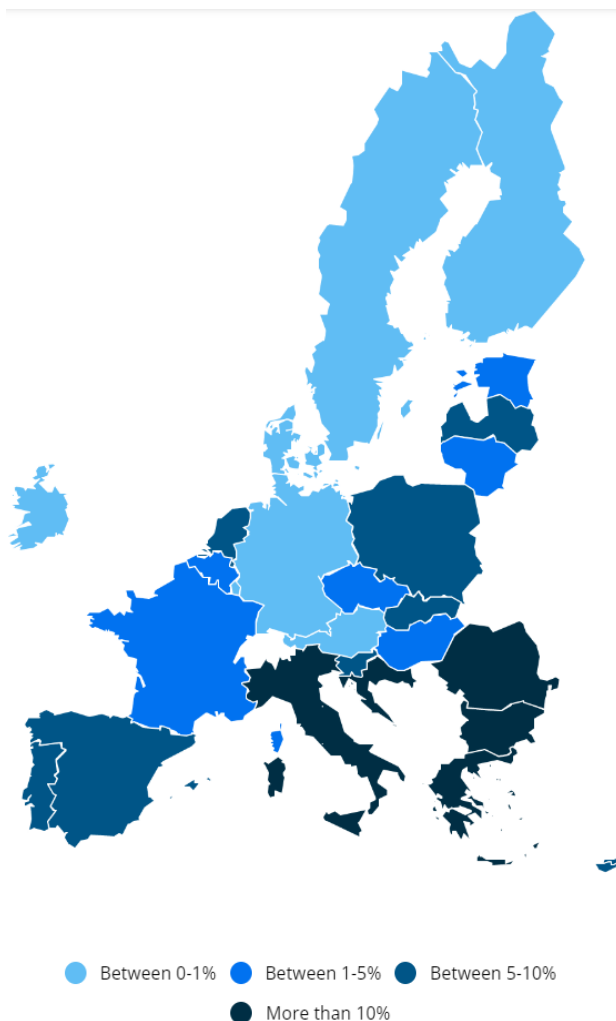
Svi podaci prikazani u tablici temelje se na 25 planova koje je do sada odobrila Komisija, a podaci Vijeća ažurirat će se kako bude odobreno više planova

Podaci koje prikupljaju države članice o zajedničkim pokazateljima pružaju podatke o provedbi cijelog Instrumenta pokazujući napredak specifičnih radnji zajedničkih svim ili većini planova. U Delegiranoj uredbi 2021/2106, države članice Europskog parlamenta i Komisija dogovorile su se o popisu zajedničkih pokazatelja za izvješćivanje i njihovoj definiciji. Države članice o zajedničkim pokazateljima izvješćuju dva puta godišnje do 28.

veljače i 31. kolovoza. Prvo izvješćivanje o zajedničkim pokazateljima održano je u veljači 2022. godine.

Tablica rezultata oporavka i otpornosti daje pregled napredovanja provedbe Instrumenta za oporavak i otpornost (RRF) i nacionalnih planova oporavka i otpornosti. RRF je stupio na snagu u veljači 2021. kako bi se ublažio ekonomski i društveni učinak pandemije Covid-19. To je kamen temeljac NextGeneration EU, instrumenta EU-a za oporavak bez presedana koji pomaže popraviti trenutnu gospodarsku i društvenu štetu od pandemije korona virusa, a isplatit će do 723,8 milijardi eura (u trenutnim cijenama) u bespovratnim sredstvima i zajmovima državama članicama EU-a. Države članice koristit će sredstva osigurana od RRF-a za provedbu ambicioznih reformi i ulaganja kako bi njihova gospodarstva i društva postala održivija, otpornija i pripremljenija za zelene i digitalne prijelaze.

Slika 3. (RRP) allocations per country - shown as a share of national GDP



Izvor: <https://www.euronews.com/next/2022/02/09/what-is-europe-s-recovery-plan-and-how-does-it-work> (10.08.2022.)

Država koja dobije veću količinu novca ne mora nužno dobiti veću potporu: 39,37 milijardi eura predstavlja samo 1,62% BDP-a Francuske, dok 6,30 milijardi eura predstavlja 11,61% BDP-a Hrvatske. Na slici iznad prikazan je udio u nacionalnom BDP-u. Od veljače 2022. Španjolska je prva i jedina zemlja koja je ispunila uvjete i provela reforme kako bi primila prvu isplatu novca za oporavak.

Doprinos klimatskim i digitalnim ciljevima

Kako bi se ubrzale zelene i digitalne tranzicije, svaka država članica mora posvetiti najmanje 37 % rashoda svog plana oporavka i otpornosti (RRP) mjerama koje pridonose klimatskim ciljevima i najmanje 20 % rashoda digitalnim ciljevima. Reforme i ulaganja koje su predložile države članice premašile su te ciljeve: za RRF u cjelini procijenjeni izdaci za klimu iznose oko 40 %, a izdaci za digitalne tehnologije oko 26 %.

Na grafu ispod može se vidjeti koliko je koja država imala udio procijenjenih izdataka RRP-a prema klimatskim i digitalnim ciljevima. U principu su sve zemlje premašile cilj od 40% i cilj od 26%, iako su Austrija, Bugarska, Danska, Luksemburg i Malta bile najuspješnije i dostigle do skoro do 60% izdataka za klimu. Većina zemalja je više imala izdataka za klimu nego za digitalne ciljeve. Hrvatska je primjerice za digitalne ciljeve imala izdatak 21% , a za klimatske ciljeve 43%.

Slika 4. Udio procijenjenih izdataka RRPS-a prema klimatskim i digitalnim ciljevima



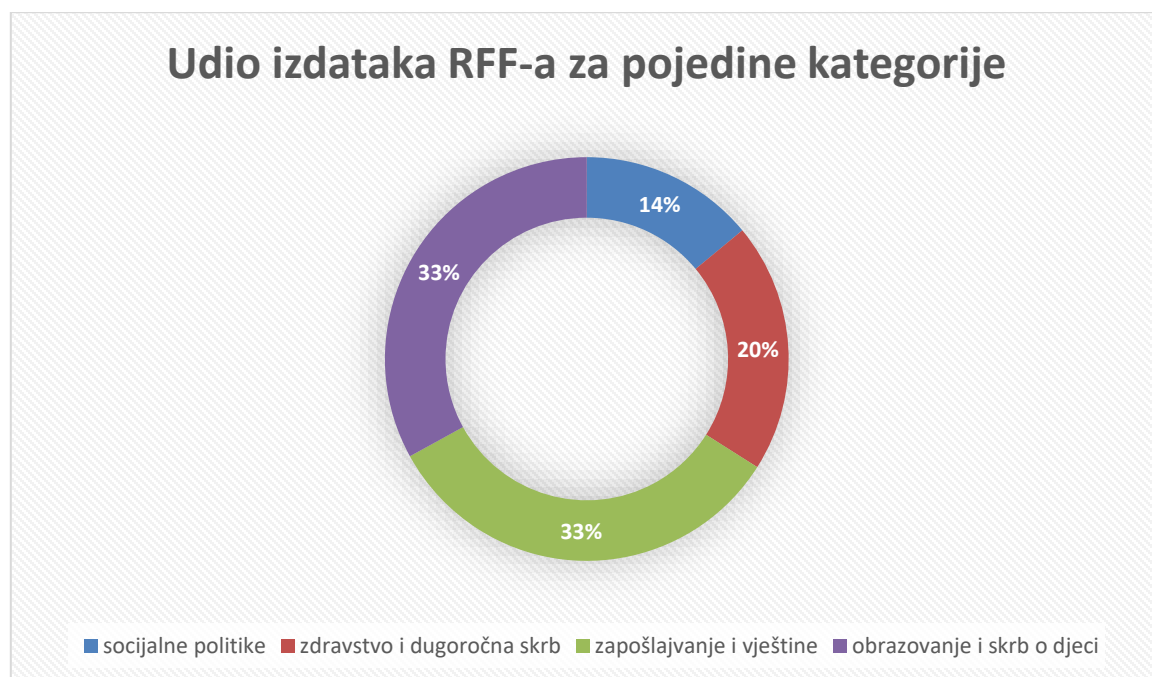
Izvor: https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/index.html

(16.08.2022.)

Postoji šest stupova politike od europske važnosti na koje RFF ima utjecaj. To su zeleni prijelaz, digitalna transformacija, pametan, održiv i uključiv rast, socijalna i teritorijalna kohezija, zdravstvena te ekonomska, socijalna i institucionalna otpornost na krize te zadnji stup politike za sljedeću generaciju, djecu i mlade poput obrazovanja i vještina.

Jedan od ciljeva RRF-a je poboljšati društvenu koheziju i ublažiti društveni učinak krize. Države članice uključile su mnoga ulaganja sa socijalnim ciljevima u svoje planove oporavka i otpornosti. Grafikoni u nastavku prikazuju udio socijalne iscrpljenosti te broj reformi i ulaganja u četiri socijalne kategorije: zapošljavanje i vještine, obrazovanje i skrb o djeci, zdravstvo i dugoročna skrb te socijalne politike. Na sljedećem grafu prikazana je raščlamba izdataka na navedene socijalne kategorije. Vidljivo je kako najviše sredstava je dano za zapošljavanje i vještine te obrazovanje i skrb o djeci sa 33%. Zatim na zdravstvo i dugoročnu skrb sa 20% te najmanje na socijalne politike 14%.

Grafikon 1. Udio izdataka RFF-a za pojedine kategorije



Izvor: izradila studentica prema https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/index.html (16.08.2022.)

4.6. SURADNJA SA EUROPSKOM KONFERENCIJOM EUROPSKIH MINISTARA PROMETA

ECMT (Europska konferencija europskih ministara prometa) je forum za politička pitanja relevantna za željeznički prijevoz, cestovni prijevoz, prijevoz unutarnjim vodnim putevima te intermodalni transport. Ima 44 punopravne članice, osam pridruženih članica (Australija, Kanada, Japan, Koreja Mexico, Novi Zeland i SAD) dok Maroko ima status promatrača. Austrija je članica (osnivač) od 1953. ECMT je vrlo važan, posebno za suradnju sa zemljama koje nisu članice Europske unije.

Struktura ECMT-a dijeli se na tijela konferencije uključujući Vijeće Konferencije koje jednom godišnje održava ministarsku sjednicu u državi članici koja trenutno predsjedava (predsjedanje se mijenja svake godine: 2004. Slovenija, 2005. Rusija, 2006. Irska, 2007. Bugarska, 2008. Finska, 2009. Turska) zatim na tajništvo koje ima sjedište u Parizu (na čelu s glavnim tajnikom), odbor zastupnika predstavlja ministre i priprema ministarski dokument³ te radne skupine koje raspravljaju o specijalističkim prometnim pitanjima na razini državnih službenika.

Trenutno postoje radne skupine za sljedeće teme:²⁰

- Intermodalni transport i logistika (zajedno s Ekonomskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu-UNECE)
- Cestovni prijevoz
- multilateralna kvota (podskupina)
- Prijevoz i okoliš
- Borba protiv kriminala i terorizma u prometu
- Željeznice (zajedno s UNECE)
- Integracija novih država članica

²⁰ *European Conference of European Ministers of Transport*,
https://www.bmk.gv.at/en/topics/mobility/transportation/international_eu/ALT_ecmt.html (16.08.2022.)

- Trendovi u međunarodnom prometu (trenutno neaktivno)
- Statistika
- Pristup i uključenost (osobe s poteškoćama u kretanju)
- Sigurnost na cesti
- Unutarnji plovni putovi (trenutačno neaktivni)
- Održivo urbano putovanje
- Zajednički odbor za istraživanje prometa.

Odluke Vijeća ministara moraju se donositi jednoglasno. Odluke mogu biti u obliku rezolucija, preporuka ili drugih akata, na primjer usvojenih izvješća. Oni nisu zakonski obvezujući. Kad se donese rezolucija, ministri se "politički obvezuju" da će se ona prenijeti u nacionalni zakon. Odluke imaju obvezujuću snagu prema međunarodnom pravu samo ako su sadržane u međunarodnom ugovoru. Do danas postoje samo dvije takve odluke: ASOR sporazum o vremenu vožnje i odmora u cestovnom prijevozu putnika autobusnim prijevozom i EUROFIMA sporazum o željezničkim vozilima.

Trenutne prometne politike u Europi odražavaju opće priznanje da tržišna načela moraju ležati u središtu sustava - s vladama i međunarodnim organizacijama kao što su ECMT, Europska unija, OECD i Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Europu koje uspostavljaju standarde kvalitete, koordinirane investicijske strategije i odgovarajući regulatorni okvir. Zajednički napori i nesmetana suradnja između ovih institucija ključni su za postizanje veće učinkovitosti, konkurentnosti i interoperabilnosti europskih prometnih mreža, dok se također bave ekološkim i sigurnosnim problemima.

Promet je ključni element za pravilno funkcioniranje modernih gospodarstava, uključujući unutarnje tržište EU-a, te je glavna pokretačka snaga europske integracije. Skupština vidi ključnu ulogu ECMT-a u olakšavanju konvergencije politika i u nastavku usklađivanja standarda između dviju skupina zemalja, također s obzirom na buduća proširenja EU.

5. KORELACIJA RH SA POLITIKAMA EUROPSKE UNIJE

5.1. STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA RH 2017. DO 2030.

Provedba Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. (u daljnjem tekstu: Strategija) provodila se u tri faze. Prva faza MMPI-ja završila je izradom Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, koja je usvojena od strane Vlade RH na sjednici dana 30. listopada 2014. nakon toga omogućena je uporaba sredstava iz programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. Nacionalni prometni model je izražen u drugoj fazi, a u trećoj se usklađivala prva faza i Nacionalni prometni model. Pri izradi strategije uzeti su u obzir svi relevantni i važeći strateški dokumenti Republike Hrvatske i Europske unije te je izvedena je strateška procjena utjecaja na okoliš i konzultacije sa susjednim zemljama u koju su uključene Italija, Mađarska, Republika Srbija, Bosna i Hercegovina i Crna Gora. Nakon procesa konzultacija koje završava Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te Ministarstvo zaštite okoliša i energetike dolazi do ispunjenja *ex ante* uvjeta, a to znači da se mogu iskoristiti sredstva iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Metodologija izrade Strategije definirana je kroz Akcijski plan Europske komisije za ispunjavanje *ex-ante* uvjeta te isti podrazumijeva da Strategija staje na definiranim mjerama koje je potrebno provesti za svaki vid prometa. Ova strategija definira specifične ciljeve i 118 koraka (infrastruktura, rad i organizacija) podijeljenih u 6 prometnih sektora željeznice, ceste, zračni, pomorski i ruralni promet, javne gradske površine, prigradski i regionalni prijevoz. Opći cilj ove strategije je promijeniti distribuciju putničkog prometa koji podržava javni prijevoz i oblike prijevoza bez emisija opasnih plinova, promijeniti distribuciju teretnog prometa koji podržava vlakove i pomorski promet te promet u unutarnjim kanalima, za Razvoj prometnog sustava (upravljanje, organizacija i razvoj infrastrukture i održavanja) u skladu s načelima ekonomske održivosti, smanjenje utjecaja prometnih sustava na klimatske promjene, smanjenje utjecaja na okoliš (održivost okoliša), povećanje sigurnosti prometnog sustava povećanje interoperabilnosti (javni prijevoz, vlakovi, ceste, pomorski i zračni promet i prijevoz unutarnjim vodama), daljnji razvoj hrvatskog dijela specifičnih ciljeva Ten-T mreže koji se odnosi na sve prometne sektore.

5.2. STANJE PROMETNE SIGURNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ

Prema statističkim pokazateljima, sigurnost cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj iz godine u godinu pokazuje trend poboljšanja. Stopa smrtnosti sudionika u prometu u prometnim nesrećama u 2019. godini iznosila je 297, što je najniža razina od osamostaljenja Republike Hrvatske. Rezultati Stanja sigurnosti cestovnog prometa 2020. pokazuju daljnje smanjenje broja smrtno stradalih na našim cestama. Dijelom je to rezultat provedbe mjera Petog nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa koji je donijela Vlada Republike Hrvatske u razdoblju 2011.-2020. Iako u tom razdoblju nije postignut, trend prometnih nesreća i smrtno stradalih osoba pokazuje da je Republika Hrvatska blizu osnovnog cilja smanjenja smrtno stradalih osoba za 50%. U skladu s trendom daljnjeg smanjenja broja smrtno stradalih na cestama, usvojen je Šesti nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa za 2021.-2030. Provedba navedenog nacionalnog plana temelji se na broju "teških prometnih nesreća", što uključuje nesreće sa smrtno stradalim ili teško ozlijeđenim osobama. Kvantitativni ciljevi za nadolazeće razdoblje provedbe temelje se na tako utvrđenim kriterijima. Opći cilj nacionalnog plana je postići 50% smanjenja smrtnih slučajeva i teških nesreća na cestama. Od donošenja prvog nacionalnog programa 16. lipnja 1994. godine i donošenja trenutnog prometni sustav se promijenio. U svijetu su se dogodile neke globalne promjene koje su zahvatile cestovni promet u svim zemljama kao i promet Hrvatske. Povećanje ukupnog broja vozila i vozača utječe na rast prometnog opterećenja, a promet negativno utječe na ljude i okoliš.

Rezultati provedbe dosadašnjih nacionalnih programa su smanjeni broj osoba koji su poginuli na cestama.. Međutim, postoje i drugi pokazatelji s kojima se potvrđuje učinkovitost provedbe mjera dosadašnjih programa, a to su:²¹

- povećanje prometne kulture
- smanjenje ukupnog broja prometnih nesreća i smanjenje broja ozlijeđenih sudionika
- izmjena hrvatskog zakonodavstva sukladno europskim smjernicama
- usmjereno preventivno djelovanje policije i ostalih subjekata

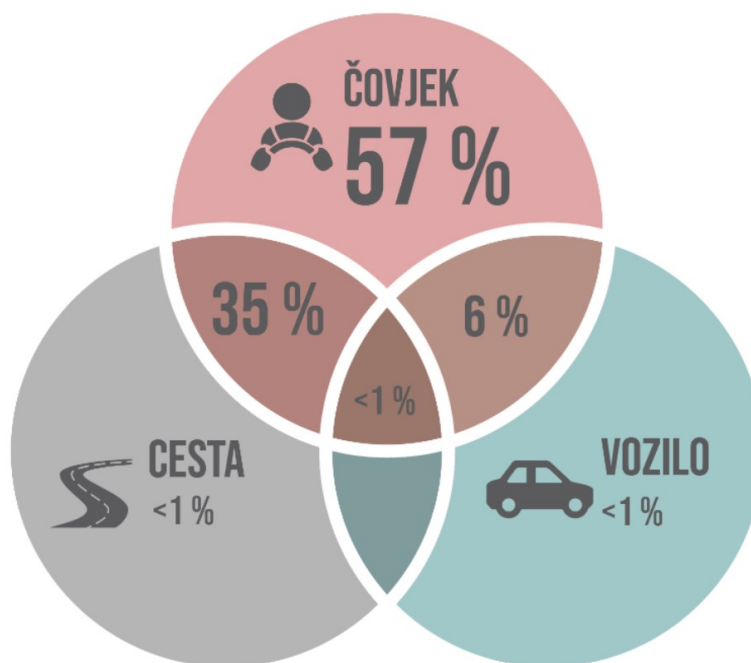
²¹ Narodne Novine, Odluka o donošenju Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_07_86_1588.html (18.08.2022.)

- podizanje svijesti kod šire populacije o problemu sigurnosti u cestovnom prometu
- senzibiliziranje javnog priopćavanja o problemu stradavanja u cestovnom prometu
- uključivanje svih državnih tijela i stručnih organizacija u provedbu.

5.2.1. Analiza kritičnih čimbenika nastanka prometnih nesreća

Analiza statističkih trendova prometnih nesreća i njihove povezanosti s ljudima, vozilima i okolišem temelj je za izradu novog nacionalnog plana. Na temelju toga provedena je detaljna analiza ključnih čimbenika nastanka prometnih nesreća od 2010. do 2019., te su sukladno tome formulirane mjere ovog nacionalnog plana. U odnosu na dosadašnju praksu, predmet analize su teške prometne nesreće, što je u skladu s novim smjernicama i pozitivnom europskom i svjetskom praksom te je temelj za stvaranje novih spoznaja i mjera.

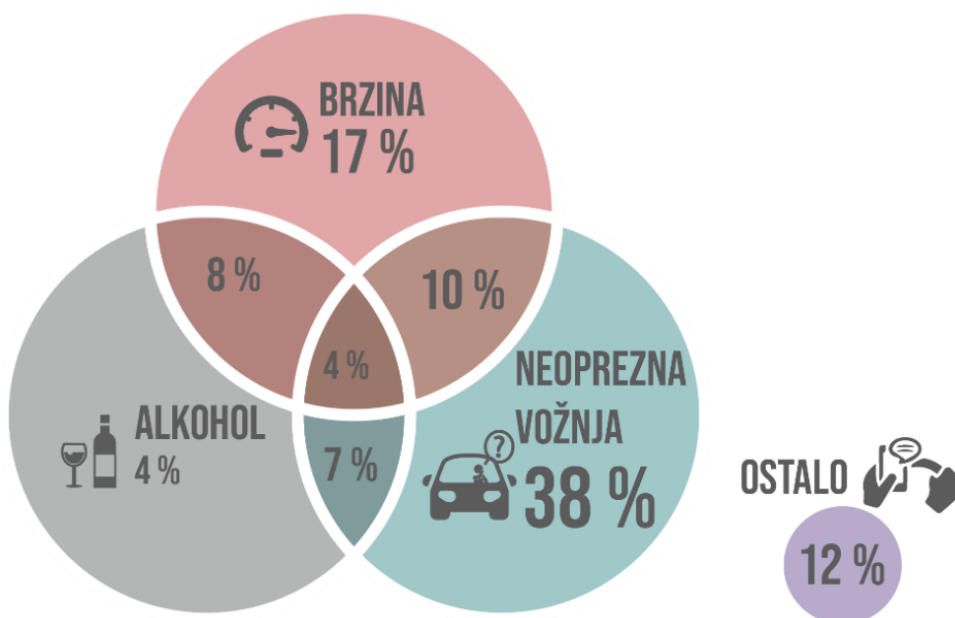
Slika 5. Temeljni faktori prometnih nesreća



Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020. (18.08.2022.)

Prema slici broj 5 mozemo vidjeti kako su temeljni faktori prometnih nesreća čovjek, cesta i vozilo, s tim da se na čovjeka odnosi 57%, no čovjek u kombinaciji sa cestom iznosi 35%, a u kombinaciji sa vozilom je 6% potencijalni uzrok prometnih nesreća.

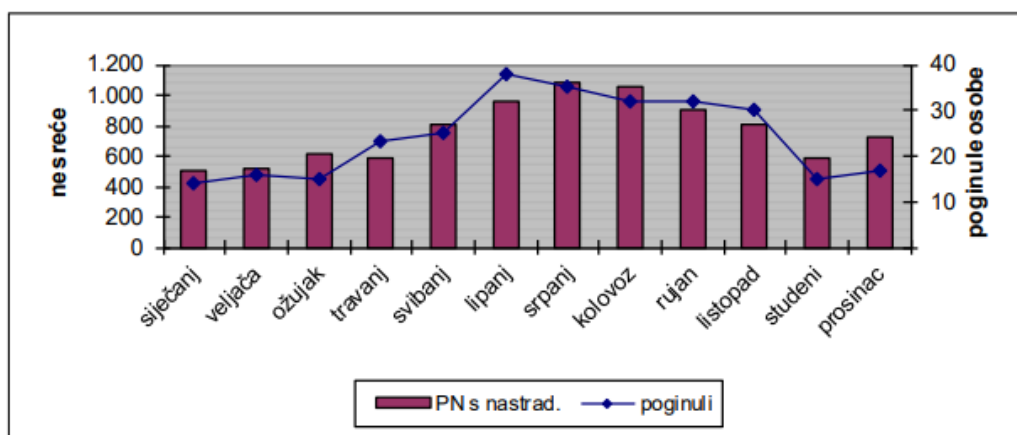
Slika 6. Potencijalni uzrok teških prometnih nesreća



Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020. (18.08.2022.)

Na slici 6. prikazani su potencijalni uzroci teških prometnih nesreća. Analizom stanja prije teških prometnih nesreća utvrđeno je da je u 39% teških prometnih nesreća prekoračenje brzine jedan od temeljnih uzroka teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj. U oko 17 posto teških nesreća samo je brzina zabilježena kao temeljni uzrok. U 8% teških nesreća razlog je bila brzina uzrokovana alkoholom, a u 10% slučajeva brzina uzrokovana neopreznom vožnjom. Alkohol je zabilježen kao temeljni uzrok u 23% teških prometnih nesreća, od čega se može zaključiti da je vožnja pod utjecajem alkohola bila uzrok otprilike 4% teških prometnih nesreća. Isto tako, analizom je utvrđeno da je neoprezna vožnja eventualni uzrok u čak 59% teških prometnih nesreća, a bila je temeljni uzrok u 38% teških prometnih nesreća.

Grafikon 2. Prometne nesreće s nastradalim osobama i poginule osobe po mjesecima u 2021. godini



Izvor: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf

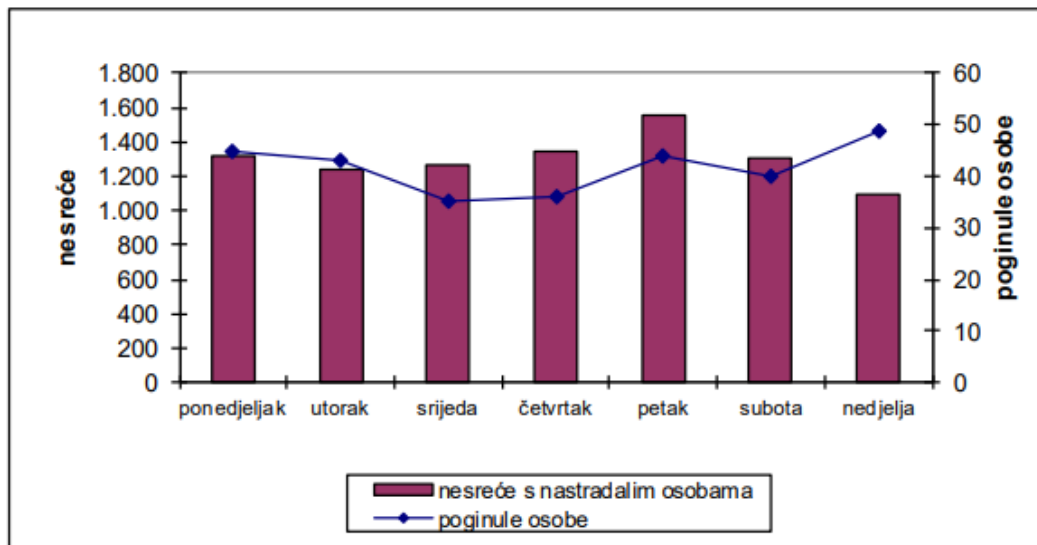
(18.08.2022.)

Na grafikonu iznad prikazane su prometne nesreće u 2021. godini od siječnja do prosinca. Lipanj, srpanj i kolovoz imaju najveći broj prometnih nesreća sa nastradalima, od čega lipanj ima najveći broj poginulih osoba, odnosno trideset osam poginulih. Siječanj i veljača imaju najmanje prometnih nesreća s nastradalima te samim time imaju najmanji broj poginulih kao i studeni. Prosječan broj poginulih u ta tri mjeseca je petnaest osoba. Može se zaključiti da u ljetnim mjesecima kad je povećana koncentracija motornih vozila na cestama uoči sezone dolazi i do većeg broja prometnih nesreća, dok u zimskim mjesecima taj broj je manji upravo zbog manje koncentracije vozila u prometu.

Na grafikonu 3. prikazane su prometne nesreće u 2021. godini po danima u tjednu. Na grafikonu je vidljivo da je ukupan broj prometnih nesreća s nastradalim osoba od ponedjeljka do nedjelje 9.146 osoba, od čega petak ima 1599 prometnih nesreća, a najmanje ih se dogodi

nedjeljom odnosno 1.101 prometna nesreća s nastradalima. No, nedjelja ima 49 poginulih osoba, dok srijeda i četvrtak imaju 35 poginulih.

Grafikon 3. Prometne nesreće s nastradalim osobama i poginule osobe po danima u tjednu u 2021. godini.



Izvor: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf (18.08.2022.)

Što se tiče sigurnosti željezničkog prometa prema podacima iz godišnjeg izvješća sigurnosti HŽ infrastrukture može se vidjeti kad se usporede podaci za 2021. s prosjekom Od 2016. do 2020. da je znatno smanjen broj izvanrednih događaja za 9,6%. U Izvanredne događaje se ubrajaju ozbiljne nesreće, nesreće i incidenti. Glavni uzrok izvanrednih događaju su treće osobe. U 2021. dogodilo se 11 ozbiljnih nesreća, što je u odnosu na petogodišnji prosjek smanjenje od 26,7 posto.²² Od jedanaest ozbiljnih nesreća njih čak šest se dogodilo na željezničko cestovnim prijelazima, a četiri nesreće su se dogodile zbog nesmotrenog prolaska osoba preko pruge. Jedna nesreća je rezultat sudara dvaju teretnih vlakova. Kako bi se smanjile nesreće na željeznicama, HŽ Infrastruktura nastoji podići svijest javnosti raznim

²² HŽ Infrastruktura: Godišnje izvješće o sigurnosti 2021. Izdanje za javnost <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2022/07/Izvjescje-o-sigurnosti-za-2021-web.pdf> (29.08.2022.)

edukativnim akcijama i programima u školama te kampanjama za vozače u cestovnom prometu.

U pomorskom prometu 2021. godine prema podacima Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu dogodile su se 54 pomorske nesreće i nezgode, a od tog broja 12 nesreća i nezgoda se je područje Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraživanja nesreća i nezgoda u pomorskom prometu, dok preostale 42 nesreće se nisu odnosile na Uredbu. Također navedena agencija je zabilježila broj nesreća i u zračnom prometu, pa tako u 2021. godini ukupno je bilo 36 nesreća u zračnom prometu od čega su dvije ozbiljne nezgode rezultat izvođenja komercijalnih operacija unutar RH i jedna izvan granica RH. Prilikom testiranja tehničke opreme MUP-a dogodila se jedna ozbiljna nesreća, a sve ostale nesreće su se dogodile u rekreacijskim vožnjama zrakoplova.

5.2.2. MJERE PREMA PODRUČJIMA DJELOVANJA

Kako bi se povećala cestovna sigurnost u Hrvatskoj planirano je oko 200 aktivnosti , a kategoriziraju se u trinaest područja djelovanja. Ta područja su²³:

- Sigurna brzina
- Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova
- Sigurna vožnja
- Prevencija distrakcije vozača
- Sigurnost aktivnih oblika prometovanja
- Sigurnost motociklista i mopedista
- Sigurnost profesionalnih vozača
- Zaštita u vozilu
- Sigurna infrastruktura
- Sigurna vozila
- Brze i učinkovite hitne službe
- Jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi
- Baza podataka i prikupljanje podataka.

²³Ibidem

5.3. PROJEKTI RH

Projekti koje financira EU utječu na svakodnevni život hrvatskih građana. Radi se o značajnim infrastrukturnim projektima u domeni prometa i zaštite okoliša; projektima podrške institucionalnoj i zakonodavnoj infrastrukturi Republike Hrvatske; projektima izgradnje civilnog društva za promicanje demokratizacije i svijesti o ljudskim pravima; prekograničnoj suradnji za poticanje regionalnih partnerstva i suradnje sa susjednim zemljama projekti vezani uz regionalni razvoj.

PROJEKT – IZGRADNJA MOSTA KOPNO – OTOK ČIOVO U TROGIRU SA SPOJNIM CESTAMA

Cilj projekta je izgradnja mosta prema kopnu – otoku Čiovu, s pristupom na ceste. Izgradnjom mostova i spojnih cesta ubrzao se promet, smanjile gužve, uklonila su se uska grla, smanjile se štetne emisije i povećala turistička privlačnost područja. Ovim projektom riješio se ključni problem velikih prometnih gužvi u dijelovima grada Trogira, otoka Čiova i aglomeracije Split. Sama provedba ovog projekta trajala je 64 mjeseca i to od 1. ožujka 2015. do 31. lipnja 2020. godine. Ta sredstva osigurao je Europski fond za regionalni razvoj. Nositelj projekta su Hrvatske ceste društvo s ograničenom odgovornošću, za upravljanje, građenje i održavanje državnih cesta, a projekt je proveden u suradnji s Posredničkim tijelom razine 1 Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture te Posredničkim tijelom razine 2 Središnjom agencijom za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije – SAFU.²⁴

²⁴ Službeno završena provedba projekta – izgradnja mosta kopno – otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama 2. projektna faza, <https://www.eu-projekti.info/sluzbeno-završena-provedba-projekta-izgradnja-mosta-kopno-otok-ciovo-u-trogiru-sa-spojnim-cestama-2-projektna-faza/#> (20.08.2022.)

Slika 7. Most kopno- otok Čiovo



Izvor: <https://www.safu.hr/hr/o-safu/primjeri-eu-projekata-u-rh/operativni-program-konkurentnost-i-kohezija/list/izgradnja-mosta-kopno-otok-ciovo-u-trogiru-sa-spojnim-cestama-2-projektna-faza>
(20.08.2022.)

Projekt je moguće integrirati s ostalim projektima koji se izvode ili će se izvoditi na predmetnom području, a posebno se to odnosi na projekt uređenja šetnice i obale grada Trogira, budući da je prolaz šetnice ispod mosta i osigurava drugi prolaz sa šetnice na most. Istovremeno je integriran s projektom uvođenja i obnove mreže odvodnje koji provodi lokalno komunalno poduzeće. Projekt se provodi na području Splitsko-dalmatinske županije na području općine Trogir. Most je od iznimne važnosti za nesmetan prostorni razvoj grada Trogira, jer sada cijeli lokalni dio tranzitnog cestovnog prometa između kopna i otoka Čiova, uključujući i brodogradilište na Čiovu, prolazi jedinim postojećim otokom. Projekt osim pozitivnih učinaka ima i negativne s obzirom da se nalazi neposredno uz apsidu trogirске katedrale. Povijesna jezgra Trogira, koja je pod zaštitom UNESCO-a, izravno je ugrožena zbog utjecaja velikih količina tereta.

Projekti koje sufinancira Europska unija:

a) Za željeznički promet:

- dovršetak Nizinske pruge što uključuje: izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani.
- Projekt osiguranja i modernizacije željezničko- cestovnih prijelaza
- Projekt obnove voznog parka HŽ putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima
- Rekonstrukcije postojećih i izgradnja drugih kolosijeka željezničke pruge na dionicama Dugo Selo- Križevci te Hrvatski Leskovac – Karlovac
- Modernizacija tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka i Zagreba

b) Za pomorski promet

- Izgradnja pomorsko-putničkog terminala Vela Luka
- Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek
- Uređenje vodnog puta na rijeci Dunav kod Sotina os 1321 RKM do 1325 RKM
- Sanacija i produženje postojećeg pristana luke Unije -II. faza
- Dogradnja luke Baška
- Dogradnja vanjskog veza Sućuraj
- Dogradnja luke otvorene za javni promet Mrtvaška na otoku Lošinju
- Rekonstrukcija luke za javni promet u naselju Donje Čelo, otok Koločep
- Izgradnja trajektnog pristana u luci Kaprije
- Dogradnja gata Vrulje u sklopu pomorsko-putničkog terminala u luci Šibenik (III. Faza zahvata)
- Uređenje luke Omiš – II. Faza izgradnje
- Nova luka Korčula- luka Polačište
- Rekonstrukcija i dogradnja trajektnog pristaništa Žigljen
- rekonstrukcija luke otvorene za javni promet Ubli, otok Lastovo
- dogradnja gradske luke Sali na Dugom otoku

- Rekonstrukcija lučke infrastrukture grad Zadar- Poluotok
 - Rekonstrukcija i sanacija obale u luci Rab
- c) Za cestovni promet
- Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom
 - završetak Koridora Vc (dionice Beli Manastir – mađarska granica)
 - Izgradnja državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka
 - Izgradnja najvećeg i najznačajnijeg projekta u Republici Hrvatskoj – izgradnje Pelješkog mosta koji je otvoren za promet 26. srpnja 2022. godine
- d) Za zračni promet
- obnova i proširenje piste i stajanke Zračne luke Zadar,
 - modernizacija Zračne luke Osijek i Zračne luke Rijeka (Krk)
 - modernizacija i proširenje Zračne luke Mali Lošinj

5.4. USPOREDBA PROMETNIH SUSTAVA RH SA DRŽAVAMA ČLANICAMA

Općenito, glavni prometni i transportni pravci dobro su razvijeni i u relativno dobrom stanju. Po duljini željezničke mreže Hrvatska je na 22. mjestu u svijetu s 0,67 metara po stanovniku. Ukupno je željeznička mreža duga 2617 kilometara. Teretni promet na tračnicama je nedavno iznosio 2,91 milijardi tona i prijeđenih kilometara. Putnički promet dosegno je 756,00 milijuna putničkih kilometara u 2018.

plovni putovi odnose se na unutarnji promet rijekama i kanalima. U broj luka uključene su one koje se nalaze na ukupno 5.835 km obale. U 2020. godini prevezeno je oko 347.400 teretnih kontejnera. Mreža cesta i autocesta ima ukupnu duljinu od 26.958 km. Time je Hrvatska na globalnoj ljestvici zauzela 77. mjesto. Međutim, također je važno napomenuti gustoću naseljenosti zemlje, koja je vrlo niska i iznosi oko 69 stanovnika po km². Slično tome, općenito se moraju prijeći neproporcionalno velike udaljenosti da bi se stiglo do udaljenijih dijelova zemlje.

S prosječno 359 smrtno stradalih u prometu godišnje (2012.-2019.), cestovni promet u Hrvatskoj smatra se relativno sigurnim. To odgovara otprilike 4,3 poginulih u nesrećama na 8,7 stanovnika godišnje. Usporedbe radi, ta je brojka 12,2 u SAD-u i 17,1 u svijetu.

Mreža cesta i autocesta ima ukupnu duljinu od 38.985 km. Za svakog od 2,11 milijuna stanovnika zemlje, to odgovara 18,50 metara. To stavlja Sloveniju na 28. mjesto na globalnoj ljestvici. Međutim, također se mora uzeti u obzir veličina zemlje i gustoća naseljenosti od oko 102 stanovnika po km². Zemlje s manje stanovnika na istoj ili čak većoj površini ovdje prirodno postižu sasvim različite vrijednosti i moraju usprkos manjem broju stanovnika povezati udaljena područja s prometnom mrežom.

S prosječno 119 smrtno stradalih u prometu godišnje (2012.-2019.), cestovni promet u Sloveniji smatra se relativno sigurnim. To odgovara otprilike 4,3 poginulih u nesrećama na 5,7 stanovnika godišnje. Ukupno je željeznička mreža duga 1.229 kilometara. Teretni promet na tračnicama je nedavno iznosio 5,29 milijardi tona i prijeđenih kilometara. Putnički promet dosegno je 650,00 milijuna putničkih kilometara u 2017. godini.

Po duljini željezničke mreže Španjolska je na 49. mjestu u svijetu s 0,33 metra po stanovniku. Ukupno je željeznička mreža duga 15.718 kilometara. Teretni promet na tračnicama nedavno je iznosio 10,79 milijardi tona i prijeđenih kilometara. Putnički promet dosegno je 28,43 milijarde putničkih kilometara u 2018.

Navedeni plovni putovi odnose se na unutarnji promet rijekama i kanalima. U broj luka uključene su one koje se nalaze na ukupno 4.964 km obale. U 2020. prevezeno je oko 17,37 milijuna teretnih kontejnera. Mreža cesta i autocesta ima ukupnu duljinu od 683.175 km, što za svakog od 47,33 milijuna stanovnika zemlje odgovara 14,44 metara. To Španjolsku stavlja na 36. mjesto na globalnoj ljestvici. Međutim, veličina zemlje i gustoća naseljenosti od oko 94 stanovnika po km također se mora uzeti u obzir. Zemlje s manje stanovnika na istoj ili čak većoj površini ovdje prirodno postižu sasvim različite vrijednosti i moraju povezati udaljena područja s prometnom mrežom unatoč manjem broju stanovnika

S prosjekom od 1931 smrtno stradalih u prometu godišnje (2012. 2019.), cestovni promet u Španjolskoj smatra se vrlo sigurnim. To odgovara otprilike 4,3 poginulih nesreća na 4,1 stanovnika godišnje. Usporedbe radi, ta je brojka 12,2 u SAD-u i 17,1 u svijetu.

NIZOZEMSKA

Po duljini željezničke mreže Nizozemska je na 66. mjestu u svijetu s 0,17 metara po stanovniku. Ukupno, željeznička mreža ima 3.058 kilometara dugačak. Teretni promet na tračnicama nedavno je iznosio ukupno 7,02 milijarde tona i prijeđenih kilometara. Promet putnika dosegao je 18,90 milijardi putnički kilometri u 2018. Navedeni plovni putovi odnose se na unutarnji promet rijekama i kanalima. U broj luka uključene su one koje se nalaze na ukupno 451 km obale. prevezeno je oko 14,52 milijuna teretnih kontejnera.

Mreža cesta i autocesta ima ukupnu duljinu od 139.124 km. Za svakog od 17,53 milijuna stanovnika zemlje to odgovara 7,93 metra. Ovo stavlja Nizozemsku na 67. mjesto na globalnoj ljestvici. Međutim, mora se uzeti u obzir i gustoća naseljenosti zemlje, koja je relativno visoka i iznosi oko 422 stanovnika po km². S prosječno 650 smrtnih slučajeva u prometu godišnje (2012.-2019.), cestovni promet u Nizozemskoj smatra se vrlo sigurnim. To odgovara otprilike 4,3 poginulih u nesrećama na 3,8 stanovnika godišnje. Usporedbe radi, ta je brojka 12,2 u SAD-u i 17,1 u svijetu

Tablica 2. Usporedba Hrvatske sa Slovenijom, Španjolskom, Nizozemskom i Europom

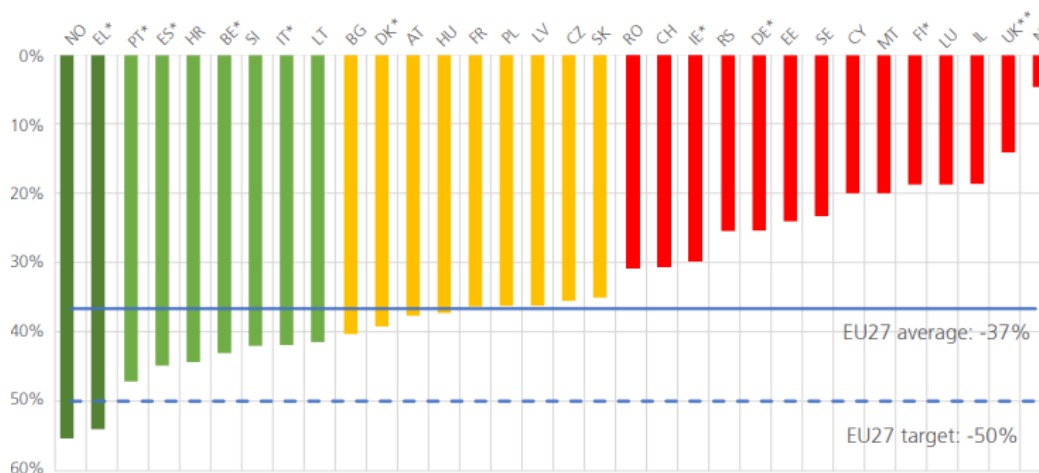
	Hrvatska	Slovenija	Španjolska	Nizozemska	Europa
Prometnice	27.000 km	39.000 km	683.200 km	139.100 km	6.708.300 km
Željeznice	2.600 km	1.200 km	15.700 km	3.100 km	258.600 km
Vodeni putovi	785 km	0 km	1.000 km	6.237 km	53.100 km
Trgovačke luke	354	9	478	1.199	15.291
Zračne luke	7	2	42	29	3.737

Izvor: Izradila studentica (21.08.2022.)

Što se tiče sigurnosti na cestama u zemljama članicama EU, odnosno smrtnih slučajeva na cestama, došlo je do značajnog pada, iako od samo 10%, u 2020. u odnosu na 2019. Iznimni rezultati u 2020. uvelike su posljedica blokade zbog Covid-19 i nema jamstva da se taj napredak može održati uz povratak uobičajenom poslovanju. Iako zajednički cilj EU-a o smanjenju smrtnosti u prometu u 2020. nije ispunjen, sve su zemlje napravile poboljšanja i

spasile živote pokušavajući ga postići. Nije bilo zemlje s PIN-om ²⁵u kojoj je broj umrlih zabilježen u 2020. premašio onaj iz 2010. Međutim, smanjenje nije uvijek bilo postupno. Bile su dvije zemlje, Malta i Nizozemska, u kojima je broj smrtnih slučajeva u 2019. bio veći od onog u 2010.

Grafikon 4. Relativna promjena broja poginulih na cestama između 2010 i 2020. godine



Izvor: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (22.08.2022.)

HRVATSKA

²⁵ The Road Safety Performance Indeks je politički alat za pomoć državama članicama EU-a u poboljšanju sigurnosti na cestama

U 2020. godini u Hrvatskoj je u cestovnom prometu smrtno stradalo 237 osoba, 44 posto manje nego 2010. godine. Teško su ozlijeđene 2302 osobe u 2020. godini, 28 posto manje nego 2010. godine.

Od 2001. godine rekonstruirano je ili uklonjeno više od 190 rizičnih mjesta. Na gradskim i seoskim cestama postavljeno je oko 100 kamera koje detektiraju prekoračenje brzine, nekorištenje sigurnosnog pojasa ili korištenje mobilnog telefona tijekom vožnje.

Hrvatska je u završnoj fazi projekta automatizacije procesuiranja prometnih prekršaja, što bi trebalo rezultirati znatno lakšim i bržim praćenjem postupaka od otkrivanja do plaćanja kazni. Vezivanje sigurnosnog pojasa i dalje je jedan od glavnih izazova za Hrvatsku. 61% vozača i putnika na prednjim sjedalima i samo 1% putnika na stražnjim sjedalima vezalo je sigurnosni pojas 2015., 50% poginulih putnika nije vezalo pojas 2019., a 44% 2020. Još jedan izazov je povećanje upotrebe mobilni telefon tijekom vožnje. Prema istraživanju, 90% q vozača povremeno koristi mobilni telefon tijekom vožnje. U 2019. 11% ozbiljnih sudara potencijalno su uzrokovali vozači koji su koristili mobitel za volanom

SLOVENIJA

Broj smrtnih slučajeva na cestama u Sloveniji smanjen je za 42% u 2020. u usporedbi s 2010. pao sa 138 na 80. Značajno smanjenje od 22% dogodilo se u pandemijskoj godini 2020. u usporedbi s 2019. Broj teških ozljeda u posljednjem desetljeću smanjen je za 22% , s 880 u 2010. na 687 u 2020

Osnivanje Slovenske agencije za sigurnost prometa (AVP) 2010. bio je važan korak u postizanju napretka. Tijelo je nadležno za koordinaciju i provedbu strategije sigurnosti cestovnog prometa.

ŠPANJOLSKA

U 2020. na španjolskim cestama poginulo je 1366 ljudi u usporedbi s 2478 u 2010., što je smanjenje od 45%. Značajan dio napretka, kao i za mnoge druge zemlje, može se povezati

sa smanjenjem prometa zbog Covid-19 mjera. Međutim, Španjolska je 2019. postigla nacionalni cilj od 37 smrtnih slučajeva u prometu na milijun stanovnika – godinu dana prije pandemije i godinu dana ranije nego što je navedeno u Nacionalnoj strategiji sigurnosti cestovnog prometa 2011.-2020. Ozbiljne ozljede u cestovnom prometu u Španjolskoj smanjene su na isti stupanj za 45% s 11.995 u 2010. na 6.642. Kao i kod smrtnih slučajeva na cestama, najznačajniji napredak u smanjenju teških ozljeda postignut je u pandemijskoj 2020.

NIZOZEMSKA

610 ljudi poginulo je na nizozemskim cestama 2020., samo 5% manje nego 2010. To je najsporija stopa napretka među zemljama EU. Broj poginulih u cestovnom prometu u 2018. i 2019. premašio je onaj iz 2010. Smanjenje od 5% od 2010. postignuto je zbog smanjenja od 8% u 2020. u usporedbi s 2019., vjerojatno izazvanog mjerama povezanim s pandemijom Covid-19. Nizozemska klizi nizbrdo na ljestvici smrtnosti na cestama u EU, pa je bila treća s 39 smrtnih slučajeva na milijun stanovnika 2010. i sedma s 35 2020., a prestigle su je Danska, Španjolska, Irska i Njemačka. Teške ozljede u cestovnom prometu porasle su za 12% u razdoblju 2010.-2019

Široka koalicija od gotovo 40 organizacija pozvala je sljedeću nizozemsku vladu da donese novu strategiju sigurnosti na cestama. Pokrenut u travnju 2021., Manifest sigurnosti na cestama 2.0 podržava vladin cilj Vision Zero za 2050., ali traži privremene ciljeve koji bi pomogli u njegovom ostvarenju. Koalicija poziva na 11% godišnje smanjenje žrtava na cestama.

6. ZAKLJUČAK

U ovom diplomskom radu razrađen je pojam pomorskih i prometnih politika u EU. U prvoj cjelini zaključili smo kako dobro strukturirana i implementirana nacionalna pomorska politika može zemlji dati alate koji su joj potrebni da postane učinkovit sudionik u pomorskom sektoru i da iskoristi puni potencijal plavog gospodarstva. Cilj politike pomorskog prometa Europske unije (EU) je osigurati da se usluge, roba i ljudi prevoze slobodno i učinkovito na ekološki i društveno koristan, ekonomičan i siguran način. Prometna politika EU-a može integrirati nacionalne prometne mreže i prijevozna sredstva među državama članicama fiskalnog, tehničke i fizičke zapreke u prometu putnika i robe. Prometna kao ni pomorska politika ne može biti uspješno implementirana bez unaprijed definiranih ciljeva te načela i instrumenata koje svaka država mora slijediti. Prelaskom na druge vrste prometa trebalo bi smanjiti preopterećenje cestovnog prometa i bolje zaštititi okoliš što je i fokus prometne politike EU-a. Bitnu ulogu u ostvarivanju klimatskih ciljeva EU-a igra implementacija inovativnih i održivih prijevoznih sredstava. Kako bi se rasteretile glavne europske ceste i uska grla koja ne mogu podnijeti rastući promet, prioriteti su daljnji razvoj morskih puteva i poboljšanja pomorskog prometa kao i razvoj željezničkog prometa. Daljnji razvoj prometa u EU-u stoga isključivo ovisi o učinkovitom i snažnom djelovanju politika Europske unije. Da bi se ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže u potpunosti ostvarili, potrebno je propisati jedinstvene zahtjeve u pogledu infrastrukture, koje će ispunjavati infrastruktura transeuropske prometne mreže. Na temelju rezultata dobivenih iz akcijskog programa za sigurnost cestovnog prometa 2001.-2010. pokazuje da usprkos značajnom napretku postignutom na području sigurnosti cestovnog prometa potrebno uložiti napore kako bi se poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa nastavilo i dodatno ojačalo. Bijele knjige dio su tradicije europskih strateških dokumenata koji se odnose na druge glavne prometne poslove. Strategija za održivu i pametnu mobilnost je postavljena kao temelje za postizanje zelene i digitalne transformacije unutar prometnog sustava EU-a. Kao što prometne i pomorske politike imaju svoje ciljeve tako i strategija mora slijediti svoje ciljeve kao što su održiva mobilnost, otporna mobilnost te pametna mobilnost. Prema analiziranim podacima stanje sigurnosti u prometu u RH je poboljšano u odnosu na prethodne godine, a trend prometnih nesreća i smrtno stradalih osoba pokazuje da je Republika Hrvatska blizu osnovnog cilja smanjenja smrtno stradalih osoba za 50%. glavni uzrok prometnih nesreća je čovjek, te prema

statističkim podacima najviše prometnih nesreća na cesti je za vrijeme sezone kad je gustoća prometa nadprosječna. Shodno tome država nastoji riješiti taj problem kroz različite strategije, programe i projekte. Po duljini željezničke mreže Hrvatska je na 22. mjestu u svijetu s 0,67 metara po stanovniku.

Uzevši u obzir podatke o broju poginulih i općenito sigurnosti u prometu može se zaključiti s mišlju kako je Hrvatska među sigurnijim na području Europske unije, iako u infrastrukturi postoji prostor za napredak i rast. Kako bi daljnje unaprijedila prometni sustav, bilo pomorski, željeznički, zračni ili cestovni Hrvatska ima velik broj projekata koje sufinancira Europska unija bilo onih koji su već u procesu ili koji će tek biti. Stoga možemo zaključiti kako je Hrvatska na dobrom putu ka daljnjem poboljšanju prometa te je najbitnije da se svi projekti kvalitetno odrade uz maksimalno kvalitetno iskorištenje svih resursa koje ima na raspolaganju od strane EU.

LITERATURA

KNJIGE

- Dundović. Č., Grubišić, N. 2013, Pomorska prometna politika, 1. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka
- Padjen, J.; Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003

ČLANCI U ČASOPISIMA

- Dražen Damić, 2009., 'Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici', *Naše more*

INTERNETSKI IZVORI

- Next Generation EU: A Bold European Recovery Strategy, <https://eucalls.net/blog/next-generation-eu>
- What is Europe's Recovery Plan and how does it work?, <https://www.euronews.com/next/2022/02/09/what-is-europe-s-recovery-plan-and-how-does-it-work>
- Recovery and Resilience Scoreboard, https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/index.html
- Recovery and Resilience Facility, https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/recovery-coronavirus/recovery-and-resilience-facility_en
- The EU budget and the Next Generation EU Recovery Plan: a game changer?, [The-EU-budget-and-the-Next-Generation-EU-Recovery-Plan-a-game-changer.pdf \(researchgate.net\)](https://www.researchgate.net/publication/358111111)
- Utjecaj Plavog rasta i Europskog zelenog plana na Jadransko more, <https://zir.nsk.hr/islandora/object/ricent:120/datastream/PDF/view>
- Blue Growth, [European Commission | Search \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/blue-growth_en)
- Sustainable blue economy , https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/blue-economy/sustainable-blue-economy_en
- Blue Growth, <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/en-US/blue-growth>
- Blue Growth, https://ec.europa.eu/assets/mare/infographics/#_Black_Sea
- What are the Sectors of the Blue Economy?, <https://cbei.blog/sectors-of-the-blue-economy/>

- What Is A National Maritime Transport Policy?,
<https://www.marineinsight.com/videos/what-is-a-national-maritime-transport-policy/>
- Maritime Transport Policy,
<https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/NationalMaritimeTransportPolicy.aspx>
- <https://www.eu-projekti.info/sluzbeno-zavrshena-provedba-projekta-izgradnja-mosta-kopno-otok-ciovo-u-trogiru-sa-spojnim-cestama-2-projektna-faza/#>
- Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2021.,
https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf
- Narodne Novine, https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_07_86_1588.html
- 50 years of ECMT (European Conference of Ministers of Transport): transport policies for Greater Europe, <https://pace.coe.int/en/files/17092/html>
- Zajednička prometna politika: Općenito,
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050601/04A_FT\(2013\)050601_HR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050601/04A_FT(2013)050601_HR.pdf)
- Transport and infrastructure in the Netherlands
<https://www.worlddata.info/europe/netherlands/transport.php>
- Ranking eu progress on road safety <https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf>
- Transport and infrastructure in Spain,
<https://www.worlddata.info/europe/spain/transport.php>
- Transport and infrastructure in Croatia,
<https://www.worlddata.info/europe/croatia/transport.php>
- Transport and infrastructure in Slovenia,
<https://www.worlddata.info/europe/slovenia/transport.php?fbclid=IwAR3a8TJo8lQY7LDmPDyqCgHhNRsz-YgvQ3p46aXn8QK1kLq6iAeM74PGJag>

POPIS SLIKA

Slika 1. Transeuropska prometna mreža.....	24
Slika 2. Zajmovi i bespovratna sredstva EU za oporavak i otpornost.....	35
Slika 3. (RRP) allocations per country - shown as a share of national GDP	38
Slika 4. Udio procijenjenih izdataka RRPS-a prema klimatskim i digitalnim ciljevima	39
Slika 5. Temeljni faktori prometnih nesreća	45
Slika 6. Potencijalni uzrok teških prometnih nesreća.....	46
Slika 7. Most kopno- otok Čiovo	51

POPIS TABLICA

Tablica 1. Strateški ciljevi	17
Tablica 2. Usporedba Hrvatske sa Slovenijom, Španjolskom, Nizozemskom i Europom.....	55

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio izdataka RFF-a za pojedine kategorije.....	40
Grafikon 2. Prometne nesreće s nastradalim osobama i poginule osobe po mjesecima u 2021. godini	47
Grafikon 3. Prometne nesreće s nastradalim osobama i poginule osobe po danima u tjednu u 2021. godini.....	48
Grafikon 4. Relativna promjena broja poginulih na cestama između 2010 i 2020. godine	56