

MEĐUNARODNI TRANSPORTNI SISTEMI I INTEGRACIJA U EVROPSKU UNIJU

Emira Destanović, MA, email.: emira3008@hotmail.com
PhD kandidat - Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku

Sažetak: U radu je predstavljen plan integracije saobraćajnog transportnog sistema u Evropsku uniju. Govorimo o pripremi saobraćajnog prostora za budućnost, radi integracije u EU. Date su informacije šta čini jedinstveni evropski saobraćajni prostor. Zatim smo pokazali neke inovacije po preporukama EU kao i inovacijske modele koji se mogu upotrijebiti. Svakako bilo je govora i o različitim vidovima saobraćaja. Potrebno je dakle uskladiti ove preporuke sa stvarnom situacijom na terenu Kosova. Na kraju smo dali spisak literature.

Ključne riječi: Budućnost saobraćajnog prostora, Inovacije za budućnost, Inovacijski modeli.

INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEMS AND INTEGRATION IN THE EUROPEAN UNION

Abstract: The paper presents the plan of integration of the transport system into the European Union. We are talking about the preparation of a traffic space for the future, in order to integrate into the EU. Information is given on what makes Europe's single European transport space. We then demonstrated innovation in the EU recommendations as well as innovative models that can be used. There were certainly talk about different types of traffic. It is therefore necessary to harmonize these recommendations with the actual situation in the field of Kosovo. In the end we gave a list of literature.

Key words: Future of traffic space, Innovations for the future, Innovation models.

UVOD

Cilj rada je prikazati stvaranje unutrašnjeg tržišta saobraćajnih usluga oslanjajući se na liberalizaciju mjera i njihovo usaglašavanje. Kompleksnost saobraćaja sa nacionalnom strukturom i politikom oslanja se na prelazne periode i privremene izuzetke u pojedinim oblastima. Pravni okvir unutrašnjeg tržišta saobraćaja je uspostavljen i regulative zajednice se uključuje u nacionalnu zakonsku regulativu. Svrha rada je prisutni proces stabilizacije i pridruživanja Evropskoj uniji i predstavljanje čitav niz aktivnosti i odnosa između zainteresovanih država, kao i postepeno usvajanje prava Evropske unije. Pri izradi rada koristio se Međunarodni dokument; Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju uspostavljanja okvira za uzajamnu saradnju i postepeno približavanje evropskim standardima, dostupna literature i Internet izvor. Bitno je napomenuti da je većina literature korišćena isključivo na engleskom jeziku.

1. PRIPREMA EUROPSKOG SAOBRAĆAJA PROSTORA ZA BUDUĆNOST

Saobraćaj je ključ za našu ekonomiju i društvo. Mobilnost je neophodna za međunarodno tržište i kvalitet života građana, kako bi mogli uživati u slobodi putovanja. Saobraćaj omogućava ekonomski rast i otvaranje novih radnih mjesta: on mora biti održiv u kontekstu novih izazova sa kojima se suočavamo. Saobraćaj se odvija na globalnom nivou, tako da efikasna međunarodna saradnja zahtijeva snažnu saradnju. Budući prosperitet našeg

kontinenta zavisiće od sposobnosti svih svojih regiona da ostanu u potpunosti i konkurentno uključeni u svjetsku ekonomiju. Da bi se ovo postiglo, presudno je imati efikasan saobraćaj i saobraćajne sisteme u cjelini relevantnom okruženju saradnje.

Evropski saobraćaj je na raskrsnici. Stari izazovi ostaju, ali se pojavljuju novi. Potrebno je puno toga da se dovrši međunarodno tržište transporta, gdje još uvijek postoje značajna uska grla i druge prepreke. Moramo ponovo pogledati ova pitanja - kako bolje reagirati na želje naših građana za putovanje i potrebe naše ekonomije za prevoz tereta, uzimajući u obzir resurse i ekološka ograničenja.

U odnosu na raspoloživu infrastrukturu i sredstva prevoza, ovaj deo transportnog sistema EU (i šire) nedovoljno se koristi. Razlog tome leži u neadekvatnoj unutrašnjoj politici u odnosu na investicije. Okruženje je ono što se nalazi kako izvan, tako i u samoj saradnji i dominantno utiče na prostor za budućnost. Da bi uspješno formulisali strategiju koja će omogućiti efikasno prilagođavanje saobraćaja ili saobraćajnog sistema u cjelini relevantnom okruženju, sposobnost za izgradnju konkurentne prednosti, a time i za povećanje profita, odnosno, uspješno poslovanje i razvoj, menadžeri moraju da urade detaljnu analizu spoljašnjeg i unutrašnjeg okruženja.



Slika 1. Projeekat analize spoljašnjeg i unutrašnjeg okruženja
Izvor: Izrada autora

Potrebno je unijeti saobraćajne sisteme istočnih i zapadnih dijelova Evrope kako bi u potpunosti odgovorili na potrebe u saobraćaju skoro čitavog kontinenta i naših 500 miliona građana. U narednim decenijama, nafta će biti manja i izvori će sve više biti iz nesigurnih zaliha. Kako je nedavno istakla Međunarodna agencija za energiju (IEA), koja je manje uspješna u smanjenju emisije ugljenika, cijena nafte će se povećati.

U 2010. godini cijena nafte koja je uvezena u EU iznosila je oko 21 mlrd EUR. Mi ne da li riješiti ovaj problem ovisnosti o nafti, razorne posljedice na inflaciju, trgovinski bilans i ukupne konkurentnosti EU mogla ozbiljno utjecati na sposobnost ljudi da putuju - i naše ekonomske sigurnosti. U isto vrijeme, EU, uz saglasnost međunarodne zajednice, pozvao je

na drastično smanjenje nivoa svjetske emisije stakleničkih gasova kako bi ograničili klimatske promjene ispod 2 C.

Sve u svemu, EU je da se postigne taj cilj bi trebao biti u potrebnom smanjenju u grupi razvijenih zemalja do 2050. godine, smanjiti izduvne gasove za 80-95% ispod nivoa iz 1990. godine. Analiza Komisije pokazuje da, dok se veće smanjenje može se postići u drugim sektorima ekonomije, u sektoru transporta, značajan i dalje rastući izvor emisija stakleničkih plinova do 2050. godine trebalo bi da bude smanjenje nivoa emisije stakleničkih plinova za najmanje 60% u odnosu na 1990. godinu. Do 2030. godine cilj za saobraćaj bi bio smanjenje emisije gasova staklene bašte na oko 20% niži od njihovog nivoa u 2008. godini. S obzirom na značajno povećanje emisije saobraćaja u posljednje dve decenije, nastaviće da bude 8% iznad nivoa iz 1990. godine. Transportni sistem se nije značajno promijenio od prve velike naftne krize prije 40 godina - uprkos tehničkom napretku, izgledi za napredak u vidu finansijski profitabilnijeg.

1.1. Efikasna osnovna mreža za multimodalne međugradske vožnje i transport

Na srednjim rastojanjima nove tehnologije su manje razvijene i izbori između načina transporta su niži nego u gradu. Međutim, ovdje se može učiniti akcija EU najjednostavniji efekat (manje ograničenje principa supsidijarnosti i međunarodnih ugovora). Više energetske efikasnijih vozila i čistija goriva vjerovatno neće biti dovoljno za postizanje potrebnog smanjenja izduvnih gasova, jer to neće riješiti problem zagušenja. Treba ih pratiti kombinovanim transportom na daljinu. Ovo podrazumijeva veću upotrebu autobuskog, željezničkog i vazdušnog prevoza putnika i multimodalnog prijevoza tereta, gdje se teretni transport više oslanja na brodski i željeznički transport. Bolji izbor transportnog rada će biti rezultat bolje integracije mreža različitih grana transporta: aerodromi, željezničke stanice, metro stanice i autobusne stanice potrebno je da sve spojiti i pretvoriti u multi-modalni putničkih platforme. Informacije na Internetu i elektronskim rezervnim i platnim sistemima koji bi uključivali sva prevozna sredstva trebalo bi da omoguće multimodalno putovanje. Veće korišćenje kolektivnih načina prevoza treba da prati odgovarajući skup prava putnika. Teretni tovari na maloj i srednjoj udaljenosti (ispod oko 300 km) uglavnom će ostati na kamionima. Stoga je važno, uz podsticanje alternativna rješenja transporta (željeznica, transport vode), da se poboljša efikasnost kamiona, kroz razvoj i korištenje novih motora i čistije goriva, korištenje inteligentnih transportnih sistema i dalje mjere za poboljšanje tržišnih mehanizama. U cestovnom transportu na daljinu, mogućnosti smanjenja emisije ugljenika su ograničene, tako da multimodalni teretni transport treba učiniti ekonomski održivim za pošiljke. Potrebna je efikasna kombinacija različitih načina prevoza.



Slika 2. Različiti načini prevoza
Izvor: <https://commons.wikimedia.org>

EU treba posebno razvijen koridori za teretni saobraćaj, gdje se energetska efikasnost dovesti na najviši mogući nivo, gdje količina izduvnih gasova i učinak saobraćaja na životnu sredinu su svedeni na minimum, a koji su ujedno i atraktivna zbog njegove pouzdanosti ograničenja saobraćajne gužve i niskog operativne i administrativne troškove. Željeznice se ponekad smatraju neprivačnim načinima prevoza, posebno za teretni saobraćaj. Ali primjeri u nekim državama članicama pokazuju da pruga može ponuditi kvalitetnu uslugu. Ponudite strukturne promjene kako bi se osigurala konkurentnost željeznice da preuzme znatno veći dio teretnog saobraćaja preko srednje i velike udaljenosti (kao i putnici - vidi dolje) je izazov. Za proširenje i modernizaciju kapaciteta železničke mreže bit će potrebne značajne investicije. Potrebno je uvesti novu flotu sa tihim kočnicama i automatskim spojnicama. Obali trebaju efikasnije ulazne tačke na evropska tržišta, čime se izbjegava nepotreban promet širom Evrope. Morske luke igraju važnu ulogu kao logistički centri i njihove veze sa enterijerom moraju biti efikasne. Njihov razvoj je ključ za uspješan odgovor na povećane količine tereta, onima koji su kratkoročne mora transport robe unutar EU, kao i one koje se prenose između EU i ostatka svijeta. Unutrašnje vodene puteve, koje nisu dovoljno eksploatisane, moraju da imaju veću ulogu, posebno u teretnom saobraćaju u unutrašnjosti i u povezivanju evropskih mora.

1.2. Čisti gradski saobraćaj i dnevna migracija

U gradovima je olakšan prelazak na čistijeg transporta zbog nižih zahtjeve koji se odnose na udaljenost koju vozilo može kretati u zavisnosti od brzine i energetske rezerve i veću gustinu stanovništva. Veći je i veći pristup različitim opcijama javnog prevoza i mogućnost pješaćenja i bicikla. Gradovi najviše pate od zagušenja saobraćaja, lošeg kvaliteta vazduha i izlaganja šumama. Gradski saobraćaj je odgovoran za oko četvrtinu saobraćajnih emisija CO₂, a 69% saobraćajnih nesreća se javlja u gradovima.

Postepeno povlačenje "vozila na zajedničku gorivo" iz urbane sredine je veliki doprinos značajnog smanjenja nafte ovisnosti, stakleničkih gasova, zagađenje zagađenja lokalnih vazduha i buke. Mi ćemo morati dopuniti ovu mjeru razvijanjem odgovarajuće infrastrukture za gorivo / punjenje za nova vozila. Veći udio putovanja kolektivnog transporta, u kombinaciji s minimalnom obavezama usluga, stvorit će se uvjeti za gustoću i učestalost usluga, stvarajući pozitivan razvoj spiralu način javnog prijevoza. Upravljanje potražnjom i prostorno planiranje mogu smanjiti obim prometa. Podsticanje pješaćenja i biciklizma trebalo bi da postane sastavni deo planiranja mobilnosti i infrastrukture.

Potrebno je podsticati korišćenje manjih, lakših i specijalizovanih vozila za drumski prevoz putnika. Velike flote gradskih autobusa, kamiona i kombija posebno su pogodne za uvođenje alternativnih pogonskih sistema i goriva. Oni mogu značajno doprinijeti smanjenju količine ugljičnog pušten u gradskom prometu, a istovremeno poslužiti kao prilika za testiranje novih tehnologija i njihovo uvođenje rano tržištu. Cijene u drumskom saobraćaju i ukidanje poreza koji otežavaju konkurencija također može pomoći da podstakne korišćenje javnog prevoza i postepeno uvođenje alternativnih pogona.

Neophodno je kombinuju teretni i teretni saobraćaj na većim razdaljinama na završnom dijelu rute. Cilj je smanjiti individualnu isporuku, najefikasniji dio putovanja, na najkraćem mogućem putu. Upotreba pametnih saobraćajnih sistema doprinosi upravljanju prometom u realnom vremenu, smanjenju vremena isporuke i zagušenju saobraćaja pri isporuci na

završnom dijelu rute. To može da se uradi gradskim kamionima sa niskim nivoom ispuštanja štetnih gasova. Korištenje električne, vodika i hibridne tehnologije ne samo da bi smanjila emisija izduvnih gasova, ali i buke, što bi omogućilo veći teretni saobraćaj u urbanim područjima odvija noću. To bi smanjilo problem zagušenja saobraćaja na putevima ujutru i popodnevnm časovima najgoreg saobraćaja.

2. JEDINSTVEN EVROPSKI SAOBRAĆAJNI PROSTOR

Jedinstveni evropski transportni prostor bi trebalo da olakša kretanje građana i tereta, smanji troškove i ojača održivost evropskog transporta. Trebalo bi uspostaviti jedinstveno evropsko nebo prema planu; Tokom 2011. godine, Komisija će se fokusirati na kapacitet i kvalitet aerodroma. Blok vrata maternice i dalje najvidljiviji u oblasti unutrašnjeg tržišta usluga željezničkog, koji bi trebao biti završen kao prioritet uspostavu jedinstvenog evropskog željezničkog prostora. Putem daljeg integriranja tržišta drumskog saobraćaja, saobraćaj u saobraćaju postaje konkurentniji i efikasniji. Slanje "plavi pojas" u moru širom Evrope će pojednostaviti formalnosti za brodove posluju između luka u EU i da je potrebno uspostaviti odgovarajući okvir za rješavanje problema u Europi koji se odnose na unutrašnjim plovnm putevima. Potreban je dodatni pristup tržišnim lukama.

Otvaranje tržišta mora biti praćeno kvalitetnim poslovima i dobrim uslovima rada, pošto su ljudski resursi ključna komponenta bilo kog sistema kvaliteta. To će biti važno da se prilagodi konkurentnosti i socijalnih programa, oslanjajući se na socijalni dijalog, kako bi se spriječilo društvene sukobe, koji su do sada izazvala značajne ekonomske gubitke u mnogim oblastima najznačajnije vazdušnog saobraćaja.

Propis (EC) 437/2003 o statističkim izveštajima koji se odnose na prevoz putnika, tereta i pošte vazdušnim saobraćajem: Komisija mora imati na raspolaganju uporedive, dosledne, vremenski usklađene i redovne statističke podatke o veličini i razvoju prevoza putnika, tereta i pošte vazdušnim saobraćajem unutar EU ili izvan ili u Uniju.

Uredba treba da obuhvati:

1. prevoz putnika, tereta i pošte na svim komercijalnim vazdušnim uslugama u i iz vazdušnih luka EU,
2. ukupna kretanja aviona u vazdušnim pristaništima EU.



Slika 3. Prevoz putnika, tereta i pošte na svim komercijalnim vazdušnim uslugama u i iz vazdušnih luka EU

Izvor: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:113ar_IBERIA_Airbus_A320-211,



Slika 4. Kretanja aviona u vazдушnim pristaništima EU

Izvor: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:113ar_IBERIA_Airbus_A320-211,

Bezbijednost u saobraćaju je visoko na listi prioriteta EU. Sveobuhvatan pristup EU sektorskih politika, zakonodavstva i praćenje sigurnosti pomorskog i vazdušnog saobraćaja potrebe za dalju konsolidaciju i jačanje saradnje sa velikim međunarodnim partnerima. Za bezbednost putnika, neophodno je poboljšati metode verifikacije kako bi se obezbedio visok nivo sigurnosti pri najnižem nivou uznemiravanja putnika. U slučaju robe koja nema poreklo iz EU, treba razmotriti pristup zasnovan na riziku. Takođe je neophodno pronaći odgovarajući evropski pristup sigurnosti u kopnenom saobraćaju u područjima gdje djelovanje EU ima dodatnu vrijednost. Izgradnja sigurnog transportnog okvira ključna je za građane Evrope. Razvijat će se Evropska strategija sigurnosti civilnog vazduhoplovstva, uključujući prilagođavanje novim tehnologijama i međunarodnoj saradnji sa ključnim partnerima. U pomorskom saobraćaju, neophodno je usvojiti preventivne mere za sigurnost putničkih brodova. SafeSeaNet navigaciju informacioni sistem za navigaciju će postati temelj za sve informacije alata koji se koriste za podršku sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja i okoline od zagađenja brodova. Ovo će učiniti značajan doprinos stvaranju zajedničkog okruženja za razmjenu informacija za praćenje pomorskih poslova EU i podržavanje stvaranja zajedničkog morskog područja. Željeznički saobraćaj koordinira i prati ispunjavanje sigurnosnih kriterijuma za jedinstvenu evropsku železničku zonu. U ova tri sektora saobraćaja, Evropska agencija za sigurnost vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja, uspostavljena u prethodnoj deceniji, je neosporna. Iako su posljedice posljedica povrede u drumskom saobraćaju skoro prepolovljene u poslednjoj deceniji, 2009. godine na putevima EU ubijeno je 34.500 ljudi. Inicijative u oblasti tehnologije, implementacije, edukacije i posvećene pažnje ugroženim korisnicima u putevima biće ključne za dramatično smanjenje daljih gubitaka u životu. U narednim godinama kvaliteta, dostupnost i pouzdanost transportnih usluga će biti od značaja, između ostalog, zbog starenja stanovništva i potrebu za promociju javnog prijevoza. EU je već uspostavila sveobuhvatni paket za prava putnika koji treba dopuniti. Nakon krize s oblakom vulkanskog pepela i ekstremnih vremenskih 2010. godine, postalo je jasno da su planovi za kontinuitet mobilnosti mogla biti potrebna za održavanje mobilnosti putnika i robe u krizi. Ovi događaji takođe ukazuju na potrebu za jačanjem otpora saobraćajnog sistema kroz projekciju mogućih ishoda i planiranje upravljanja katastrofama.

3. INOVACIJE ZA BUDUĆNOST

Prelazak sa nafte neće biti moguć ako se oslanjamo isključivo na jedno tehnološko rešenje. Zahteva novu ideju mobilnosti zasnovanu na grupi novih tehnologija, kao i na održivije ponašanje. Sa tehnološkim inovacijama moguće je brže i jeftinije kretati ka efikasnijim i održivijim evropskim transportnim sistemima kroz tri glavna faktora: efikasnost vozila kroz nove motore, materijale i dizajn; čistiju upotrebu energije kroz nova goriva i energetske

sisteme; bolje korišćenje mreže i bezbednije transportne aktivnosti sa boljom sigurnošću putem informacionih i komunikacionih sistema.

Politika istraživanja i inovacija u transportu treba sve više podržavati razvoj i uvođenje ključnih tehnologija potrebnih za uspostavljanje evropskog transportnog sistema u moderan i efikasan sistem koji je pogodan za korisnike. Za veću efikasnost neophodno je dopuniti tehnološka istraživanja pomoću sistemskog pristupa koji uzima u obzir infrastrukturne i zakonske zahtjeve, koordinaciju sa više zainteresovanih strana i pilot projekte velikih razmjera za podsticanje prihvatanja tržišta. Komisija će razviti strategiju za inovacije i uvođenje na tržište u oblasti saobraćaja, koji će biti usko povezana sa Strateški plan energetske tehnologije (Plan SET), i kao dio koji će odrediti odgovarajuće administrativne i finansijske instrumente, kako bi se osiguralo brzo uvođenje rezultata istraživanja na tržištu. Ovo se također primjenjuje i na uvođenje pametnih sistema za mobilnost koji su razvijeni kroz istraživanje finansiran od strane EU, kao što je budući sistem upravljanja vazдушnim saobraćajem (SESAR), željeznice Evropskog Traffic Management (ERTMS) i informacije rail sistema, pomorskog sistema nadzora (SafeSeaNet), rijeka Informacije o uslugama (RIS), inteligentnih transportnih sistema (ITS), i interoperabilnih međusobno povezanih rješenja za narednu generaciju sistema upravljanja i obavijest (uključujući i plaćanje) za multimodalni transport. Inovacije i uvođenje tržišta treba podržati pod uslovima zakonodavnog okvira. Zaštita privatnosti i ličnih podataka moraće se razviti paralelno sa široko rasprostranjenom upotrebom IT alata će omogućiti evropskim kompanijama da uživaju punu korist od cijelog evropskog transportnog tržišta i stvaraju tržišne mogućnosti širom svijeta.

3.1. Inovativni modeli mobilnosti

Nove ideje mobilnosti ne mogu se nametnuti. Da bi se promovisalo održivo ponašanje, potrebno je aktivno podsticati bolje planiranje mobilnosti. Informacije o svim vrstama prevoza, kako za putnički, tako i za teretni saobraćaj, o mogućnostima njihove kombinovane upotrebe i njihovom uticaju na životnu sredinu treba postati dostupne. Pametno intermodalno izdavanje mapa je ključno, sa zajedničkim standardima na nivou EU u skladu s pravilima EU o konkurenciji. Ovo se ne odnosi samo na prevoz putnika, ali i na teretni saobraćaj, gdje i za manje pošiljke potrebna bolja elektronski planiranje rute po granama saobraćaja, prilagođena pravnog okruženja (dokumentacija za intermodalni transport robe, osiguranje, odgovornost) i pružene informacije u realnom vremenu. U urbanom kontekstu, da se smanji zagušenje saobraćaja i količinu ispušnih plinova potrebno je kombinacija strategija, uključujući planiranje korištenja zemljišta, cjenovnim modelima, efikasne usluge javnog prijevoza i infrastrukture za nemotorizovanih načina transporta i punjenje / dovod goriva za čiste vozila. Gradove iznad određene veličine treba ohrabriti da razviju planove mobilnosti grada koji uključuju sve ove elemente. Planovi urbanističke mobilnosti trebali bi biti u potpunosti usklađeni sa integriranim planovima urbanog razvoja. Potreban je okvir za EU kako bi se postigla interoperabilnost međugradskih i gradskih modela za punjenje puteva.

ZAKLJUČAK

Transformacija evropskog transportnog sistema biće moguća samo kroz kombinaciju različitih inicijativa na svim nivoima. Dakle potrebno je izvršiti procjena od lokalnog, preko gradskog do državnog nivoa. U sklopu procesa Evropskih integracija, usklađivanje domaćeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU-a, predstavlja jedan od glavnih stubova koji vode

proces ka Evropskim integracijama. U pogledu integracionog procesa, institucije izgrađuju odgovarajuću pravnu infrastrukturu o pravnoj infrastrukturi za usklađivanjem domaćeg zakonodavstva sa EU-om. *Relevantne gradske i državne ustanove za prenos i harmonizaciju propisa i principa EU u domaći prostor jesu*; Ministarstvo Inostranih Poslova, Ministarstvo za Evropske integracije, Ministarstvo Trgovine i Industrije, Ministarstvo Infrastrukture - kapitalne investicije za resor saobraćaja, Ministarstvo za ekonomske odnose sa EU, Ministarstvo za nauku i zaštitu životne sredine, Zavod za standardizaciju sistema *intelektualne svojine*, Agencija za statistiku, Privredna komora, Naučno-istraživačke ustanove, Savet Evropske Unije za zemlje koje teže da pristupe Evropskoj Uniji (EU), Američka privredna komora – je jedno od najsnažnijih udruženja poslovanja na svijetu.

Navedenu situaciju bismo mogli primjeniti pomoću nekih inovacijskih modela koji su pomenuti u ovom radu. Dakle mi se nadamo da će ovaj rad poslužiti kao podloga za daljnja ispitivanja.

LITERATURA

- [1] "traffic". [American Heritage Dictionary](#) (Fifth iz.). 2013. Pristupljeno 23 March 2014.
- [2] Harper, Douglas (2001–2014). ["traffic \(n.\)"](#). *Online Etymological Dictionary*. Pristupljeno 23 March 2014.
- [3] "traffic, n.". *OED Online*. Oxford University Press. March 2014.
- [4] *Davies v. Mann*, 152 Eng. Rep. 588 (1842)
- [5] see [legal doctrine of Last Clear Chance](#)
- [6] Dearnaley, Mathew (2 September 2011). ["Give-way rule change: Campaign to avoid crashes"](#). *The New Zealand Herald*. Pristupljeno 23 November 2011.
- [7] Preston, Nikki (23 February 2012). ["'Wait and see approach' on left turn rule"](#). *The New Zealand Herald*. Pristupljeno 26 February 2012.
- [8] Zvanični sajt Evropske Unije <http://europa.eu.int>