

**Sklepi prvega predsedujočega tria
Nemčije, Portugalske in Slovenije
z ozirom na prihodnost:**

**Skupaj za
trajnostni, učinkovit in varen promet v Evropi**

I. Ključna sporočila

Prvi predsedujoči trio Nemčije, Portugalske in Slovenije se je zaključil 1. julija 2008 s predajo štafete Franciji, Češki in Švedski. V pričujočem dokumentu predstavljamo svoje sklepe in vprašanja, ki bodo po našem mnenju predstavljala izzive, s katerimi bo v prihodnosti morala soočiti Evropska prometna politika.

“Evropa – s skupnimi močmi do uspeha”. Ta moto nemškega predsedstva, s katerim se je začelo predsedovanje tria, je bil rdeča nit vseh 18 mesecev našega sodelovanja. Tesna koordinacija znotraj predsedujočega tria je ključno prispevala k dejstvu, da nam je uspelo doseči vse zastavljene cilje. Izkazalo se je, da je koncept predsedujočega tria uspešen. Glavni dokaz za to je uspešna sklenitev pomembnih dosjejev v teh 18 mesecih..

- Vzpostavitev interakcije na področju podnebnih sprememb in prometa s sprejemom Energetske strategije za promet v začetku predsedujočega tria, kar je predstavljalo skupno podlago za nadaljnje sodelovanje v Svetu za promet.
- Realizacija skupnega železniškega območja z odprtjem trga za potniške storitve ter priznavanje licenc strojevodij in lokomotiv po vsej EU.
- Izvajanje Galilea kot projekta za prihodnost z zagotavljanjem njegove realizacije in financiranja.
- Liberalizacija potniškega in tovornega cestnega prometa ter hkratno zagotavljanje pravičnih konkurenčnih pogojev z določanjem regulativnega okvira za kabotažo, dostop do poklica in čezmejne avtobusne storitve.
- Krepitev konkurenčnosti letalske industrije in letališč z ustanovitvijo skupnega podjetja SESAR kot predpogoja za Enotno evropsko nebo ter direktivo o letaliških pristojbinah.
- Krepitev varnosti pomorskega prometa s sprejemom regulativnega okvira za pomorske inšpekcije, spremljanje ladijskega prometa, preiskovanje nesreč v sektorju

pomorskega prometa, skupni standardi za klasifikacijske zavode in režim odgovornosti za prevoznike potnikov po morju.

Izzivi za naslednjih 18 mesecev:

Pomembno je, da se delo Sveta **nadaljuje**. Morali bi se torej usmeriti k prioritarnim ciljem podnebne nadzora in varovanja okolja, izboljšanja učinkovitosti in prometne varnosti. Prometna politika, ki je skladna s temi cilji in ki spodbuja mobilnost, inovativnost in tehnologijo, bo prispevala k varovanju napredka, konkurenčnosti in delovnih mest v Evropi. V naših sklepih, ki smo jih sprejeli spomladi 2007, smo dali svoj prispevek k razpravi o Lizbonski strategiji v Evropskem svetu. Naslednji trio bi prosili, da s tem delom nadaljuje.

V luči vseh pozitivnih učinkov prometa je kljub vsemu potrebno omeniti tudi **negativne učinke**: razdrobljenost pokrajine, onesnaževanje okolja, preobremenjenost in zvočna onesnaženost. Posebej težavne so tiste prometne poti, na katerih obstoječa prometna infrastruktura že sedaj ni več zmožna prenašati nadaljnjega porasta prometa. Nacionalni ali regionalni ukrepi omejevanja prometa ovirajo učinkovitost enotnega evropskega trga in jih zato ni mogoče uveljavljati. Ravno zaradi tega je sprejetje novih kreativnih ukrepov na evropski ravni veliko boljše rešitev.

S tem v zvezi številni delovni paketi Komisije ponujajo dobre ideje:

- Sveženj ukrepov Komisije o **Izbolšanju učinkovitosti in trajnosti evropskega tovornega prometa**: koncept za nadaljnje korake, ki so usmerjeni k oblikovanju sodobnega tovornega prometa in logističnega sistema mora biti podprt z ustreznimi zakonodajnimi predlogi v naslednjih nekaj mesecih. Pričakovana rast tovornega prometa mora biti absorbirana z uporabo vseh možnosti optimizacije in izboljšav. Potrebno je preučiti možnosti spremembe razporeditve transporta v korist okolju prijaznejših železnice in celinske plovbe za čezmejne storitve na velike daljave. Moramo poskrbeti, da se bodo oblikovali pravični konkurenčni pogoji, boljše uporaba promocijskega programa Marco Polo za preklon prometa in krepitev intermodalnega prometa. Povečana uporaba pomorskega prometa kot zamena za kopenski prevoz na dolge razdalje je eden izmed pomembnejših ciljev. S tem v zvezi pripisujemo veliko pomembnost še zlasti izbolšanju okvirnih pogojev obalne plovbe in pomorskih avtocest. Še posebej za čezmejne storitve bi bilo mogoče oblikovati učinkovite in okolju prijazne kombinacije obalne plovbe in pomorskih avtocest z železnico ter

plovbo po celinskih vodah. Poleg tega je potrebno oblikovati tudi pravične in transparentne konkurenčne pogoje za pristanišča v EU kot osrednja vozlišča intermodalnega prometa. Komisijo in naslednji predsedujoči trio bomo prosili, da ta skupek vprašanj obravnava prednostno.

- **Sveženj o “Ozelenjevanju prometa”.** Na podlagi dejstva da je mobilnost na eni strani ključ do kakovosti življenja, na drugi strani pa ustvarja emisije in hrup, ki škodujeta našemu zdravju in okolju, sedaj nameravamo določiti cenovne signale glede na te “zunanje stroške”. Pravi cenovni signali naj bi med drugim privedli do “flot čistih vozil” ali da bi vplivali na izbiro poti tako, da bi se izognili zastojem in onesnaževanju zraka. Ključni element bo sprememba direktive o evrovinjeti, ki omogoča dodeljevanje eksternih stroškov začasno za težki tovorni promet. Naslednji predsedujoči trio bi prosili, da to zadevo obravnava prioritarno. Vprašanje zaračunavanja uporabe cest je še zlasti pomembno za tranzitne države.
- **Revizija smernic TEN:** promet služi globalnemu gospodarstvu in enotnemu trgu v celoti, zato posledično pogosto prehaja meje nacionalnih držav. Infrastrukturalna omrežja, ki so trenutno povečini prilagojena nacionalnim zahtevam niso sposobna ustrezno odgovoriti na te izzive. Da bi optimizirali infrastrukturo, ki je pomembna za evropski promet na dolge razdalje, se ne moremo izogniti nadaljnjemu razvoju vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T). naš cilj je vzpostavitev in vzdrževanje omrežij, ki bodo lahko prenesla močne prometne tokove znotraj Skupnosti ter tranzitni promet v in iz sosednjih držav, večinoma brez zastojev in na okolju prijazen način. Tukaj potrebujemo pristop, s katerim bomo ocenili trenutne zahteve infrastrukture TEN in omogočili nov zagon. Komisijo in naslednji predsedujoči trio bi radi prosili, da oblikujeta rešitve, ki bodo privedle do specializiranih rezultatov, in da jih obravnavata v Svetu. Bili bi zelo hvaležni, če bi še letos Svetu predložili zaključke, ki bi predstavljali podlago za nadaljnja pogajanja.

II. Podrobni zaključki

Trajnostni, učinkovit in varen promet – kaj smo že dosegli in kaj še moramo.

Trajnost

Boj proti podnebnim spremembam in energetska učinkovitost sta z zavezami, ki jih je marca 2007 sprejel Evropski svet, močno pridobili na pomembnosti. Našemu triu in vsem naslednjim bo potrebno soditi po njihovih dosežkih na področju v prihodnost naravnane evropske energetske in podnebne politike. To še posebej velja zaradi dejstva, da mi posvečamo veliko pozornost sprejemu dokumenta, ki bi v Kopenhavnu decembra 2009 nasledil kjotski protokol.

Tudi prometna politika je aktivno prispevala k boju proti svetovnemu segrevanju in spodbujanju energetske varnosti, še zlasti zato, ker moramo obvladati velike spremembe v prometnem sektorju: na eni strani je mobilnost element kakovosti našega življenja ter predpogoj za gospodarsko rast, na drugi strani pa povzroča na primer emisije in hrup, ki škodita našemu zdravju in okolju. Danes prometni sektor zajema več kot 70% porabe mineralnih olj in povzroča okrog 20% emisij CO₂ v EU. Da bi znižali pritisk na človeka in naravo ter da bi se izognili novim pritiskom, je pomembno, da prometni ministri aktivno sodelujejo v razpravi o podnebni in energetske politiki.

Na podlagi tega so leta 2007 vsi evropski prometni ministri sprejeli Energetsko strategijo za promet. Med našim predsedujočim triom smo pričeli s pogajanjem o Podnebnem in energetske svežnju Komisije (odločitev, da se podnebni cilji razdelijo med državami članicami, spremenjena direktiva o trgovanju z emisijami kot tudi direktivi o obnovljivih energijah in zajem in shranjevanje ogljika). Ministri za promet so v teh pogajanjih aktivno sodelovali in po najboljših močeh predstavljali interese prometne politike. Sedaj je potrebno, da naslednji predsedujoči trio doseže dogovor z Evropskim parlamentom, mogoče že v prvem branju, tako da lahko Evropa potrdi ali celo razširi svojo vodilno vlogo na področju nadzora podnebja.

Nadaljnji ukrepi, ki jih je naš predsedujoči trio spremljal in podpiral na področju trajnosti vključujejo uvedbo zavezujočih omejitev za **Strategijo CO₂ za osebne avtomobile** in vključevanje letalstva v trgovanje z emisijami. Oba dosjeja sta sprožila obsežne razprave,

vendar predvidevamo, da bi ju bilo mogoče uspešno zaključiti še v začetku naslednjega predsedujočega tria. Poleg tega smo pričeli in spodbudili razprave o prispevku pomorskega prometa k nadzoru podnebnih sprememb. Prav tako gre omeniti, da smo na mednarodni ravni v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO) dosegli dogovor, **da od leta 2020 naprej ne bomo več uporabljali težkega kurilnega olja.**

Predlog o **spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih cestnih vozil (zeleni avtomobili)** je namenjen k pospeševanju vstopa tovrstnih avtomobilov na trg s spodbujanjem javnih agencij in podjetij da v času razpisnega postopka predvidijo porabo energije in zunanje stroške kot tudi emisije CO₂ in onesnaževalcev ter upoštevajo te rezultate pri nabavi svojih vozil. To pomeni, da razpisna dokumentacija vsebuje tehniške specifikacije, ali pa da se okoljevarstveni vidiki vključijo kot kriterij za sklenitev pogodbe. Tako se je prvič zgodilo, da so stroški, ki jih povzročijo vozila v celotnem času svoje uporabe zaradi porabe energije kot tudi emisije CO₂ in onesnaževalcev, postali del kriterijev za javna naročila s strani javnih oblasti. Javna podjetja in agencije v Evropi bodo na ta način pomembno prispevala k spodbujanju okolju prijaznih cestnih vozil. Z doseženim splošnim pristopom smo prvič določili metodo za izračunavanje internalizacije zunanjih stroškov skozi vso življenjsko obdobje vozil in na ta način dosegli nov mejnik.

S projektom GMES (program za globalni nadzor okolja in varnosti) spodbujamo nadzor podnebja in uporabo inovativnih tehnologij. Projekt GMES sedanja in prihodnja prizadevanja na evropski ravni v sektorju opazovanja zemlje združuje v enoten Evropski sistem opazovanja zemlje. Naš cilj je bolje razumeti, predvideti in primerno reagirati na globalne spremembe. Predsedujoči trio je z oblikovanjem tim. "Münchenskega načrta" dolgoročno dosegel konsenz za nadaljnje korake, ki jih je potrebno sprejeti v zvezi s tem ambicioznim tehnološkim projektom.

Učinkovitost

Za delovanje proti podnebnim spremembam so izjemno pomembne tehnološke inovacije. Večja učinkovitost je ključna, če želimo doseči nadaljnjo gospodarsko rast v EU. To še posebej velja za prometni sektor, ki je 97% odvisen od nafte. V času naših predsedovanj smo slišali veliko napovedi o rasti prometa, ki bo v naslednjih desetih do petnajstih letih dosegel alarmantni obseg. Zato je edino logično, da smo ne samo mi v državah članicah, ampak tudi

Komisija na strani EU sprožili številne svežnje in projekte, ki so usmerjeni k doseganju učinkovitejših prometnih sistemov in organizaciji prometa na bolj trajnosten način.

V zadnjih 18 mesecih je bila ena izmed prednostnih nalog Komisije razvoj svežnja ukrepov za oblikovanje **sodobnega, učinkovitega sistema tovarnega prometa in logistike v Evropi**. Celotni sveženj ukrepov zajema **Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa**, ki vsebuje koncept za delovanje z srednjeročnimi in dolgoročnimi projekti za krepitev konkurenčnosti EU in boj proti negativnim vplivom rasti tovarnega prometa, sporočilo o **železniškem omrežju, usmerjenemu predvsem na tovorni promet** ter še dodatni pobudi na področju **pomorskega prometa in pristaniške politike**. Sedaj je naslednji predsedujoči trio na vrsti, da s konkretnimi ukrepi doseže napredek na teh področjih in sprejme zakonodajne predloge. Zaključki sveta, ki so bili sprejeti med našim predsedujočim triom, so bili izjemno dober začetek obravnavanja teh vprašanj.

Ena izmed prioritet v zadnjih šestih mesecih je bilo dokončanje skupnega trga skozi zaključek obsežnih razprav o cestnem svežnju, ki so trajale ves čas predsedovanja našega tria. Z novimi (ker gre za medsektorsko vprašanje) uredbami o dostopu do poklica cestnega prevoznika (tovorni in potniški promet) ter prenovljeno uredbo o dostopu do mednarodnega trga cestnega prevoza blaga ter dostopu do storitev avtobusnih prevozov EU aktivno in primerno odgovarja na napovedi, ki predvidevajo strmo naraščanje tovarnega in potniškega prometa v Evropi in med drugim daje tudi pomemben prispevek k varnosti v cestnem prometu. Cilj enotnih standardov in pravil je izogniti se škodljivim vplivom na konkurenčnost in prepoznavanju »črnih ovc« ter njihovo odstranitev s cest. Z dogovorom o tem dosjeju je predsedujoči trio uspel pomembno prispevati k boljši urejenosti in zmanjšanju administrativnega bremena.

Če nočemo, da nas potepta porast tovarnega prometa, moramo izrabiti vse zmožnosti optimizacije in izboljšav, da bi lahko ta promet absorbirali. Z nacionalnim financiranjem in **finančno pomočjo TEN** smo že dosegli veliko. Radi pa bi poudarili, da je delo na že določenih prednostnih projektih za razvoj vseevropskega prometnega omrežja potrebno zaključiti.

Prenos vedno večjega deleža prometnih tokov na druge prometne podsisteme lahko pomembno prispeva k učinkoviti in trajnostni prometni politiki. Za tovorni promet znotraj Evrope bi lahko veliko bolje izkoristili pomorski promet. Omeniti moramo tudi Evropsko

pomorsko območje brez meja, ki ga je predlagala Komisija. Tovorni promet po morju bi lahko lajšali tudi z zmanjšanjem administrativnih zahtev in izboljšavo tehničnih zmožnosti.

Enotno evropsko območje za železniški promet

Predsedujoči trio je bil odločen doseči napredek pri realizaciji **Enotnega evropskega železniškega območja**, saj bi tako lahko tudi bistveno prispevali k prenosu tovarnega prometa s cest na okolju prijaznejše vrste prometa. Bistven napredek je bil dosežen pri odstranjevanju tehničnih in birokratskih ovir, ki bi lahko stale na poti uresničitvi tega cilja. Po daljših pogajanjih so Evropski parlament in države članice v postopku sprave dosegli dogovor o **enotnem vozniskem dovoljenju za strojevodje**, ki bo dolgotrajne menjave vlakovnega osebja na nacionalnih meja pahnila v pozabo. V prihodnosti bo tudi več konkurence v mednarodnih storitvah potniškega prometa, uskladili in okrepili pa smo tudi pravice potrošnikov – potnikov v vlakih. Ta uspeh pri **tretjem železniškem svežnju** je dopolnjen še z ukrepi usmerjenimi k optimalnemu izkoristku železniškega tovarnega omrežja ter poenostavitvi postopkov odobritve. Poleg tega smo dosegli pomemben napredek na področju vzajemnega priznavanja ter interoperabilnosti omrežij in v kratkem bomo lahko ta dosje tudi uspešno zaključili. Da bi lahko pripravili podlago za nadaljnje zakonodajne akte, ki so potrebni za prilagajanje železniškega prometa blagovnim tokovom v prihodnosti in z namenom zagotoviti trajnostni in energetsko učinkovit prometni sistem je predsedujoči trio sprejel **Zaključke Sveta o železniškem omrežju, namenjenemu predvsem tovarnemu prometu** in **Zaključke Sveta o večletnih pogodbah za kakovost železniške infrastrukture**.

Galileo

Uvajanje **Galilea**, neodvisnega evropskega sistema za satelitsko navigacijo, bo Evropi omogočilo inovativen tehnološki projekt, ki bo ključen element pri povezovanju različnih prometnih podsistemov. V začetku predsedovanja našega tria je proces Galileo zastal. Vse tri partnerice so si nato neutrudno prizadevale, da bi projekt ponovno spravile na tir. Potem, ko je postalo jasno, da nadaljevanje modela javno-zasebnega partnerstva ni pravi način za dosego cilja, se je Svet enostransko odločil, da prekine pogajanja z združenim konzorcijem in da povabi Komisijo k predstavitvi novega predloga o strategiji financiranja in javnih naročil. Predsedujoči trio se je odločil, da bi pravilni pristop k doseganju celovite rešitve moral biti sprejem zaključkov Sveta, s katerimi se določi struktura upravljanja in ki vsebujejo pravila za javne pogodbe. Tako so v skladu z mandatom Evropskega sveta prometni ministri novembra 2007 sprejeli **zaključke o zagonu evropskih programov globalne satelitske navigacije**

(Galileo in EGNOS), ki, skupaj s sporazumom o financiranju Galilea, predstavlja integrirano odločitev o izvajanju programa Galileo. Formalna podlaga za razvoj in projektov je bila oblikovana s sprejemom **Implementacijske uredbe Galileo**. Sedaj pa je na vrsti naslednji predsedujoči trio, ki mora projekt voditi skozi razvojno vse do faze delovanja. Na koncu je potrebno sprejeti tudi odločitev o tem, kje bo sedež Nadzornega organa GNSS.

Letalski promet

Tudi na nebu nad Evropo je mogoče doseči večjo učinkovitost. Z dajanjem začetnega signala skupnemu podjetju **SESAR**, je predsedujoči trio postavil pomembne temelje za oblikovanje Enotnega Evropskega neba (EEN). S sistemsko tehnologijo, ki bo razvita v okviru skupnega podjetja SESAR, bomo v prihodnosti lahko zračni prostor uporabljali bolj učinkovito, kar bo imelo pozitivne učinke tako za podnebje kot tudi za gospodarstvo. Prihajajoči predsedujoči trio bo nadaljeval z delom postavljanja temeljev za varno, čisto in učinkovito kontrolo zračnega prometa v Evropi in se bo moral pogajati o **svežnju ukrepov SES II**, ki ga je Komisija napovedala za to poletje in s katerim bomo posodobili in razširili štiri obstoječe uredbe (Okvirna uredba, Uredba o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, Uredba o interoperabilnosti). Kar zadeva predlog uredbe o skupnih pravilih za delovanje storitev zračnega prometa v Skupnosti (sprememba **Tretjega svežnja o letalskem prometu o liberalizaciji trga letalskih storitev**) je bil dosežen politični dogovor. Poleg tega bi bilo mogoče doseči dogovor o izvajanju **Direktive o letaliških pristojbinah**, ki bo pomemben mehanizem pri krepitvi konkurenčnosti letalske industrije in letališč. Predsedujoči trio je prav tako sprejel tudi splošni pristop k **Uredbi o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij**, ki bo prispeval k poenostavitvi kodeksa poslovanja in krepitvi konkurenčnosti med ponudniki storitev. Z razširitvijo vloge Evropske agencije za varnost v letalstvu (**EASA**) na pokrivanje letalskih operacij, licenciranje pilotov in varnost zrakoplovov tretjih držav, smo prav tako uspeli dati pomemben prispevek k nadaljnjemu izboljšanju letalske varnosti v Evropi.

Lokalni javni prevoz

Pravilno delujoči lokalni javni prevoz je eden izmed temeljnih predpogojev za učinkovito trajnostno prometno politiko. Predsedujoči trio je tako intenzivno lobiral za sprejem uporabniku prijazne **Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in dolžnostih potnikov v železniškem prometu**. Uspelo nam je tudi – zahvaljujoč dobremu sodelovanju z Evropskim parlamentom – sprejeti regulativnega okvir za dodelitev pogodb za izvajanje storitev lokalnim javnim prevoznikom (**Uredba o javnih storitvah železniškega in cestnega**

potniškega prometa). Tako je predsedujoči trio uspel doseči skupni cilj državljanom Unije zagotoviti visoko kakovostne storitve javnega prevoza ter postavljanje trdne pravne podlage za operaterje in javne organe. Predstavitev **Zelene knjige Komisije o mestnem prometu**, ki jo je Svet prav tako obravnaval, bi morali opazovati tudi v tej luči. Cilj je spodbuditi iskanje inovativnih in ambicioznih rešitev, s katerimi bi naša mesta postala dostopnejša in čistejša, prometni tok pa manj obremenjen.

Varnost v cestnem prometu

Eno izmed najpomembnejših vprašanj predsedujočega tria na tem področju je bilo izboljšanje varnosti v cestnem prometu. To pomembno vprašanje, katerega glavni cilj je za polovico zmanjšati število mrtvih na cestah do leta 2010, obsega več posameznih ukrepov. Zahvaljujoč dobremu sodelovanju z Evropskim parlamentom, je bilo mogoče hitro sprejeti **obvezo o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil z ogledali**. Cilj tega predloga je zmanjšati “mrtve točke” na težkih tovornih vozilih. V interesu izboljšane varnosti vozil in trajne realizacije enotnega trga je bilo mogoče doseči dogovor z Evropskim parlamentom o razširjanju področja uporabe okvirne direktive o **ES homologaciji** na tipe vozil, ki v preteklosti niso bili pokriti (težka tovorna vozila, avtobusi in prikolice). To pomeni, da bo za licenciranje v vseh državah članicah EU v prihodnje dovolj enotna homologacija tipa vozila in da bodo v prihodnosti vsa nova vozila v EU morala izpolnjevati iste visoke varnostne standardom. Na koncu predsedujočega tria smo končali z delom na dveh pomembnih uredbah, na uredbi o zaščiti pešcev in drugih ranljivih uporabnikov cest, ki predstavlja pomemben korak naprej v varnosti cestnega prometa, ter uredbo o homologaciji vozil na vodikov pogon, ki predstavlja pomemben prispevek k varovanju okolja.

Da bi varnost vozil v prihodnje še dodatno povečali, smo nadaljevali z evropskim dialogom o razvoju in razmestitev elektronskih sistemov v cestnem prometu z organizacijo neformalnih dogodkov na temo “**eVarnosti**”. Poleg tega je Komisija ob podpori predsedujočega tria pričela z razvojem akcijskega načrta o inteligentnih transportnih sistemih (**Akcijski načrt ITS**). S tem bomo opredelili vse tehnične ukrepe in aktivnosti, ki lahko privedejo do nadaljnjega širjenja inteligentnih prometnih sistemov, prispevajo k boljši varnosti cestnega prometa ter prometni učinkovitosti ter sanirajo negativne vplive prometa. Izsledki in cilji pobude eVarnost bodo prav tako vključeni v Akcijski načrt ITS.

Vsa tri predsedstva so obravnavala dosje o **Direktivi o upravljanju varnosti cestne infrastrukture**. Razprava je že v napredni fazi in po dogovoru z Evropskim parlamentom bo

zaključena v kratkem. Glavni cilj direktive je enotno vključevanje in obravnavanje varnosti cestnega prometa v vseh fazah načrtovanja, gradnje in delovanja cestne infrastrukture TEN-T.

Varnost v pomorstvu

Po številnih pomorskih nesrečah si EU prizadeva doseči trajen napredek tudi na področju **pomorske varnosti**. Pod predsedujočim triom smo obravnavali vseh sedem dosjejev **Tretjega svežnja o pomorski varnosti (Erika III)**. Sprejeli smo šest skupnih stališč ter jih posredovali Evropskemu parlamentu. Cilj predloga direktive o **pomorski inšpekciji** je spremeniti obstoječi sistem pomorske inšpekcije, ki temelji na kvantitativnem pristopu, na kvalitativen, na tveganju temelječi pristop. Drugi predlog uredbe omogoča ustanovitev **Sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet**. Predlog direktive o temeljnih načelih za **preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa** je usmerjen k lažjemu določanju okoliščin in preiskovanju vzrokov pomorskih nesreč. Cilj je pridobiti kar največ pouk in posledično izboljšati pomorsko varnost. Predlog uredbe o **odškodninah potnikom v ladijskih nesrečah** si prizadeva vzpostaviti sistem odgovornosti prevoznikov za potnike na ladjah, podoben tistemu, ki že obstaja v drugih prometnih podsistemih, zlasti letalskem in železniškem. Da bi to dosegli, je potrebno Atensko konvencijo vključiti v zakonodajo Skupnosti. Predlog uredbe in predlog direktive sta pripravljena za revizijo **skupnih pravil in standardih ES za klasifikacijske zavode**. Cilj je nadalje izboljšati delo klasifikacijskih zavodov. Načrtujemo, da bi ti zakonodajni postopki morali biti zaključeni v času naslednjega predsedujočega tria, ki bi se predvsem moral osredotočiti na teh šest predlogov, bo pa seveda odgovoren tudi za napredek predlogov direktiv o **izpolnjevanju zahtev države zastave** in o **odgovornosti lastnikov ladij**. Na področju pomorskega prometa je bila sprejeta tudi resolucija Sveta o ustanovitvi **EU LRIT podatkovnega središča**, ki je bila sprejeta v času predsedovanja našega tria. Sistem LRIT (identifikacija in spremljanje ladij na dolge razdalje) sistem, ki ga je razvila IMO, bo omogočal identifikacijo in sledenje ladij po vsem svetu.

Pomorska politika

Če si želimo vzpostaviti ravnotežje med trajnostjo, učinkovitostjo ter varnostjo, je potreben integrativni pristop. Ravno zato smo se odločili, da sprejmemo pobudo Komisije za integrirano pomorsko politiko. Organizirali smo dogodke na temo ključnih vprašanj integrirane pomorske politike, ki jih je predvidela Komisija in sprožili razprave, na primer o zaposlovanju in konkurenčnosti, naši skupni odgovornosti do oceanov in morij, raziskavah in inovacijah, življenju na obali, in še veliko več. Komisija sedaj namerava predstaviti serijo

predlogov konkretnih ukrepov na tem področju, ki jih bo moral obravnavati naslednji predsedujoči trio.

Zunanji odnosi

Kar zadeva **zunanje odnose**, smo dosegli napredek predvsem na področju letalstva. Po štirih letih dolgotrajnih pogajanj, je naš predsedujoči trio uspel zaključiti **sporazum o letalskem prometu med EU in ZDA**. Določbe tega sporazuma, s katerim se dva največja svetovna trga letalskih storitev dodatno zblížujeta, so stopile v veljavo 30. marca 2008. Pogajanja o drugem delu sporazuma, tj. o še obsežnejši viziji “odprtega zračnega prostora” so se pričela z odprtjem druge faze pogajanj o sporazumu o odprtem zračnem prostoru med EU in ZDA ob koncu našega predsedovanja tria. Svet je dosegel tudi sporazum z Rusijo o popolni odpravi - na dolgi rok – plačil za **sibirske prelete**. Sporazum bo tako mogoče tudi uradno podpisati med naslednjim predsedujočim triom. Razvoj zunanjih odnosov na področju letalstva je prav tako razviden iz sprejetih odločitev o pooblastitvi Komisije za odprtje pogajanj o vzpostavitvi Evro-sredozemskega letalskega sporazuma med EU in Kraljevino Jordanijo ter pogajanj o celostnih letalskih sporazumih z **Izraelom**, kot tudi z **Avstralijo in Novo Zelandijo**, kjer so v mandate prvič vključene tudi zahteve po močnejši zavezanosti sektorja k okoljevarstvenim vprašanjem. Na področju **celinske plovbe** nam je junija 2008 po dolgoletnih pogajanjih uspelo doseči kompromis o reviziji Beograjske konvencije. Ena izmed najpomembnejših točk revizije je pristop EU k Beograjski konvenciji/Donavski komisiji.

Evropska sosedska politika

Da bi Evropo naredili stabilno močno evropska **sosedska politika** ne zahteva samo skupnih internih pogajalskih stališč in ciljev, ampak tudi dialog z našimi sosedi. Smernice za dialog z Zahodnim Balkanom temeljijo na predpostavki, da pozitiven gospodarski razvoj lahko ključno prispeva k politični stabilnosti. Visoko kakovostna prometna infrastruktura pa je ključnega pomena za pozitiven gospodarski razvoj. S podelitvijo mandata Komisiji za pogajanja o pogodbi med EU in **državami Zahodnega Balkana** o vzpostavitvi prometne skupnosti, je slovensko predsedstvo Svetu dalo pomemben prispevek k prihodnji evropski sosedski politiki. Še zlasti na Balkanu so ukrepi za konsolidacijo stabilnosti potrebni in potemtakem dobrodošli. Poleg tega pa si Nemčija, Slovenija in vse druge tranzitne države želijo videti dobro delujočo prostrano prometno infrastrukturo, da bi vzpostavili ugodne pogoje za njihova v izvoz naravnana gospodarstva.

Dialog z državami sredozemskega območja je prav tako pomembno vprašanje te evropske politike. Nedavno sporočilo Evropske komisije z naslovom: “Barcelonski proces: Unija za Mediteran” – ki stremi k razvoju dinamične in obnovljene prepoznavnosti odnosov med EU in partnerskimi državami v Sredozemlju, mora dati nov zagon Barcelonskemu procesu in predstavlja izjemen izziv za vsa naslednja predsedstva Unije.

Boljši predpisi

Horizontalna vprašanja, kot so **boljši predpisi**, so nekaj, kar bodo morala obravnavati vsa predsedstva. Tukaj je glavna prioriteta skupni napredek na področju **Akcijskega programa za zmanjšanje administrativnega bremena v Evropski uniji**, ki je bil zagnan v času našega predsedujočega tria v letu 2007 in katerega cilj je prepoznavanje in odprava nepotrebnih administrativnih obremenitev (do 25 % do leta 2012).