

Извештај о скринингу за Србију

Поглавље 14 - Транспортна политика

Датум одржавања састанака скрининга:
Експланаторни састанак: 16-19. децембар 2014.
Билатерални састанак: 24-26. фебруар 2015.

I. САДРЖАЈ ПОГЛАВЉА

Транспортна политика ЕУ тежи постизању одрживе мобилности, комбиновањем конкурентности Европе са добробити њених грађана, доприносећи тако већој безбедности, сигурности и већим правима. Она је суштинска компонента стратегије „Европа 2020“ и доприноси социјалној и територијалној кохезији ЕУ. Циљеви транспортне политике ЕУ су: унапређење функционисања унутрашњег тржишта промовисањем безбедног, конкурентног, ефикасног са аспекта коришћења ресурса, нешкодљивог по животну средину, прилагођеног кориснику и ефективно интегрисаног транспортног система који нуди висок ниво одрживе мобилности широм Уније, штити животну средину, промовише рад и стандарде у погледу стручних квалификација за овај сектор и штити безбедност и сигурност грађана. Одржива транспортна политика ЕУ захтева интегрисани, интероперабилни и међусобно повезани транспортни систем који задовољава економске и социјалне потребе друштва и потребе у области заштите животне средине.

Транспортна политика је уређена у Поглављу VI, чланови од 90. до 100. Уговора о функционисању Европске уније (УФЕУ). Значајан део правних тековина ЕУ се састоји од обавезујућег и директно меродавног законодавства у форми уредаба и одлука. Преостале правне тековине ЕУ у овом поглављу углавном се састоје од директива које треба пренети у правни систем земље.

Правне тековине ЕУ у оквиру овог поглавља обухватају друмски транспорт, железнички транспорт, транспорт унутрашњим пловним путевима, комбиновани транспорт, ваздушни транспорт, поморски транспорт и сателитску навигацију.

Делови правних тековина ЕУ у овом поглављу обухваћени су Споразумом о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА), првенствено његовим Анексом I.

II. УСКЛАЂЕНОСТ ДРЖАВЕ И КАПАЦИТЕТ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ

У овом одељку сажето су приказане информације које је доставила Србија и расправе на састанцима поводом скрининга, као и додатне информације које су накнадно достављене. Србија је навела да може да прихвати правне тековине ЕУ које се односе на транспорт и да не очекује веће тешкоће у спровођењу правних тековина ЕУ до свог приступања.

IIa. Опште правне тековине ЕУ које се односе на транспорт

Летње рачунање времена

Србија је изјавила да је пренела и да правилно спроводи споразуме о летњем рачунању времена, у складу са Директивом 2000/84/ЕЗ¹. Србија је навела да је институција надлежна за спровођење споразума о летњем рачунању времена, Министарство привреде - Дирекција за мере и драгоцене метале (ДМДМ).

Обавеза јавног превоза

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490204834&uri=CELEX:32000L0084>

Србија је изјавила да је њено законодавство делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на јавне услуге у сектору железничког и друмског транспорта. У области железничког транспорта, Србија је изјавила да ће потпуна хармонизација бити постигнута кроз подзаконске акте којима ће се уредити методологија обрачуна накнаде и додела уговора о јавној набавци. У сектору путева, Србија је прецизирала да су поступак и критеријуми за доделу уговора о јавној набавци у надлежности локалне самоуправе.

Пб. Друмски транспорт

Опасан терет

Србија је изјавила да је њено законодавство делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на унутрашњи транспорт опасног терета и правним тековинама ЕУ које се односе на покретну опрему под притиском. Србија је навела да ће Управа за транспорт опасног терета, у складу са Законом о превозу опасног терета, до краја 2015. године именовати привредно друштво, институцију или други правни субјект који ће бити надлежан за оцењивање усаглашености постојеће опреме. Србија је прецизирала да је постојећих шест инспекцијских тела надлежних за оцењивање покретне опреме под притиском у прелазном периоду.

Инфраструктура

У погледу управљања безбедношћу путне инфраструктуре, Србија је изјавила да су одредбе Директиве 2008/96/ЕЗ² делимично пренете у национално законодавство Законом о безбедности саобраћаја на путевима. Србија је навела да су институције надлежне за спровођење законодавства управљач пута како на локалном тако и на националном нивоу и инспектор за јавне путеве који је надлежан за редовне контроле путева у експлоатацији.

Србија је изјавила да су тунели регулисани Законом о јавним путевима и Правилником о основним условима у погледу безбедности за тунеле. Према наводима Србије, ова два прописа преносе већину одредаба правних тековина ЕУ које се односе на минималне захтеве у погледу безбедности тунела. Србија је потврдила да ће преостале одредбе бити пренете кроз измене и допуне Закона о јавним путевима.

Спровођење и опрема

Србија је изјавила да је њено законодавство које се односи на дубину бразди на гумама у потпуности усаглашено са правним тековинама ЕУ. Србија је прецизирала да, кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на уградњу и коришћење уређаја за ограничење брзине, једина разлика између националног законодавства и правних тековина ЕУ тиче се захтева у погледу ограничења брзине за возила типа М2. Србија је навела да су прописи које се односе на обавезно коришћење сигурносних појасева у возилима тежине до 3,5 тоне и на накнадну уградњу ретровизора на тешка теретна возила, делимично усаглашени са правним тековинама ЕУ. Србија је потврдила да ће пуна усаглашеност бити постигнута изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима и доношењем подзаконских аката.

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490290768&uri=CELEX:32008L0096>

Корисници путева

Србија је изјавила да је правне тековине ЕУ које се односе на квалификације и обуку возача одређених друмских возила за превоз робе или путника делимично пренела Законом о безбедности саобраћаја на путевима и додала да ће потпуна усаглашеност бити постигнута кроз измене и допуне постојећег законодавства и доношење подзаконских аката. Србија је изјавила да није успоставила систем обуке за професионалне возаче. Србија је изјавила да су правне тековине ЕУ које се односе на возачке дозволе делимично пренете у национално законодавство. Србија је навела да је Агенција за безбедност саобраћаја тело надлежно за успостављање и унапређење базе података о безбедности путева у Србији. Тренутно су извори за прикупљање података о саобраћајним незгодама и последицама комбинација полицијских евиденција и болничких података. Србија је потврдила да ће до краја 2015. године развити нову јединствену базу података од значаја за безбедност у саобраћају.

Наплата путарине

Србија је изјавила да је њено национално законодавство делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на интероперабилност система електронске наплате путарине и наплату накнада за коришћење неких инфраструктура за тешка теретна возила. Србија је навела да њен систем електронске наплате путарине (*ETC*) технички може бити интероперабилан са свим *ETC* система у ЕУ, на основу Наменске комуникације кратког домета (*DSRC*).

Приступ тржишту робе, путника и цена

Србија је изјавила да је делимично усаглашена са правним тековинама ЕУ које се односе на приступ професији оператера друмског транспорта. Србија је такође изјавила да се очекује постизање додатне усаглашености кроз законе о превозу робе и превозу путника, који су тренутно у поступку доношења. Кад је реч о приступу тржишту превоза робе, Србија је навела да није усаглашена са правним тековинама ЕУ и да се постизање, у највећој могућој мери, такве усаглашености, очекује доношењем Закона о превозу робе. Србија је изјавила да је делимично пренела одредбе правних тековина ЕУ које се односе на приступ међународном тржишту аутобуског превоза. Србија је обавестила да још увек није приступила Споразуму Интербус, те да због тога њено законодавство није усаглашено са овим споразумом. Србија је потврдила да планира да се усагласи са Споразумом Интербус усвајањем нацрта Закона о превозу путника у друмском саобраћају.

Србија је навела да су национално законодавство и обрасци исправа за превоз путника делимично у складу са правним тековинама ЕУ које се односе на исправе за међународни аутобуски превоз путника. Србија је прецизирала да ће додатна хармонизација бити постигнута кроз усвајање нацрта Закона о превозу путника у друмском саобраћају.

Кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на утврђивање накнада за превоз робе између држава чланица, Србија је изјавила да је у потпуности усагласила своје законодавство са релевантном Уредбом Савета кроз Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају. Србија је навела да је правне тековине ЕУ које се односе на коришћење возила закупуљених без возача за превоз робе у великој мери пренела у национално законодавство, као и да ће преостала подручја бити додатно усаглашена кроз доношење Закона о превозу робе.

Димензије и тежина возила

Србија је изјавила да је у њено законодавство које се односи на димензије и тежину возила пренет велики део Анекса 1. Директиве Савета 96/53/ЕЗ³. Србија је навела да ће потпуна усаглашеност са преосталим одредбама Директиве и анекса II и IV бити постигнута кроз измене и допуне постојећих подзаконских аката.

Тахографи, социјални услови, образац потврде о активностима возача

Србија је изјавила да је пропис о периодима одмора и времену управљања возилом возача моторних возила која обављају међународни превоз, као и о примени система дигиталних тахографа, делимично усаглашен са правним тековинама ЕУ и Европским споразумом о раду посаде на возилима која обављају међународни друмски превоз (AETR) Што се тиче спровођења социјалног законодавства, Србија је изјавила да ће бити потребна побољшања на подручјима контроле на путевима, у унапређењу законске надлежности и капацитета инспекцијских службеника за спровођење законодавства, доношењем и спровођењем правила о казнама за кршење одредаба AETR.

Набавка „чистих“ возила, инфраструктура за алтернативна горива и интелигентни транспортни системи (ИТС)

Што се тиче правних тековина ЕУ које се односе на набавку „чистих“ возила и инфраструктуру за алтернативна горива, Србија је изјавила да њено законодавство није усаглашено. Кад је реч о системима ИТС, Србија је навела да, осим у делу који се односи на управљање саобраћајем, тренутни национални регулаторни оквир не предвиђа спровођење система ИТС. Капацитети и ресурси нису одговарајући. Србија је изјавила да се усаглашеност са правним тековинама ЕУ које се односе на ИТС очекује кроз измене и допуне Закона о јавним путевима.

II.в. Железнички транспорт

Приступ тржишту

Србија је навела да је Закон о железници делимично усаглашен са правним тековинама ЕУ о успостављању јединствене европске железнице. Србија је признала да ће Закон о железници морати додатно да буде усаглашен и обавестила је да је у току усвајање измена и допуна. Србија је изјавила да Закон о железници предвиђа раздвајање управљања железничком инфраструктуром од делатности железничког транспорта, као и независност управљача инфраструктуре у процесу одлучивања. Србија је навела да је њено законодавство које се односи на изјаву о мрежи, накнаде за приступ инфраструктури и услуге, као и додела капацитета инфраструктуре и оснивање јединственог регулаторног тела, делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ. Србија је прецизирала да изјава о мрежи још није објављена. Србија је даље обавестила да су у припреми измене и допуне Закона о железници којима ће се Дирекцији за железнице (регулаторном телу) омогућити извршење регулаторних одлука одређивањем новчаних казни без претходне судске одлуке и обезбедити период забране ангажовања директора. Такође, према наводима Србије, Закон о железници је у потпуности усаглашен са правним тековинама ЕУ које се односе на

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490362994&uri=CELEX:31996L0053>

издавање лиценце железничким предузећима, захтевима у погледу издавања лиценце и важењу лиценце.

Издавање дозвола за машиновође

Што се тиче сертификације машиновођа, Србија је изјавила да је Закон о безбедности и интероперабилности железнице делимично усаглашен са правним тековинама ЕУ у овој области. Србија је објаснила да ће потпуна усаглашеност бити постигнута кроз подзаконске акте, а да ће захтеви бити испуњени оснивањем центара за обуку, унапређењем неопходног нивоа стручне квалификације, програмима обуке и методама испитивања, унапређењем поступка издавања дозвола и утврђивањем здравствених услова за запослене у железници.

Интероперабилност

Србија је навела да Закон о безбедности и интероперабилности железнице, заједно са подзаконским актима, предвиђа делимичну хармонизацију са правним тековинама ЕУ које се односе на интероперабилност железничког система. Србија је изјавила да Дирекција за железнице (ДЖ) усваја Техничке спецификације за интероперабилност (ТСИ, у овом тренутку само за системе за велике брзине), прати интероперабилност елемената, спроводи усаглашеност са ТСИ, врши проверу подсистема, издаје дозволе за коришћење структурних подсистема и железничких возила и води национални регистар возила. Србија је објаснила да ће измене и допуне Закона о безбедности интероперабилности железнице чије је усвајање у току, омогућити редефинисање надлежности ДЖ у овој области у складу са правним тековинама ЕУ, нарочито у погледу усвајања свих ТСИ. Релевантне измене и допуне ће обезбедити да ДЖ у потпуности испуни захтеве члана 16. Директиве о безбедности који се односе на обавезе националних органа за безбедност у области интероперабилности.

Безбедност железнице

Србија је указала да је њено законодавство које се односи на безбедност железница Заједнице, делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ. Србија је изјавила да још није основано Национално тело за истрагу (НТИ), али ће доношењем Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају обезбедити основ за оснивање НТИ за истрагу несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Србија је прецизирала да ДЖ има централну улогу у области безбедности железничког саобраћаја. Она комбинује функције националног тела за безбедност и органа за издавање сертификата субјектима задуженим за одржавање вагона. Србија је изјавила да је фебруара 2013. године ратификовала Конвенцију о међународном превозу железницом (COTIF) преносећи тако правне тековине ЕУ које се односе на издавање сертификата субјектима задуженим за одржавање (ЕСМ) теретних вагона и процену ризика.

Србија је објаснила да је у току преношење делова правних тековина ЕУ које се односе на безбедност у железничком саобраћају (показатељи безбедности, методе за оцену усаглашености за издавање безбедносних овлашћења, сертификати и системи за праћење управљања безбедношћу) биће пренети подзаконским актима који су у поступку доношења.

Социјална правила

Србија је изјавила да је постојеће законодавство које се односи на одређене аспекте организације радног времена и одређене аспекте услова рада мобилних радника запослених у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ. Србија је објаснила да ће потпуна усаглашеност овог законодавства бити постигнута кроз измене и допуне релевантних чланова Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

II.г. Комбиновани транспорт

Што се тиче комбинованог транспорта, Србија је изјавила да њено законодавство које се односи на успостављање заједничких правила за одређене видове комбинованог транспорта робе, није усаглашено са правним тековинама ЕУ. Србија је проценила да, у циљу усклађивања националног законодавства са правним тековинама ЕУ у овој области, треба да донесе подзаконске акте којима се уређује развој и подстицање овог вида транспорта до терминала за комбиновани транспорт и од њих.

II.д Поморски саобраћај

Приступ тржишту

Србија је изјавила да је у њој, упркос чињеници да је континентална земља, на снази законодавство и стратешки оквир за поморски транспорт.

Србија је изјавила да је њено законодавство којим се уређује област примене, пренос уписа, одбијање преноса и тумачење, делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ. Србија је објаснила да ће потпуна усаглашеност бити постигнута кроз измене и допуне Закона о поморској пловидби. Србија је прецизирала да, због свог статуса континенталне земље, није потписала ниједан споразум о подели терета са трећим земљама, као што предвиђају правне тековине ЕУ.

Што се тиче формалности у погледу извештавања за бродове који долазе у луке и/или одлазе из лука држава чланица, национално законодавство је, према наводима Србије, делимично усаглашено са важећим правним тековинама ЕУ. Србија је објаснила да ће даља хармонизација са правним тековинама ЕУ бити постигнута кроз подзаконске акте о формалностима у погледу извештавања за домаће поморске бродове.

Међународни односи

Србија је изјавила да је потписала и ратификовала бројне међународне споразуме у области поморског транспорта, у складу са важећим законодавством ЕУ. Србија је објаснила да ће потпуна усаглашеност бити постигнута кроз усвајање нацрта Закона о трговачком бродарству.

Обавезе државе заставе

Србија је указала да су законом основана два регистра поморских бродова, односно Национални регистар бродова и Међународни регистар бродова и објаснила је да је потребно да се донесу подзаконски акти којима ће се оба регистра ставити у функцију.

Србија је изјавила да намерава да постане држава заставе, мада је прецизирала да до сада није уписала ниједан поморски брод у национални регистар бродова нити у међународни регистар бродова.

Србија је изјавила да је Директиву 2009/21/ЕЗ о усаглашености са захтевима државе заставе у целини пренела у национално законодавство (кроз Закон о поморској пловидби и Закон о државној припадности и упису пловила).

Србија је изјавила да је делимично усагласила своје законодавство са правним тековинама ЕУ које се односе на одређене одговорности државе заставе у погледу поштовања и спровођења Конвенције о раду помораца, а да ће пуна усаглашеност бити постигнута доношењем подзаконских аката. У том контексту, треба напоменути да је Србија ратификовала Конвенције о раду помораца из 2006. године.

Осигурање, одговорност и Међународни правилник о управљању безбедношћу

Што се тиче правних тековина ЕУ које се односе на одговорност возара за превоз путника морем у случају незгода и правних тековина ЕУ које се односе на осигурање бродовласника за поморска потраживања, Србија је изјавила да ће потпуна усаглашеност бити постигнута усвајање нацрта Закона о трговачком бродарству.

Србија је изјавила да Закон о поморској пловидби обавезује власника односно компанију домаћег брода да развије, спроведе и одржава систем управљања безбедношћу у складу са Поглављем IX Међународне конвенције о сигурности људског живота на мору (СОЛАС) и Међународног правилника о управљању безбедношћу. Србија је објаснила да се тиме предвиђа делимична усаглашеност са правним тековинама ЕУ, а да ће пуна хармонизација законодавства бити постигнута доношењем техничких правила за поморске бродове.

Обука помораца

Кад је реч о обуци помораца, Србија је изјавила да је њено национално законодавство у потпуности усаглашено са важећим одредбама Директиве 2008/106/ЕЗ о минималном степену обуке помораца, са изменама и допунама. Србија је указала да је издала уверења за око 5.000 помораца на основу признања од стране ЕУ, њених система за обуку и издавање уверења поморцима, који важи од 2006. године. Међутим, Србија је изјавила да тренутно не располаже званичним системом за образовање помораца.

Признате организације

Кад је реч о признатим организацијама, Србија је изјавила да је делимично усагласила своје законодавство у следећим областима правних тековина ЕУ: а) Директива 2009/15/ЕЗ о заједничким правилима и стандардима за организације које врше инспекцију и надзор бродова и за релевантне активности поморских администрација б) Одлука Комисије 2009/491/ЕЗ о критеријумима које треба следити како би се утврдило да ли учинак организације која делује у име државе заставе може да се сматра неприхватљивом претњом по безбедност и животну средину, в) Уредба (ЕЗ) број 391/2009 о заједничким правилима и стандардима за организације које врше инспекцију и надзор бродова.

Србија је такође обавестила да је српска администрација успоставила „радне односе“ са неколико признатих организација. Потпуна усаглашеност са правним тековинама ЕУ које се односе на признате организације треба да се постигне подзаконским актима.

Социјални аспекти

Србија је изјавила да је само делимично усагласила своје законодавство са Директивом 1999/63/ЕЗ⁴ о Споразуму о организацији радног времена помораца закљученом између Удружења бродовласника Европске заједнице (ЕЦСА) и Федерације синдиката транспортних радника у Европској унији (ФСТ), Директивом 2009/13/ЕЗ⁵ о спровођењу Споразума о Конвенцији о раду помораца (MLC 2006), Директивом 1999/95/ЕЗ⁶ о спровођењу одредаба о радним сатима помораца на бродовима који упловљавају у луке Заједнице.

Контрола државе луке

Србија је изјавила да, будући да је континентална земља без поморских лука, не примењују се правне тековине ЕУ које се односе на контролу државе луке и на образац идентификационе карте за инспекторе који обављају контролу државе луке.

Пилотажа

Србија је изјавила да је њено законодавство усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на пилотажу. Србија је прецизирала да Закон о поморској пловидби обавезује заповедника брода да користи услуге пилотаже на местима на којима је обална држава одредила обвезну пилотажу.

Праћење бродског саобраћаја

Србија је указала да је делимично усагласила своје законодавство са правним тековинама ЕУ које се односе на успостављање система Заједнице за праћење и обавештавање о бродском саобраћају у Заједници. Србија је прецизирала да ће потпуна хармонизација бити постигнута доношењем техничких правила за поморске бродове и Правилника о садржини, обрасцима, начинима и условима издавања и вођења докумената које домаћи бродови предаје при доласку у луку/одласку из луке обалне државе, као и о мерама које компаније треба да предузму у циљу ефикасног спровођења процедура за долазак и/или одлазак путника и посаде са брода у луци.

Безбедност путничких бродова

Србија је изјавила да је њено национално законодавство у потпуности усаглашено са важећим одредбама Директиве Савета 98/41/ЕЗ о регистрацији лица која путују путничким бродовима који плове према лукама држава чланица Заједнице или из њих (Законом о поморској пловидби и Правилником о врсти података, начину прикупљања и вођења евиденције података које домаћи путнички бродови морају да воде о путницима на путничком броду).

Србија је указала да ће потпуна усаглашеност бити постигнута подзаконским актима кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на систем обавезног надзора за безбедан линијски превоз ро-ро трајектима и путничким пловилима велике брзине, правним тековинама ЕУ које се односе на посебне захтеве у погледу стабилитета ро-ро путничких бродова и правним тековинама ЕУ које се односе на безбедносна правила и стандарде за путничке бродове.

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490475033&uri=CELEX:31999L0063>

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490531598&uri=CELEX:32009L0013>

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490590023&uri=CELEX:31999L0095>

Поморска опрема

Србија је указала да постоји само делимична хармонизација законодавства кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на убрзано поступно увођење захтева за уградњу двоструке оплате или еквивалентних пројектних захтева за танкере за нафту са једноструком оплатом, правним тековинама ЕУ које се односе на поморску опрему, правним тековинама ЕУ које се односе на успостављање усаглашеног безбедносног режима за рибарске бродове минималне дужине 24 метра и правним тековинама ЕУ које се односе на увођење усаглашене опреме и поступака за безбедан утовар и истовар бродова за превоз расутог терета. Потпуна усаглашеност ће бити постигнута подзаконским актима.

Заштита морске животне средине

Србија је изјавила да је њено законодавство делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на загађење са бродова и на увођење казни, укључујући и кривичне казне, за кривична дела загађења, правним тековинама ЕУ које се односе на лучке пријемне станице за преузимање бродског отпада и остатака од терета и правним тековинама ЕУ које се односе на забрану органокалајних једињења на бродовима. Србија је објаснила да ће потпуна усаглашеност бити постигнута подзаконским актима.

Поморска сигурност и Правилник ISPS

Кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на јачање безбедности бродова и лучких постројења, Србија је објаснила да је, будући да је континентална земља, постигла усаглашеност кроз подзаконске акте који се односе на техничка правила за поморске бродове само са важећим одредбама Конвенције СОЛАС, Поглавље XI/2 и Међународног правилника о сигурности бродова и лучких постројења (*ISPS*). Србија је изјавила да је њено законодавство у потпуности усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на поступке за спровођење инспекције од стране Комисије.

II.ђ. Транспорт унутрашњим пловним путевима

Србија има разгранату мрежу унутрашњих пловних путева дужине око 1600 км. Деоница мреже унутрашњих пловних путева коју чини ток међународне реке Дунав, има дужину 588 км и на њој је пловидба слободна за све заставе. Најдужа притока Дунава је река Сава на чијем је међународном пловном путу дужине 211 километара, дозвољена слободна пловидба за све заставе.

Србија је изјавила да је развила јасно дефинисане стратешке циљеве за развој транспорта унутрашњим пловним путевима, кроз Стратегију водног саобраћаја за период 2015-2025. година, донету децембра 2014. године. Србија је објаснила да је овај стратешки оквир допуњен Мастер планом и Студијом изводљивости за транспорт унутрашњим пловним путевима за период 2006-2025. година, као и Генералним мастер планом за транспорт у Србији (за период 2009-2027. година), при чему оба документа препознају приоритетне инвестиције за унутрашње пловне путеве.

Паралелно са наведеним, Србија је прецизирала да активно учествује у Стратегији ЕУ за развој Дунавског региона (ЕУСДР) и да је потписала главне међународне споразуме о унутрашњим пловним путевима (Европски споразум о главним унутрашњим пловним путевима од међународног значаја, Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву, Оквирни

споразум о сливу реке Саве и Протокол о режиму пловидбе), као и неколико билатералних споразума са суседним земљама.

Приступ тржишту

Србија је указала да је у потпуности усагласила своје законодавство са правним тековинама ЕУ које се односе на услове за приступ аранжманима у оквиру Ревидиране конвенције о пловидби Рајном за бродове који припадају рајнској пловидби (Уредба 2919/85 /ЕЕЗ⁷). Кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на заједничка правила која се примењују на превоз робе или путника унутрашњим пловним путевима између држава чланица ради успостављања слободе пружања тих транспортних услуга (Уредба 1356/96/ЕЗ⁸), Србија је указала да је постигла делимичну хармонизацију свог законодавства и додатно је прецизирала да ће бродови ЕУ моћи без ограничења да плове унутрашњим пловним путевима Србије тек по приступању Републике Србије ЕУ. Србија је изјавила да је управо започето усаглашавање са правним тековинама ЕУ које се односе на статистику транспорта робе унутрашњим пловним путевима (Уредба 1365/2006/ЕЗ⁹).

Овлашћења за заповедника брода

Србија је изјавила да је њено законодавство у потпуности усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на узајамно признавање националних овлашћења за заповедника брода за превоз робе и путника (Директива 91/672/ЕЕЗ¹⁰), као и са правним тековинама ЕУ које се односе на хармонизацију услова за стицање националних овлашћења за заповедника брода за превоз робе и путника (Директива 50/96/ЕЗ).

Безбедност и технички захтеви

Србија је изјавила да је њено национално законодавство делимично усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на техничке захтеве за бродове унутрашње пловидбе (Директива 2006/87 /ЕЗ¹¹) и правним тековинама ЕУ које се односе на узајамно признавање пловидбених дозвола за бродове унутрашње пловидбе (Директива 2009/100/ЕЗ¹²). Према наводима Србије, тело надлежно за утврђивање способности за пловидбу бродова унутрашње пловидбе са техничког и безбедносног аспекта јесте Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Речни информациони систем (РИС)

Србија је изјавила да је РИС успостављен и спроведен на свим деоницама Дунава и Саве. Србија је указала да је РИС у потпуности компатибилан са системима РИС осталих подунавских земаља и да је његова употреба, према националном законодавству, обавезна. Успостављена је мрежа базних станица (15 на Дунаву и 3 на реци Сави) која пружа потпуну покривеност сигналом. Што се тиче нивоа

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31985R2919>

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490791511&uri=CELEX:31996R1356>

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490844338&uri=CELEX:32006R1365>

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440490875647&uri=CELEX:31991L0672>

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491394594&uri=CELEX:32006L0087>

¹² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491432053&uri=CELEX:32009L0100>

усаглашености законодавства са правним тековинама ЕУ које се односе на хармонизоване речне информационе сервисе (РИС) у Заједници (Директива 2005/44/ЕЗ¹³), Србија је навела да је ова усаглашеност тренутно на напредном нивоу.

Животна средина

Србија је изјавила да, кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на смањење садржаја сумпора у неким течним горивима (Директива 2009/30/ЕЗ¹⁴) и правним тековинама ЕУ које се односе на квалитет бензина и дизел горива, национално законодавство је делимично усаглашено (Директива 2003/30/ЕЗ¹⁵). Србија је изнела своју намеру да обезбеди потпуну хармонизацију доношењем подзаконских аката у овим областима.

П.ђ. Општа питања која утичу на све видове транспорта

Кад је реч о правима путника у друмском (Уредба 181/2011/ЕУ¹⁶) и железничком транспорту (Уредба 1371/2007/ЕЗ¹⁷), Србија је навела да је њено релевантно законодавство делимично усаглашено. Србија је објаснила да ће потпуна усаглашеност бити постигнута изменама и допунама Закона о железници, новим Законом о правима путника у друмском саобраћају и новим Законом о уговорима у железничком саобраћају.

Србија је указала да, кад је реч о правним тековинама ЕУ које се односе на права путника када путују морем и унутрашњим пловним путевима (Уредба 1177/2010/ЕЗ¹⁸), у Србији тренутно не постоје услуге путничког превоза које улазе у област примене ове уредбе.

Србија је изјавила да је у области права путника, њено законодавство усаглашено са нејвећим делом правних тековина ЕУ. Преостали делови законодавства ће бити додатно усаглашени кроз измене и допуне Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.

П.е. Ваздушни саобраћај

Унутрашње тржиште и аеродроми

Директорат цивилног ваздухопловства (ДЦВ) има регулаторну и надзорну функцију над сектором цивилног ваздухопловства. Приоритет Директората је обезбеђивање услова за безбедне и сигурне операције ваздушног саобраћаја у складу са међународним стандардима.

Што се тиче правних тековина ЕУ које се односе на заједничка правила за пружање услуга авио-превоза у Заједници, право авио-превозника Заједнице да пружају услуге авио-превоза унутар Заједнице и цене услуга авио-превоза унутар Заједнице (Уредба 1008/2008/ЕЗ), Србија је изјавила да је дужна да спроводи правила о ценама превоза и тарифама за услуге авио-превоза током првог прелазног периода из Споразума о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА) и правила о

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491465560&uri=CELEX:32005L0044>

¹⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32009L0030>

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491716175&uri=CELEX:32003L0030>

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491814726&uri=CELEX:32011R0181>

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491839837&uri=CELEX:32007R1371>

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32010R1177>

издавању дозвола за авио-превознике и приступу авио-превозника Заједнице услугама авио-превоза унутар Заједнице само у току другог прелазног периода. У том погледу, Србија је прецизирала да је њено законодавство у потпуности усаглашено са њеним обавезама које проистичу из првог прелазног периода из ЕСАА.

Србија је изјавила да, иако је маја 2012. године ДЦВ усвојио подзаконске акте који обезбеђују потпуну хармонизацију законодавства са Уредбом 1008/2008/ЕЗ¹⁹, њихова примена је заправо привремено суспендована кад је реч о издавању дозвола за авио-превознике и приступу ваздушним путевима, до уласка ЕСАА у други прелазни период спровођења.

Захтеви за осигурање

Србија је указала да је њено законодавство у потпуности усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на захтеве за авио превознике и ваздухопловне оператере у вези са осигурањем (Уредба 785/2004/ЕЗ²⁰).

Кодекс пословања у домену Компјутеризованог система резервација (CRS)

Србија је изјавила да правила и прописи о раду пружалаца услуга компјутеризованог система резервација-пружалаца CRS услуга нису укључени у национално законодавство у области ваздушног саобраћаја. Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају дефинише опште услове у погледу резервације. Србија је изјавила да тренутно ниједан надлежни орган не регулише рад пружалаца CRS услуга. Србија је објаснила да Комисија за заштиту конкуренције није наишла на случајеве у вези са могућим кршењем права конкуренције који се односе на тржиште дистрибуције авио карата и CRS.

Земаљско опслуживање

Србија је изјавила да је њено законодавство у потпуности усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на приступ тржишту услуга земаљског опслуживања на аеродромима Заједнице (Директива 96/67/ЕЗ²¹). Србија је прецизирала да услуга земаљског опслуживања пружа оператер аеродрома и да је аеродром Никола Тесла једини аеродром у земљи преко којег саобраћа не мање од 2 милиона путника. Србија је појаснила да је приступ услугама земаљског опслуживања потпуно отворен, без уведених ограничења.

Аеродромски слотови

Србија је навела да је законодавство усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на заједничка правила за доделу слотова на аеродромима Заједнице (Уредба 95/93/ЕЕЗ²², са каснијим прилагођавањима). Још нису донети спроведбени прописи о капацитету аеродрома, регулисању реда летења и расподели слотова. Поред тога, Србија је објаснила да не постоји прописан начин праћења и извештавања о капацитету аеродрома и не постоји систем санкција за злоупотребу слота.

Аеродромске таксе

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491931892&uri=CELEX:32008R1008>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440491983313&uri=CELEX:32004R0785>

²¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:31996L0067>

²² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31993R0095>

Србија је изјавила да је њено законодавство којим се уређују аеродромске таксе (Директива 2009/12/ЕЗ²³) усаглашено са законодавством ЕУ. Србија навела да тренутно припрема Стратегију развоја ваздушног саобраћаја и политике ваздушног саобраћаја, које ће се дефинисати подстицаје за авиокомпаније у складу са правним тековинама ЕУ. Србија је прецизирала да, у складу са важећим законодавством, ДЦВ је орган који обезбеђује правилну примену консултација и корективних мера.

Јединствено европско небо (SES)

Србија је изјавила да је њено законодавство делимично усаглашено са законодавством које се односи на *SES*. Конкретније, Србија је достигла напредну фазу усаглашености у области пружања услуга и ваздушног простора, иако је навела да је постигла ограничену усаглашеност у домену интероперабилности.

Безбедност ваздухопловства

Србија је изјавила да је њено законодавство делимично усаглашено са законодавством ЕУ које се односи на безбедност ваздухопловства. Србија је обавестила да је ДЦВ закључио радни аранжман са Европском агенцијом за безбедност ваздушне пловидбе (ЕАСА) који обухвата све аспекте правних тековина ЕУ које се односе на безбедност цивилног ваздухопловства и заштите животне средине производа, организација и особља. Србија је навела да се подвргава редовним инспекцијама стандардизације које спроводи ЕАСА, у складу са важећим правним тековинама ЕУ.

Сигурност ваздухопловства

Србија је изјавила да је ДЗВ надлежан за праћење спровођења Стандарда и препоручене праксе у домену сигурности ваздухопловства (*AVSEC*) Међународне организације цивилног ваздухопловства. Осим тога, Србија је прецизирала да су уредбе (ЕЗ) број 300/2008 и 18/2010 у потпуности пренете у национално законодавство, као и спроведбена правила из Уредбе (ЕУ) број 185/2010 и Уредбе Ц (2010)774 и број измена и допуна истих .. Законодавство у оквиру *AVSEC* се примењује на цивилне аеродроме, као и на цивилне/војне аеродроме који пружају комерцијалне услуге авио транспорта. Комерцијалне услуге авио транспорта пружају аеродром Никола Тесла Београд и аеродром Константин Велики Ниш.

²³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440492164923&uri=CELEX:32009L0012>

III. ОЦЕНА СТЕПЕНА УСАГЛАШЕНОСТИ И КАПАЦИТЕТА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ

Све у свему, Србија је достигла задовољавајући ниво усаглашености са правним тековинама ЕУ у области транспортне политике. Неопходно је даље усаглашавање правног и институционалног оквира, а нарочито јачање административних капацитета и капацитета за спровођење. Србија такође треба да обезбеди даљу хармонизацију и поуздану примену социјалних, безбедносних и техничких правила у друмском транспорту, безбедносних и сигурносних захтева у поморском сектору, безбедносних правила и правила интероперабилности у железничком транспорту, као и стандарда за превоз опасног терета у друмском саобраћају. Мораће да се успостави правни оквир за Интелигентне транспортне системе (ИТС). Кад је реч о ваздухопловству, потребно је поништити суспензију одредаба прве прелазне фазе Споразума о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА).

IIIа. Опште правне тековине ЕУ које се односе на транспорт

Законодавство Србије је у потпуности усаглашено са правним тековинама ЕУ које се односе на споразуме о летњем рачунању времена. Србија треба да уложи додатне напоре како би се у потпуности усагласила са правним тековинама ЕУ које се односе на обавезе јавних услуга; укључујући преношење у национално законодавство правних тековина ЕУ које се односе на поступак и критеријуме за доделу уговора о јавној набавци у области друмског транспорта.

III.б Друмски транспорт

Правни оквир за друмски транспорт је на задовољавајућем нивоу усаглашености. У области друмског транспорта, Србија треба да појача своје напоре како у усаглашавању са правним тековинама ЕУ, тако и у њиховом спровођењу. Што се тиче правила о *приступу тржишту транспорта робе и путника* за националне и међународне делатности, потребно је пречистити и прилагодити неке од захтева за издавање дозволе за транспорт како би у потпуности били у складу са одговарајућим одредбама у ЕУ.

Што се тиче *правних тековина ЕУ које се односе на наплату путарина*, Србија није укинула дискриминаторне дажбине за друмска возила из ЕУ, будући да њено законодавство предвиђа посебне таксе за страна возила. Неопходна је даља хармонизација са правним тековинама ЕУ на овом подручју.

У области *социјалних услова и тахографа*, законодавство којим се уређује време вожње и уводе тахографи делимично је усаглашено с правним тековинама ЕУ. И даље је потребно да се у целини узму у обзир нека од нових правила заснована на Уредби (ЕУ) број 165/2014. Србија би требало да обезбеди да не дође до сукоба интереса између радионица за производњу/сервисирање тахографа и транспортних предузећа; осим тога, потребно је увести одредбе које се односе на затварање свих осетљивих конекција у тахографу. Потребни су ојачани административни капацитети да се обезбеди одговарајуће спровођење, обављање контрола на путевима, доношење и спровођење правила о казнама за кршење одредаба АЕТР.

Неопходно је даље усаглашавање са *техничким и безбедносним условима*, укључујући и оне који се односе на прекограничну размену информација о саобраћајним прекршајима везаним за безбедност саобраћаја, накнадну уградњу ретровизора на тешка теретна возила, уређаје за ограничење брзине и обавезну употребу сигурносних појасева. Неопходан је даљи развој правила која се односе на квалификације и обуку професионалних возача. Спровођење је потребно побољшати, првенствено кад је реч о проверама исправности путева и контролама комерцијалних возила на путевима.

Србија ће морати да настави да унапређује базу података на подручју безбедности саобраћаја која треба да буде успостављена до краја 2015. године.

Што се тиче *превоза опасног терета*, Србија мора да обезбеди преношење Директиве 2010/35/ЕУ²⁴ о преносној опреми под притиском и ојача своје механизме за праћење спровођења релевантних међународних правила и законодавства ЕУ, укључујући оно о преносивој опреми под притиском, контролама возила на путевима и саветницима за безбедност превоза опасног терета.

Кад је реч о *набавци „чистих“ возила и инфраструктури за алтернативна горива*, Србија мора да обезбеди преношење директива 2009/33 и 2014/94.

Ш.в Железнички транспорт

Правни оквир Србије за железнички транспорт је на разумном нивоу усаглашености. Кад је реч о *приступу тржишту и инфраструктури*, Србија је направила први корак ка раздвајању инфраструктуре и активности својих железничких предузећа у власништву државе. Недостаци и даље постоје на нивоу појединачних рачуна и праћења забране употребе јавних средстава за друге активности осим оних за које су одобрена. Управљач инфраструктуре треба да обезбеди приступ железничкој мрежи прописно лиценцираних оператора; ово је било онемогућено кршењем законодавства Србије. У том смислу Србија треба да објави Изјаву о железничкој мрежи. Србија треба да измени своје законодавство како би побољшала улогу регулаторног тела, између осталог да би му дала надлежност да спроводи регулаторне одлуке путем наплате новчаних казни без претходне судске одлуке и да би обезбедила период забране ангажовања за његово управљачко особље. Закон о железници треба додатно усагласити са правним тековинама ЕУ у вези са одредбама о захтевима за покриће у осигурању грађанске одговорности (члан 22, Директива 2012/34/ЕУ).

И даље је потребно да се у целини пренесу правне тековине ЕУ у области безбедности железничког саобраћаја и интероперабилности. Потребно је преиспитати национална правила на подручју безбедности и национална техничка правила. Морају се ставити ван снаге застарела правила и правила који нису компатибилна са техничком спецификацијом ЕУ, а преостала правила морају бити препозната и припремљена за достављање Европској железничкој агенцији на прихватање.

Србија треба да обезбеди да железничка предузећа која су доминантна на тржишту железничких транспортних услуга Србије сарађују са железничким предузећима ЕУ у погледу предаје возова до и од српске железничке мреже на недискриминаторној основи.

Србија треба да на свој орган надлежан за безбедност пренесе право на одобрење возила на начин да се у исто време одобри тип возила. Осим тога, орган надлежан за безбедност треба да одобри возила која су у складу са претходно одобреним типом на основу изјаве о усаглашености коју доставља подносилац захтева. Све надлежности које се односе на одобрење типа, одобрење возила и национални регистар возила треба да буду пренете на орган надлежан за безбедност.

Органи Србије треба да обезбеде да превозници у железничком саобраћају којима су власти Србије издале сертификате и лиценце имају приступ мрежи и услужним

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010L0035>

објектима у Србији ради пружања услуга домаћег или међународног превоза робе железницом.

Потребно је основати независно *тело за истраживање несрећа* и релевантни механизам жалби.

Потребно је да се оснује орган надлежан за закључивање уговора о јавним услугама и праћење њиховог спровођења који ће да преузме своје функције у складу са Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 о услугама јавног превоза.

III.г Комбиновани транспорт

Постоји врло мало законодавства које уређује комбиновани транспорт у Србији. Србија треба да обезбеди да дефиниција „комбинованог транспорта“ која се користи у нацрту *Закона о превозу терета у друмском саобраћају* у потпуности буде у складу са дефиницијом која се користи у Директиви 92/106/ЕЕЗ. Могућности развоја комбинованог транспорта у Србији могу да се повећају додатним подзаконским актима. Планови за изградњу првог интермодалног транспортног терминала у Београду достигли су напредну фазу и то представља позитиван напредак за подручје комбинованог транспорта.

III.г Поморски транспорт

Намера Србије да постане држава заставе повлачи за собом низ одговорности и обавеза на основу правних тековина ЕУ у области поморског саобраћаја и за њено остваривање биће неопходни одговарајући капацитети за спровођење. Србија је до сада постигла значајан свеукупан ниво усаглашености са релевантним правним тековинама ЕУ.

Међутим, Србија тек треба да уложи напоре како би се постигла потпуна усаглашеност са правним тековинама ЕУ које се односе на признате организације, законодавство ЕУ о одређеним одговорностима државе заставе у погледу поштовања и спровођења Конвенције о раду помораца, правним тековинама ЕУ које се односе на одговорности превозника путника морем у случају незгода и на осигурање бродовласника за поморска потраживања, законодавством ЕУ о спровођењу Међународног правилника о управљању безбедношћу у оквиру Заједнице, правним тековинама ЕУ које се односе на успостављање система Заједнице за праћење и обавештавање о бродском саобраћају, законодавством ЕУ о поморској опреми, путничким бродовима, безбедности рибарских бродова, танкера за нафту и бродова за превоз расутих терета, као и са правним тековинама ЕУ које се односе на загађење са бродова и увођење казни, укључујући и кривичне казне, за кривична дела загађења, правним тековинама ЕУ које се односе на лучке пријемне станице за преузимање бродског отпада и остатака од терета и законодавством ЕУ које се односе на забрану органокалајних једињења на бродовима. Србија ће морати да обезбеди адекватне капацитете за спровођење како би омогућила ваљано спровођење наведених правних тековина ЕУ.

Потребно је да се поново изврши процена питања спровођења сигурносних мера у лукама на унутрашњих пловних путева у зависности од тога да ли ове луке заиста опслужују поморски саобраћај.

Потребно је да се постигне усаглашеност са законодавством ЕУ које се односи на признате организације.

Ш.ђ Транспорт унутрашњим пловним путевима

Србија има разгранату мрежу унутрашњих пловних путева и достигла је напредни ниво усаглашености са релевантним правним тековинама ЕУ. Неопходна је додатна усаглашеност са правним тековинама ЕУ које се односе на приступ тржишту у погледу Уредбе (ЕЗ) 3921/91 о утврђивању услова под којима нерезидентни возари могу да превозе робу или путнике унутрашњим пловним путевима државе чланице. Такође, још није извршено преношење Уредбе 718/99 о политици капацитета флоте Заједнице на подстицању транспорта унутрашњим пловним путевима и Директиве 96/75 о системима закупа пловила и одређивања цена у националном и међународним транспорту унутрашњим пловним путевима.

Потребно је такође посветити посебну пажњу преношењу Уредбе 718/99 о политици капацитета флоте Заједнице на подстицању транспорта унутрашњим пловним путевима и Директиве 96/75 о системима закупа пловила и одређивања цена у националном и међународним транспорту унутрашњим пловним путевима.

Неопходна је такође додатна усаглашеност кад је реч о правним тековинама ЕУ којима се дефинишу услови за приступ професији, посебно Директиви (ЕЕЗ) 87/540 о приступу занимању превозника робе пловним путевима у националном и о узајамном признавању диплома, потврда и других доказа о формалним квалификацијама за ово занимање.

Систем Речних информационих сервиса (РИС) уведен је и функционише на напредном нивоу интроперабилности са речним информационим системима других ЕУ земаља.

Ш.е. Општа питања која утичу на све видове транспорта

Што се тиче права путника у друмском и железничком транспорту, Србија ће морати да уложи додатне напоре како би довршила усаглашавање са правним тековинама ЕУ. У области права путника који путују морем и унутрашњим пловним путевима, Србија ће морати да се усклади са релевантним правним тековинама ЕУ у случају да одлучи да постане држава заставе и/или ако планира да уведе услугу комерцијалног путничког превоза која се пружа према објављеном реду пловидбе који не потпада под изузећа Уредбе 1177/2010/ЕУ.

Србија је достигла напредну фазу усаглашености са већином правних тековина ЕУ које се односе на права путника у ваздушном саобраћају.

Ш.ж Ваздухопловство

Што се тиче ваздухопловства, Србија је достигла добар ниво усаглашености са правним тековинама ЕУ и остварила је значајан напредак у погледу реализације прве прелазне фазе Споразума о ЕСАА. Озбиљну забринутост, међутим, изазива суспензија чланова Уредбе 1008/2008/ЕЗ²⁵ о издавању дозвола за авио превознике и приступу ваздушним путевима. Србија треба да поново стави на снагу суспендоване одредбе пре ступања на снагу другог прелазног периода из Споразума о ЕСАА.

Кад је реч о Компјутеризованом систему резервација (CRS), Србија треба додатно да се усагласи са Уредбом 80/2009/ЕЗ²⁶. Поједина подручја у области економске регулативе

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32008R1008>

²⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32009R0080>

нису адекватно пренета у национално законодавство, укључујући и спровођење директиве о радном времену.

Још увек није основано Независно тело за истраживање несрећа; међутим, Србија је припремила нацрт законодавства који је у поступку доношења.

Србија је довршила усаглашавање са законодавством које се односи на *SES I* и проактивно се усагласила са законодавством које се односи на *SES II*.

Србија је достигла напредну фазу усаглашености у области безбедности ваздухопловства и непосредно се укључила у систем ЕУ и активно учествује у раду регулаторних и радних група основаних под покровитељством Европске агенције за безбедност ваздушне пловидбе (*EASA*).

IV. Закључци и препоруке

С обзиром на горе наведено, посебно налазе представљене у Делу III, Србија се може сматрати довољно спремном за преговоре о овом поглављу. Због тога, Комисија препоручује отварање приступних преговора са Србијом о овом поглављу.