



Slovensko predsedstvo EU 2008  
Slovenian Presidency of the EU 2008  
La Présidence slovène de l'UE 2008

# **DOSEŽKI SLOVENSKEGA PREDSEDO VANJA NA PODROČJU PROMETA**



## DOSEŽKI SLOVENSKEGA PREDSEDOVANJA NA PODROČJU PROMETA

Slovenija se je med svojim predsedovanjem na prometnem področju osredotočila na poglobitve zadev, o katerih se razpravlja v državi, pa tudi na ravni EU, in sicer na:

- prometno varnost,
- železniški promet,
- Zahodni Balkan, podelitev mandata za prometno pogodbo,
- program Galileo.

### 1. Prometna varnost

Okrepitev prometne varnosti je eden od ciljev prometne politike Slovenije, ki se povezuje s ciljem Evropske komisije iz bele knjige o evropski prometni politiki do leta 2010. EU si je zastavila velikopotezni načrt zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah do leta 2010 za polovico (s 50 tisoč na 25 tisoč). Poleg cestne posveča pozornost tudi varnosti na vseh drugih prevoznih področjih – letalstvu, pomorstvu in železnicam.

#### **1.1. Varnost cestnega prometa**

**Varnost cestnega prometa** se je v zadnjih letih, predvsem s sprejetjem ukrepov na evropski, nacionalni in lokalni ravni, v državah članicah postopno izboljševala. Kot podlaga uresničevanju velikopoteznega cilja prometne politike je bil leta 2003 sprejet Evropski akcijski program za varnost cestnega prometa – Razpolovitev števila žrtev v prometnih nesrečah v Evropski uniji do leta 2010, zato da število smrtnih žrtev do leta 2010 ne bi preseglo 25 tisoč.

Ob postopnem približevanju zahtevnemu cilju akcijskega programa se je Evropska unija v letu 2007 prvič spopadla z dejstvom, da cestnoprometna varnost ni zadovoljiva, saj ima večina evropskih držav več kakor 10-odstotno povečanje števila mrtvih. Za Slovenijo je ugotovljeno, da se v Evropski uniji uvršča med prometno manj varne države. V letu 2006 smo morali, skupaj s številnimi drugimi evropskimi državami, uvideti neugodni trend stanja varnosti na cestah, ki se nadaljuje tudi v letu 2007.

Zaradi navedenega si je Slovenija med predsedovanjem na evropski in tudi na nacionalni ravni prizadevala voditi področje cestnoprometne varnosti tako, da je s svojim delom, ravnanjem in zakonodajo prispevala k uresničevanju omenjenega cilja. Na junijskem Svetu TTE je bil dosežen politični dogovor o boljšem upravljanju **varnosti cestne prometne infrastrukture v vseevropskem prometnem omrežju**, ki je bil v nadaljevanju **sprejet v prvem branju**.

Predlog **direktive o čezmejnem sankcioniranju prekrškov pri varnosti cestnega prometa** je bil predstavljen šele konec slovenskega predsedovanja, zato se njegova obravnava nadaljuje v času francoskega predsedovanja.



## 1.2. Varnost prevoza po morju

Prevoz po morju predstavlja glede na količino prevoženega tovora eno najvarnejših prometnih oblik. Toda nesreče, kakršni sta Erika in Prestige, pa tudi nesreče iz zadnjega obdobja v Črnem morju in ob korejski obali, so nam v opomin, da je treba za varno plovbo narediti še več. Podobne katastrofe v Jadranskem morju bi imele nepopravljive posledice za celotno Skupnost.

**Tretji paket zakonodajnih predlogov o pomorski varnosti** predstavlja ključne dokumente za povečanje varnosti v pomorskem prometu. Ob tem smo trčili na razhajanje z Evropskim parlamentom, ki je želel obravnavo v paketu. Zelo intenzivno smo delali na zadnjih dveh najtežjih predlogih, to je na direktivi o državi zastavi in direktivi o civilni odgovornosti ladjarjev. Vendar so države članice menile, da direktivi nista primerno orodje za doseg ciljev Skupnosti navedenih v direktivah in da ju ne morejo podpreti, kar so potrdile tudi na Svetu TTE 7. aprila. Politična razprava na Svetu TTE je omogočila nadaljnje delo na preostalih dosjelih.

Za preostale zakonodajne predloge iz tega paketa so bila v času slovenskega predsedstva pripravljena skupna stališča, ki so bila v juniju posredovana v Evropski parlament. Nadaljnje delo bodo opravila naslednja predsedstva. Glede tega smo dosegli dogovor med Evropskim parlamentom, slovenskim predsedstvom in francoskim predsedstvom.

## 1.3. Varnost v zračnem prometu

Za zagotavljanje **varnosti v zračnem prometu** je bila izboljšana normativna ureditev, nadzor varnosti in uvedene nove tehnologije opravljanja zračnega prometa.

Evropska zakonodaja o letalski varnosti se dopolnjuje glede **skupnega evropskega neba**, kar vključuje izvedbene predpise k uredbi o enotnem evropskem nebu, ki podrobneje urejajo nekatera vprašanja opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z ustanovitvijo skupnega **podjetja SESAR**, ki mora pripraviti nove tehnične in tehnološke rešitve. Predlog uredbe je bil predstavljen šele v juliju 2008, zato se je njegova obravnava šele pričela.

Republika Slovenija je med predsedovanjem namenila pozornost poročilu Evropske komisije o **enotnem evropskem nebu**. To poročilo je upoštevalo potrebne reforme upravljanja zračnega prometa. Na aprilskem Svetu TTE so bili k **Prvemu poročilu Komisije o izvajanju zakonodaje o enotnem nebu sprejeti sklepi**, ki predstavljajo dosedanje dosežke in predlagajo nadaljnje ukrepe.

Politične usmeritve na področju letalstva v EU pa predstavljajo tudi aprila sprejeti sklepi **o agendi za trajnostni razvoj splošnega in poslovnega letalstva**.



## 1.4. Varnost v železniškem prometu

**Varnost železniškega prometa** se je v zadnjem desetletju glede na število izrednih dogodkov in motenj, pa tudi višino povzročene škode, stalno izboljševala. Žal to ne velja za izredne dogodke na nivojskih prehodih ceste z železnico. Varnosti na tem področju bo treba tudi v prihodnje nameniti pozornost z večjimi naložbami v tehnično zavarovanje prometa, v vzdrževanje in posodobitev infrastrukture in vozil ter v povezljivost prometnega sistema. Celovitost problematike varnosti v železniškem prometu, ki se spopada s formalnimi in organizacijskimi posebnostmi v posameznih državah, je lahko ovira za učinkovito povezljivost železniškega sistema Skupnosti. Za odpravo takšnih ovir je Slovenija nadaljevala obravnavo predloga **direktive o varnosti železniškega sistema Skupnosti** in predloga **uredbe o spremembi Evropske železniške agencije (ERA)**, ki skupaj z direktivo o interoperabilnosti, zagotavljajo povečano učinkovitost in konkurenčnost železniškega sistema Skupnosti. Ob zaključku slovenskega predsedovanja je bil z Evropskim parlamentom dosežen dogovor o obeh zakonodajnih predlogih, tako da sta bila sprejeta v drugem branju. Dosežen kompromis rešuje še preostali dve odprti vprašanji. Prvo se nanaša na obvezno certificiranje oseb zadolženih za vzdrževanje železniškega voznega parka, drugo vprašanje pa se nanaša na Uredbo ERA in sicer na uvajanje novih verzij ERTMS.

## 2. Železniški promet

Že omenjeni zakonodajni akti, ki so zaradi vsebinske skladnosti navedeni v varnostnem sklopu, dajejo osnovo za nadaljnji razvoj konkurenčnosti železniškega sistema Skupnosti. Z njimi se načrtuje poenotenje in poenostavitev postopkov, ki so potrebni za učinkovit potek mednarodnega železniškega prometa. Poenotenje postopkov in uveljavitev skupnih tehničnih specifikacij v nadaljevanju omogoča tudi vseevropsko priznavanje posameznih potrdil, ki znatno zmanjšujejo ovire pri konkurenčnosti.

Za pripravo nadaljnjih zakonodajnih aktov, nujno potrebnih za prilagoditev železniškega prometa zahtevam bodočih blagovnih tokov v cilju trajnostnega in energetskega učinkovitega prometnega sistema, so bili aprila sprejeti **Zaključki Sveta o železniškem omrežju prednostno namenjenemu tovornemu prometu**. Na junijskem Svetu TTE pa so bili sprejeti tudi **Zaključki o Večletnih pogodbah za kakovost železniške infrastrukture**. Skupen cilj je kakovostna železniška infrastruktura in njena večja pretočnost.

Republika Slovenija je med predsedovanjem Svetu Evropske unije v vseh pogledih posvetila posebno pozornost razvoju železniškega sektorja ter možnosti za zmanjšanje emisij v prometu in zmanjšanje cestnega tovornega prometa, tako pa bo pripomogla k trajni mobilnosti in zdravemu življenjskemu okolju.



### 3. Zahodni Balkan

Zahodni Balkan je imel v slovenskem predsedovanju splošno prednost. 7. maja 2008 je v organizaciji Ministrstva za promet RS in SEETO ter v sodelovanju s srbskim Ministrstvom za infrastrukturo v Beogradu potekala prometna konferenca, ki jo je odprl srbski predsednik Tadić, z naslovom "**Evropska unija in jugovzhodna Evropa: s skupno vizijo mobilnosti povezujemo ljudi**". Državam Jugovzhodne Evrope so bile predstavljene aktivnosti za oblikovanje prometne unije z državami Zahodnega Balkana. Na konferenci so prvič sodelovali prometni ministri držav članic EU in držav Zahodnega Balkana, tako da je to bil zgodovinski trenutek razvoja sodelovanja med Evropsko unijo in Zahodnim Balkanom.

V nadaljevanju je slovenskemu predsedstvu uspelo junija 2008 na Svetu TTE sprejeti **mandat Komisiji za pogajanja za ustanovitev prometne pogodbe z državami zahodnega Balkana**. Vsebinsko naj bi sporazum (po vzoru energetskega) na splošno urejal prometno umestitev Zahodnega Balkana v evropski prostor in urejal vse prevozne načine razen letalskega, ki je urejen s posebnimi sporazumi. Uradni pričetek pogajanj se je pričel 24. junija 2008, Komisija v vlogi pogajalca Skupnosti pa meni, da bi se lahko zaključila predvidoma že v letu 2009.

### 4. Galileo

Zaradi politične teže, ki jo ima projekt **Galileo** v Skupnosti, mu je Slovenija med svojim predsedovanjem namenila vso potrebno pozornost. Poleg tega je Slovenija resna kandidatka za sedež Nadzornega odbora Galileo oziroma GSA (*Galileo Supervisory Authority*) in projektu vseskozi izkazuje tudi politično podporo. Naša država predvideva, da bo program poleg koristi na prometnem prinašal številne izboljšave in inovacije na znanstvenem, raziskovalnem, izobraževalnem in gospodarskem področju.

Vzpostavitev infrastruktur satelitske radionavigacije presega finančne in tehnične zmogljivosti posamične države članice, zato je raven Skupnosti najprimernejša za izvedbo teh programov. Da bi Evropski skupnosti zagotovili nadaljevanje programov Galileo in EGNOS, je bilo potrebno poleg ustreznega finančnega vzpostaviti še pravni okvir. Da projekt ne bi zastal, je bilo nujno sprejeti **spremenjeni predlog uredbe o nadaljnjem izvajanju evropskih programov sistema za globalno satelitsko navigacijo** (EGNOS in Galileo) t.i. implementacijsko uredbo Galileo. Temu primerno smo organizirali tudi delo našega predsedstva.

Za sprejetje uredbe smo od januarja do aprila opravili številna zasedanja, pogajanja so bila zelo zahtevna. Največje razhajanje, ki smo ga uspešno rešili, je bilo glede nove razmejitve pristojnosti med Evropsko komisijo in Evropskim parlamentom ter bodoče vloge nadzornega organa Galileo. Pravočasno sprejeta implementacijska uredba Galileo omogoča, da se lahko projekti, ki so zastali, izvajajo naprej.



Naš skupni cilj je čimprejšnja uporabnost evropskega satelitsko navigacijskega sistema Galileo, ki bo omogočal številne aplikacije, ne samo v transportnem sektorju, ampak tudi širše. Projektu je bil s sprejeto implementacijsko uredbo v prvem branju pravočasno dan nov zagon, ki daje zagotovila, da bo projekt zaključen v predvidenih rokih.

## 5. Prost pretok storitev na področju prometa

V Evropski uniji razvoj prometnih storitev daje večji zagon gospodarstvu in prispeva k uresničitvi lizbonskih ciljev. Naš skupni cilj je oblikovanje enotnega konkurenčnega notranjega trga, ki bo omogočal neoviran pretok blaga in ljudi.

### 5.1. Cestni promet

Med slovenskim predsedovanjem smo stremeli k napredku pri oblikovanju konkurenčnih prevoznih storitev v cestnem tovornem prometu in skupnih pravil za opravljanje le-teh, začeli pa smo z obravnavo predloga skupnih pravil za mednarodni prevoz potnikov.

**Predlog uredbe o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga** ureja mednarodni cestni prevoz med državami Skupnosti in tretjimi državami, veljala pa bo tudi za "kabotažni" prevoz v državah članicah Skupnosti, ki ga začasno opravljajo cestni prevozniki nerezidenti. Poleg tega predlog uvaja enotno kaznovalno politiko za prevoznike iz držav članic Skupnosti, identificira dokumente, ki morajo biti v vozilu, ter zavezuje države članice k izmenjavi informacij z ustreznimi organi v drugih državah članicah o kršitvah in sankcijah. Slovenija je v prvi polovici leta 2008 poenotila različne poglede držav članic ter nadaljevala s prvo obravnavo, kjer je dosegla sprejem političnega dogovora k navedenemu predlogu.

**Predlog uredbe o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika** določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati podjetja, da pridobijo dovoljenje za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika, in zavezuje organe držav članic k ustreznemu nadzoru. Uvaja odgovornost upravljavca prevoza, ki svoje spričevalo o strokovni usposobljenosti posodi drugemu podjetju, da bi pridobilo dovoljenje, in natančnejši okvir njegovih povezav s podjetjem. Upošteva merila za to, da ima podjetje stalen in dejanski sedež v državi članici. Tako lahko njegovo ravnanje ustrezno nadzoruje nacionalni organ, ki mu je izdal dovoljenje za opravljanje dejavnosti in primerljive finančne kazalnike za merjenje finančnega položaja podjetja. V okviru dosedanje razprave so bila obravnavana področja, ki urejajo dostop do trga mednarodnega prevoza blaga, in sicer: nacionalni elektronski registri, postopek pridobitve dovoljenja, pogoji za dober ugled in oblikovanje seznama najresnejših kršitev. Slovenija je nadaljevala delo pri tem dosjeju in v juniju dosegla sprejem političnega dogovora.



**Predlog uredbe o skupnih pravilih za dostop do trga avtobusnih prevozov** uvaja enostavnejši in hitrejši postopek za izdajo dovoljenj za mednarodni linijski prevoz, poenostavljena in standardizirana pa bo licenca Skupnosti, s katero naj bi se zmanjšale upravne obremenitve in zamude. Poleg tega predlog uredbe prinaša okrepljene predpise, ki zavezujejo državo članico, da na prošnjo druge države članice ukrepa, kadar prevoznik, ki mu je izdala licenco Skupnosti, stori kršitev v drugi državi. Slovenija je začela obravnavo predloga uredbe in je uspela doseči sprejem političnega dogovora k predlogu uredbe.

Dosedanja pravila so nejasna in optimizacija opravljanja cestnih tovornih prevozov lahko pripomore k zmanjšanju porabe energentov. Gre za pomemben in zahteven paket pri katerem smo želeli doseči napredek, pogajanja med državami članicami pa so bila zelo zahtevna.

## 5.2. Letalstvo

Kar zadeva letalstvo, je enotni trg prevoznih storitev v EU že precej razvit in konkurenčen. **Predlog direktive o letaliških pristojbinah** opredeljuje številna temeljna načela, ki jih morajo upravljavci letališč spoštovati pri določanju letaliških pristojbin. Uporaba skupnega svežnja osnovnih pravil v zvezi z letališkimi pristojbinami na celotnem območju EU bo zagotovila, da bodo letalski partnerji nepristransko določali parametre za uporabo letališke infrastrukture. Slovenija je uspela med predsedovanjem doseči politični dogovor k **direktivi o letaliških pristojbinah** in v nadaljevanju je z Evropskim parlamentom dosegla sprejem v zgodnjem drugem branju.

Evropska unija želi s krepitvijo **zunanjih odnosov** v letalstvu doseči poenotenje pogojev za opravljanje dejavnosti zračnega prevoza tudi zunaj svojih meja. Med slovenskim predsedovanjem je bil podeljen **mandat Evropski komisiji za začetek pogajanj z Izraelom, Novo Zelandijo in Avstralijo. Druga faza pogajanj** o Sporazumu o odprtem nebu med **EU in ZDA** je potekala **od 15. do 16. maja 2008 na Brdu**. Ob koncu slovenskega predsedstva pa je bil realiziran še podpis **sporazuma med EU in ZDA o varnosti zračnega prometa**.

Sodoben razvoj informacijske tehnologije je v letalstvu že omogočil nakup letalskih vozovnic iz domačega naslonjača. Hitremu razvoju novih storitev pa mora slediti ustrezna pravna ureditev. **Predlog uredbe o računalniških rezervacijskih sistemih** je bil oblikovan na podlagi preteklega obstoječega stanja na trgu, ko je bila večina računalniških sistemov rezervacij v lasti in pod nadzorom letalskih družb. S prodajo letalskih družb in razvojem rezervacij po internetu se je tržni položaj spremenil in ugotovljeno je, da obstoječa uredba ovira učinkovito delovanje trga. Od januarja 2008 je pod slovenskim predsedstvom potekalo podrobno preučevanje in usklajevanje omenjenega predloga. Tako je bil sprejet splošni pristop glede **uredbe o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij**.



## 6. Zmanjšanje emisij v prometu

Promet predstavlja enega večjih onesnaževalcev okolja in prav okolju smo se v času našega predsedovanja posebej posvetili. Z **direktivo o energetske varčnih in zelenih vozilih**, za katero smo junija sprejeli splošni pristop, bomo vzpodbudili naročanje zelenih in čistih vozil, ki se kupujejo iz javnih sredstev. To je prvi zakonodajni predlog s tega področja, ki so ga sprejela delovna telesa Sveta s področja prometa.

## 7. Motorna vozila

Slovensko predsedstvo je v zvezi s tehnično uskladitvijo motornih vozil začelo z obravnavo novega **predloga uredbe o zaščiti pešcev** in **predloga uredbe o homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik**. Predlog akta o zaščiti pešcev je nov tehnični predpis, ki izboljšuje varnost pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu ob poškodbah pri trčenju z motornim vozilom. Nov predlog pravnega predpisa o homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik pa ureja usklajena pravila za konstrukcijo motornih vozil s pogonom na vodik ter hkrati zagotavlja visoko stopnjo varnosti in zaščite okolja. Pri obravnavi obeh navedenih zakonodajnih predlogov je slovensko predsedstvo doseglo znaten napredek in obe uredbi sta bili sprejeti v prvem branju. Uredba o homologaciji **motornih vozil s pogonom na vodik** in o dopolnitvi direktive 2007/46/ES določa usklajena pravila za izdelavo motornih vozil, ki za pogon uporabljajo vodik. Dosegli smo dogovor in uredba je bila sprejeta v prvem branju. Na področju prometa smo tako uspeli doseči preboj, bo pa potrebno z obravnavo nadaljevati.

## 8. Dogodki v času slovenskega predsedovanja Svetu EU

### 8.1. Neformalno ministrsko srečanje, 6. maj 2008 na Brdu

O nadaljnjem razvoju TEN-T omrežja in povezovanju pomorskega in železniškega prometa, predvsem pa o ozelenjevanju prometa, so ministri vodili razpravo na **neformalnem ministrskem srečanju 6. maja na Brdu**.

Neformalno ministrsko srečanje ministrov za promet je bilo sestavljeno iz dveh vsebinskih sklopov, in sicer:

- a. v dopoldanskem terminu je bil obravnavan tematski sklop – **Izzivi s katerimi se sooča prometni sektor** – poslovna logistika, premiki prebivalstva, ki je bil namenjen razpravi o stanju na razvoju TEN-T omrežja s poudarkom na prednostnih projektih;
- b. v popoldanskem terminu pa je bil obravnavan tematski sklop **Prometni sektor in cilji EU 20/20/20: okoljski vpliv prometnega sektorja v širšem političnem okviru – obstoječi in prihodnji ukrepi za zmanjševanje okoljskega vpliva prometnega sektorja**.



## **8.2. Konferenca o eksternih stroških, 9. april 2008 v Bruslju**

**9. aprila smo v Bruslju** v sodelovanju z Evropskim združenjem za promet in okolje organizirali konferenco o eksternih stroških »**Cena, ki jo je vredno plačati**«. Z nevladnimi organizacijami in civilno javnostjo smo razpravljali o različnih vidikih, ki jih je potrebno upoštevati pri spremembi t. i. Evrovinjete. Predlog, ki ga v kratkem pričakujemo bo zelo pomemben za zmanjšanje okoljskih vplivov.

## **8.3. Druga TRA konferenca, 21. do 24. april, 2008 v Ljubljani**

Od **21. do 24. aprila** je v Ljubljani potekala druga **TRA konferenca**. Evropska raziskovalna konferenca na področju cestnega transporta je bila osredotočena na zagotavljanje trajnostne mobilnosti, na iskanje poti k čim bolj okolju prijaznem, varnem in učinkovitem cestnem transportu v Evropi. Moto konference je bil »Zelen, varen in pameten transport za Evropo«, med pomembne dosežke pa lahko štejemo razvoj koncepta integralnega pristopa k prometu ter vključitev in vzpodbujanje mladih raziskovalcev. O dosežkih konference smo načrtovali tudi razpravo ob kosilu v času junijskega Sveta TTE, vendar je bila tematika visokih cen goriv aktualnejša.

## **8.4. Prometna konferenca Zahodni Balkan, 7. maj 2008 v Beogradu**

7. maja 2008 je v organizaciji Ministrstva za promet RS in SEETO ter v sodelovanju s srbskim Ministrstvom za infrastrukturo v Beogradu potekala prometna konferenca, z naslovom »**Evropska unija in jugovzhodna Evropa: s skupno vizijo mobilnosti povezujemo ljudi**«. Na konferenci so bile predstavljene aktivnosti za oblikovanje prometne pogodbe z državami Zahodnega Balkana.

## **8.5. Dan pomorstva, 19. in 20. maj 2008 v Bruslju**

V nadaljevanju smo v sodelovanju z Evropsko komisijo v Bruslju 19. in 20. maja organizirali **Konferenco ob razglasitvi Evropskega dneva pomorstva v Bruslju**, kjer so bile razprave so osredotočene na spodbujanje trajnega dialoga med zainteresiranimi stranmi, da bi podprli razvoj celostne pomorske politike in zagotovili, da bo nova politika v celoti prilagojena regionalnim razsežnostim pomorskih zadev.

## **8.6. EUROMED delavnica, 10. junij 2008 v Portorožu**

Na EUROMED delavnici v Portorožu 10. junija pa je potekala razprava o izzivih in priložnostih, ki so povezani s pomorskimi zadevami glede sredozemskega morskega bazena.

Z navedenimi dogodki smo ob obravnavi, ki je potekala o dosjehih v okviru delovnih skupin, dali poseben zagon tudi področjem in vprašanjem za katere bo šele potrebno pripraviti zakonodajne akte ali ukrepe na ravni EU oziroma na ravni posameznih držav članic.

Ljubljana, julij 2008