

**KOMISIJA EVROPSKIH ZAJEDNICA**

Brisel 12.9. 2001  
COM (2001) 370 konačna verzija

**BELA KNJIGA**

**Politika transporta u Evropi do 2010: vreme odluke**

# **BELA KNJIGA**

## **Politika transporta u Evropi do 2010: vreme odluke**

### **SADRŽAJ**

#### **BELA KNJIGA - SMERNICE ZA KREIRANJE POLITIKE**

##### **PRVI DEO: REBALANS ZMEĐU RAZLIČITIH VIDOVA TRANSPORTA**

###### **I. REGULISATI KONKURENCIJU PROPISIMA**

###### **A. Poboljšanje kvaliteta u drumskom sektoru**

1. Organizovati restrukturiranje
2. Doneti regulativu
3. Pooštriti kontrole i kazne

###### **B. Revitalizovati železnicu**

1. Integrisati šinski prevoz u jedinstveno tržište
2. Optimalno koristiti infrastrukturu
3. Modernizovati usluge

###### **C. Kontrolisati razvoj vazdušnog saobraćaja**

1. Uхватiti se u koštac sa prezasićenjem na nebu
2. Promišljati o aerodromskim kapacitetima i njihovom korišćenju
3. Uspostaviti ravnotežu između razvoja vazdušnog saobraćaja i životne sredine
4. Održavati nivo bezbednosti

###### **II. POVEZATI RAZLIČITE VIDOVE TRANSPORTA**

###### **A. Povezati more, unutrašnje plovne puteve i železnicu**

1. Graditi „pomorske autoputeve „
2. Nuditi inovativne usluge

###### **B. Pomoći pokretanje intermodalnih veza: novi program Marko Polo**

###### **C. Stvarati povoljnu tehničku bazu**

1. Podsticati pojavu integratora tereta
2. Tipizirati kontejnere i svop sanduke

##### **DRUGI DEO: ELIMINISATI USKA GRILA**

## I. DEBLOKIRATI GLAVNE PRAVCE

A. Ka multimodalnim koridorima koji daju prioritet prevozu robe

B. Mreža brzih pruga za prevoz putnika

C. Poboljšati saobraćajne uslove

D. Veliki projekti infrastrukture

1. Završavanje pravaca kroz Alpe
2. Lakši prolaz kroz Pirineje
3. Lansirati nove prioritetne projekte
4. Poboljšati bezbednost u tunelima

## II. GLAVOBOLJA ZBOG FINANSIRANJA

A. Limitirani javni budžeti

B. Kako uveriti privatne investitore

C. Nov nastup: udruživanje sredstava

## TREĆI DEO: STAVLJANJE KORISNIKA U SRCE SAOBRAĆAJNE POLITIKE

### I. NEBEZBEDNI DRUMOVI

A. Smrt kao svakodnevna pojava: 40,000 poginulih godišnje

B. Prepoloviti broj poginulih

1. Usaglasiti kaznenu politiku
2. Nove tehnologije za bolju bezbednost na drumu

### II ČINJENICE IZ OBRAČUNA TROŠKOVA KORISNIKU

A. Postepeno uvoditi naknade za korišćenje infrastrukture

1. Struktura cena koja odražava troškove koje ima društvena zajednica
2. Preobilje propisa
3. Potrebno je da Zajednica uradi polazne osnove

B. Potreba da se usklade porezi na gorivo

### III. HUMANA STRANA SAOBRAĆAJA

A. Intermodalnost u funkciji ljudi

1. Objedinjene karte za prevoz
2. Manipulacija prtljagom
3. Kontinuitet putovanja

B Prava i obaveze korisnika

1. Korisnička prava
2. Obaveze korisnika
3. Visokokvalitetni javni servis

## IV RACIONALIZOVATI GRADSKI PREVOZ

- A. Različite vrste energije za transport
  - 1. Uspostaviti novi zakonski okvir za substituciona goriva
  - 2. Stimulisati potražnju putem probnog korišćenja

B. Promovisati dobre poteze iz prakse

## ČETVRTI DEO: UPRAVLJATI GLOBALIZACIJOM U TRANSPORTU I. ŠIRENJE UNIJE MENJA SVE

A. Infrastruktura kao izazov

B. Mogućnosti koje nudi dobro razvijena železnička mreža

C. Nova dimenzija bezbednosti prevoza brodom

## II. PROŠIRENA EVROPA MORA DA SE POTVRDJUJE NA SVETSKOJ SCENI

A. Jedan glas za Evropsku uniju u međunarodnim telima

B. Hitna potreba da vazdušni saobraćaj dobije eksternu dimenziju

C. Galilej: ključna potreba za globalnim programom

## ZAKLJUČCI: VREME ODLUKE

### ANEKSI

I. ANEKS I AKCIONI PROGRAM

II. ANEKS II: POKAZATELJI I KVANTITATIVNE ILUSTRACIJE

III ANEKS III PROJEKTI KOJE SU DOSTAVILE ZEMLJE ČLANICE I EVROPSKI PARLAMENT A KOJE KOMISIJA RAZMATRA RADI UNOŠENJA U SPISAK “POSEBNIH” PROJEKATA (LISTA IZ ESENA)

IV ANEKS IV. TEHNOLOŠKI RAZVOJ I INTELIGENTNI TRANSPORT

Tabela 1. Dopusštena brzina i nivo alkohola u krvi u zemljama EU

Tabela 2. Eksterni troškovi i troškovi infrastrukture (u evrima) za teško teretno vozilo koje predje 100 km na autoputu kad nema mnogo saobraćaja

Tabela 3. Troškovi i naknade (u evru) za teško teretno vozilo koje predje 100 km na autoputu sa plaćanjem putarine pri malom saobraćaju

Sl. 1. Prevoz putnika : Učinak po vidu transporta (1970-1999)

Sl.2. Prevoz robe : učinak po vidu transporta (1970-1999)

Sl.3. Nosači kontejnera i kontejnerski konvoji

Sl.4. Saobraćaj AVE

Sl.5. Smanjenje zagađenja na drumu zahvaljujući direktivama o ulju za motorna vozila

Sl.6. Medjunarodni prevoz robe drumom: troškovi/km (1998)

Mape

Mapa glavnih elektrificiranih pruga u Evropi

Mapa transevropske železničke mreže za prevoz tereta

Mapa glavnih industrijskih luka u Evropi

Mapa kopnenih plovnih puteva u Evropi

Mapa `posebnih` projekata koji su usvojeni 1996 ( lista iz Esena)

Mapa mogućih `posebnih` projekata.

## **BELA KNJIGA - SMERNICE ZA KREIRANJE POLITIKE**

Prevoz je odlučujući faktor u modernoj privredi. No, postoji stalna suprotstavljenost u društvu, koje zahteva sve veću mobilnost i javnog mnjenja, koje sve teže podnosi stalno kašnjenje i loš kvalitet usluga prevoza. Kako se stalno povećava potreba za prevozom Zajednica ne može reagovati tako što će samo graditi novu infrastrukturu i otvarati tržišta. Transportni sistem mora da bude tako podešen da zadovolji potrebe šireg održivog razvoja kako je to navedeno u zaključcima Evropskog saveta iz Getenburga. Moderni transportni sistem mora da bude održiv sa ekonomskog i socijalnog aspekta, kao i sa aspekta zaštite životne sredine.

Planovi za budućnost transportnog sektora moraju da uzmu u obzir značaj transporta sa ekonomskog aspekta. Njegovi ukupni rashodi dostižu oko 1000 biliona eura što je više od 10% bruto domaćeg proizvoda. U ovom sektoru je zaposleno više od 10 miliona ljudi. Infrastruktura i tehnologije koje se primenjuju u sektoru toliko koštaju društvo da nema mesta za pogrešnu procenu. Štaviše, upravo zbog veličine ulaganja u saobraćaj i njegove odlučujuće uloge u ekonomskom razvoju autori Rimske deklaracije su uneli odredbu o politici kombinovanog transporta koji funkcioniše po posebnim pravilima.

### **1. Mešovite performanse zajedničke transportne politike**

Dugo Evropska zajednica nije mogla ili nije htela da primeni politiku kombinovanog transporta osmišljenu u Rimskoj deklaraciji. Skoro čitavih 30 godina je trebalo Ministarskom savetu da predloge Komisije sprovede u delo. Tek 1985.god kada je Sud pravde presudio da je Savet napravio propust nečinjenja, zemlje članice su morale da prihvate da je Zajednica nadležna da donosi zakone.

Kasnije su deklaracijom iz Mاستrihta ojačani politički, institucionalni i finansijski temelji transportne politike. Jegnoglasnost je u principu zamenjena kvalifikovanom većinom iako u praksi Savet i sada naginje jednoglasju u svojim odlukama. Evropski parlament, zahvaljujući ovlašćenjima da su-odlučuje, je osnovna veza u procesu odlučivanja što se videlo decembra, 2000.godine kada je doneta istorijska odluka da se 2008. godine potpuno otvori tržište za prevoz tereta železnicom. Nadalje, Mastrihtska deklaracija je dala ideju za transevropsku mrežu što je onda omogućilo da se izradi plan saobraćajne infrastrukture na evropskom nivou uz finansijsku pomoć Zajednice.

Tako je prva Bela knjiga o budućem razvoju zajedničke politike transporta koju je izradila komisija objavljena decembra 1992. Osnovni princip u dokumentu bio je otvaranje transportnog tržišta. Tokom poslednjih desetak godina ovaj cilj je generalno postignut osim u železničkom sektoru. Danas kamioni ne moraju više da se vraćaju prazni kada obave istovar u stranoj zemlji. Mogu čak da preuzmu tovar i istovare ga unutar neke zemlje članice, a da to ne bude zemlja iz koje dolaze. Drumski kabotaž je postao stvarnost. Vazdušni saobraćaj je dobio konkurenciju koju niko sada ne dovodi u pitanje, posebno stoga što su naši nivoi zaštite sada najbolji na svetu. Ovo otvaranje je najpre donelo dobra industriji i zato je u Evropi rast vazdušnog saobraćaja bio brži od razvoja privrede.

Prvi pravi napredak u zajedničkoj transportnoj politici doveo je do očiglednog pada cena za korisnike što je, udruženo sa višim kvalitetom usluge i većim izborom promenilo stil života i

potrošačke navike građana Evrope. Lična mobilnost je porasla sa 17 km dnevno u 1970.oj na 35 u 1998.oj i danas se manje više smatra stečenim pravom.

Drugi korak napred u ovoj politici, pored rezultata osnovnih istraživačkih programa bio je razvoj modernih tehnika radi evropske interoperativnosti. Projekti započeti krajem osamdesetih sada daju rezultate čiji su simbol transevropska mreža brzih pruga i satelitski navigacioni program Galilej. Ipak, sa žaljenjem konstatujemo da modernim tehnikama i infrastrukturi nije uvek parirala modernizacija upravljanja u preduzećima, posebno ne u železničkim kompanijama.

Uprkos uspešnom otvaranju transportnog tržišta u poslednjih deset godina ostaje činjenica da se u zaokruženom unutrašnjem tržištu teško može prihvatiti izvitoporena konkurencija koja proizilazi iz neuskладjene fiskalne i socijalne politike. Činjenica da se zajednička transportna politika nije harmonično razvijala izaziva glavobolju kojoj uzrok leži u

- neujednačenom razvoju različitih vidova prevoza. I dok to odslikava činjenicu da su se neki vidovi prevoza bolje prilagodili potrebama moderne ekonomije istovremeno je to znak da nisu svi eksterni troškovi uključeni u cenu prevoza, da se ne poštuju određeni socijalni standardi i propisi o bezbednosti i to posebno u drumskom saobraćaju. Tako se putevima sada prevozi 44% od ukupnog tržišta u poredjenju sa 41% u kratkolinijskom pomorskom prevozu, 8% na železnici i 4% za vodne puteve u unutrašnjosti kopna . Dominacija drumskog saobraćaja je još izraženija u prevozu putnika i iznosi 79% tržišta dok se vazdušni saobraćaj sa 5% sprema da oduzme drugo mesto železnici, koja je dostigla plafon sa svojih postignutih 6%.
- gužva na magistralnim drumskim i železničkim pravcima, u gradovima i na aerodromima
- negativan uticaj na životnu sredinu i zdravlje ljudi, a takodje i veliki danak koji odnose saobraćajne nesreće na drumovima.

## **II Zagušenje: uticaj nejednake zastupljenosti vidova saobraćaja**

Tokom 1990ih Evropa je počela da se muči sa zagušenjem u saobraćaju u određenim oblastima i na određenim pravcima. Ovaj problem počinje da ugrožava konkurentnost. privrede. Paradoksalno izgleda da zagušenje u centru ide ruku pod ruku sa sve većom izolacijom obodnih regiona, koji imaju veliku potrebu da se bolje povežu sa centralnim tržištima kako bi došlo do regionalnog povezivanja unutar EU. Ako parafraziramo čuvenu izreku o centralizaciji može se reći da je Evropska Unija ugrožena zbog apopleksije centra i paralize ekstremiteta.

Navodimo jedno ozbiljno upozorenje dato u Beloj knjizi o rastu, konkurentnosti i zapošljavanju iz 1993. godine: "Saobraćajne gužve ne samo da čine ljude očajnim već poviše utiču na produktivnost u Evropi.. Uska grla i nepovezanost infrastrukture; izostanak interoperativnosti vidova i sistema. Mreže su arterije jedinstvenog tržišta. One daju život konkurentnosti, a njihovo loše funkcionisanje se ogleda u neiskorišćenim prilikama da se otvore nova tržišta, a samim tim i otvore nova radna mesta što je manje od našeg potencijala."

Ako saobraćajna gužva većma ugrožava urbane sredine onda transevropska saobraćajna mreža pati od hroničnog zagušenja: nekih 7500 km tj. 10% mreže puteva je svakodnevno ugroženo saobraćajnim gužvama. A 16000 km železničkih pruga tj. oko 20% mreže je kategorisano kao usko grlo. Šesnaest glavnih aerodroma u Uniji su zabeležili kašnjenja od preko petnaest minuta

na više od 30% svojih letova. Sve ukupno ova kašnjenja iziskuju dodatnu potrošnju od 1,9 milijardi litara kerozina, što je oko 6% godišnje potrošnje.

Zbog zagušenja se javlja ozbiljan rizik da Evropa izgubi svoju ekonomsku konkurentnost. Najnovija studija na ovu temu je pokazala da samo eksterni troškovi zagušenja na putevima iznose 0,5% BDP u Zajednici. Saobraćajna predviđanja za narednih deset godina pokazuju da ako se ništa ne uradi zagušenje na putevima će se značajno pogoršati do 2010. godine. Troškovi ovakvog zagušenja će takodje porasti za 142% i dostići 80 milijardi eura godišnje, što je otprilike 1% BDPa Zajednice.

Razlog za ovakvu situaciju leži delimično u činjenici da korisnici prevoza ne pokrivaju uvek troškove koje prave. Zaista, struktura cene obično ne uspeva da odrazi sve troškove infrastrukture, zagušenja, štete nanete životnoj sredini i saobraćajnih nesreća. To je i posledica loše organizacije transportnog sistema Evrope i nesposobnost da se optimalno iskoriste prevozna sredstva i nove tehnologije.

Prezasićenost na nekim od magistralnih pravaca delimično proističe iz kašnjenja u izgradnji infrastrukture transevropske mreže. S druge strane, u oblastima po obodu i enklavama nema ni toliko prevoza da bi izgrađena infrastruktura mogla da zaživi, pa tako zakašnjenje u izgradnji infrastrukture znači da ove oblasti ne mogu ni biti normalno povezane. Godine 1994. Evropski savet u Esenu je odredio nekoliko glavnih prioritetnih projekata koji su kasnije uključeni u nacrt planova koje su usvojili Parlament i Savet, a koji predstavljaju osnovu za sufinansiranje transevropske saobraćajne mreže u EU. Ukupni troškovi su u tom trenutku procenjeni na 400 milijardi eura. Ovakav metod izgradnje transevropske mreže kako je zamišljeno Poveljom iz Matrihta tek treba da donese plodove. Samo jedna petina projekata infrastrukture pomenutih u smernicama Zajednice koje je usvojio Savet i Parlament je do sada izvršena. Završeno je nekoliko velikih projekata, kao što su aerodrom Spata, brza pruga od Brisela do Marselja i Oresund most-tunel koji povezuje Dansku i Švedsku. Ali u daleko više slučajeva deonice saobraćajne mreže su tako trasirane da će moći da postanu transevropske tek u srednjoročnom periodu. Proširenje donosi i problem povezivanja sa infrastrukturom koja je proglašena prioritetnom u zemljama kandidatima ("koridori"), a za koje izdaci iznose blizu 100 milijardi eura prema Agendi 2000.

Do sada nije bilo moguće zadovoljiti ovako velike finansijske potrebe pozajmicama na nivou Zajednice kako je to Komisija predložila 1993. Nedostatak javnog i privatnog kapitala treba prevazići inovativnom politikom naknada za korišćenje infrastrukture. Javno finansiranje mora biti selektivnije i usredsređeno na glavne projekte neophodne za bolju teritorijalnu povezanost u Uniji kao i na ulaganja koja doprinose povećanju kapaciteta infrastrukture i otklanjanju uskih grla.

S tim u vezi, ako zanemarimo sredstva namenjena za transevropsku mrežu i ograničena na 500 miliona eura godišnje, prioritetno uvek za železnicu, jasno se vidi da više od polovine strukturnih izdataka za transportnu infrastrukturu, uključujući tu i kohezioni fond i zajmove Evropske investicione banke odlazi, po zahtevu zemalja članica, na puteve na štetu železnice. Ipak se mora istaći da je zagušenje na autoputevima u zemljama kao što su Grčka i Irska je i dalje mnogo ispod proseka Zajednice za 1998. godinu. U novom kontekstu održivog razvoja sufinansiranje iz Zajednice treba preusmeriti tako da prioritet dobiju železnica, pomorski i rečni transport.



### III Razvoj saobraćaja u proširenoj Evropskoj uniji

Teško je zamisliti snažan privredni razvoj koji može da stvori nova radna mesta i bogatstvo bez saobraćajnog sistema koji omogućava da se iskoriste sve prednosti unutrašnjeg tržišta i globalizovane trgovine. Iako na početku 21-og veka ulazimo u doba informatičkog društva i virtuelne trgovine, to nije ništa smanjilo potrebu za putovanjem, baš naprotiv. Zahvaljujući Internetu svako može da komunicira sa svakim i naručuje robu sa velike udaljenosti, a da i dalje uživa mogućnost da putuje u druga mesta i sam pogleda i izabere proizvode ili se sretne sa drugim ljudima. Mada informacione tehnologije dokazuju da nekad mogu da pomognu da se smanji tražnja za fizičkim prevozom time što olakšavaju rad na daljinu i pružanje usluga na daljinu.

Postoje dva osnovna faktora od kojih zavisi dalje povećanje tražnje u prevozu. Odlučujući faktor u prevozu putnika je spektakularni rast broja privatnih automobila. Broj kola se tri puta uvećao u poslednjih 30 godina po stopi od 3 miliona kola godišnje. Iako je za očekivati da se broj vlasnika kola stabilizuje u većini zemalja Evropske unije ovo nije slučaj u zemljama kandidatima u kojima se vlasništvo nad kolima smatra simbolom slobode. Do 2010. godine proširena Unija će imati ozbiljno uvećan broj automobila.

Što se tiče prevoza robe povećanje se najvećim delom pripisuje promenama u evropskoj privredi i njenom sistemu proizvodnje. Tokom poslednjih dvadeset godina prešli smo sa privrede "zaliha" na "protočnu" privredu. Ova pojava se posebno ogleda u preseljenju nekih industrijskih pogona, posebno onih koje imaju visok udeo radne snage, koje pokušavaju da smanje troškove proizvodnje iako je mesto proizvodnje stotinama ili čak hiljadama kilometara udaljeno od fabrike i mesta završne montaže ili udaljeno od kupaca. Ukidanje granica u okvirima Unije je rezultiralo stvaranjem sistema proizvodnje poznatog kao "u pravom trenutku" ili "obrtne zalihe".

Stoga, ako se do 2010. godine ne preduzmu značajne nove mere u Evropskoj uniji tako da petnaestorica mogu da racionalnije iskoriste svaki vid prevoza, samo broj teških teretnih vozila će porasti za oko 50% u odnosu na broj u 1998. To znači da će na regionalnim i glavnim putnim pravcima koji su ionako dobro zagušeni biti još više saobraćaja. Snažan razvoj privrede koji se očekuje u zemljama kandidatima, kao i bolje veze sa oblastima po obodu takodje će povećati saobraćajne tokove, posebno teretni drumski saobraćaj. Još u 1998. godini su zemlje kandidati izvezle više nego dva puta onoliko koliko su proizvele u 1990. godini, a uvezle pet puta više nego u istoj godini.

Iako su još iz vremena planske privrede zemlje kandidati nasledile transportni sistem koji favorizuje železnicu, raspodela između vidova transporta se uveliko okrenula drumskom saobraćaju od 1990ih. Između 1990. i 1998. prevoz robe na drumu je porastao za 19,4% dok je prevoz robe železnicom u istom periodu opao za 43,5% mada, a to proširena Evropska unija može da iskoristi - i dalje je to u proseku na mnogo višem nivou od onoga u sadašnjoj Zajednici.

Ako bi se preduzele drastične mere da se preusmeri saobraćaj sa jednog na drugi vid, čak i kada bi to bilo moguće, dovelo bi to najverovatnije do destabilizacije celog transportnog sistema i imalo negativne posledice na privredu zemalja kandidata. Uključivanje transportnog sistema ovih zemalja biće ogroman izazov na koji predložene mere moraju da daju odgovor.

#### **IV Potreba da transport postane deo održivog razvoja**

Zajedno sa proširenjem Unije se pojavljuje novi imperativ – održivi razvoj koji pruža priliku, ali ne i polugu, za prilagodjavanje zajedničke transportne politike. Ovaj cilj treba dostići uvođenjem postulata zaštite čovekove sredine u politike Zajednice, kako je to predloženo u Amsterdamskoj povelji.<sup>1</sup>

Evropski Savet je u Geteborgu stavio preusmeravanje saobraćaja između vidova saobraćaja u srce strategije održivog razvoja. Ovakvo ambiciozan cilj očigledno može da se postigne u potpunosti u narednih deset godina. Mere predložene u ovom Beloj knjizi su tako samo prvi korak ka održivom sistemu transporta, a idealno je da on zaživi u roku od 30 godina.

Kako je Komisija navela u Zelenoj knjizi o sigurnoj ponudi iz novembra 2000. godine u 1998. godini potrošnja energije u sektoru transporta je okrivljena za 28% emisije CO<sub>2</sub>, najzastupljenijeg gasa u stakleniku. Prema poslednjim procenama ako se ništa ne uradi da trend rasta saobraćaja postane suprotan, očekuje se da emisija CO<sub>2</sub> kao posledica prevoza poraste za oko 50% i dostigne 1 113 milijardi tona u 2010. godini u poredjenju sa 739 miliona tona registrovanih u 1990. godini. Opet je tu glavni krivac drumski saobraćaj, jer samo na njega otpada 84% emisije u oblasti transporta. Dobro je poznato da motori sa unutrašnjim sagorevanjem malo iskorišćavaju energiju s obzirom na to da samo deo snage sagorevanja služi za kretanje vozila.

Smanjenje zavisnosti od nafte sa sadašnjih 98%, korišćenje alternativnih vrsta goriva i bolje iskorišćenje energije u raznim vidovima transporta je kako ekološka potreba tako i tehnološki izazov.

U tom kontekstu već su učinjeni naponi, posebno u drumskom sektoru, da se očuva kvalitet vazduha i suzbije buka ne bi li se zadovoljile potrebe životne sredine i zabrinutost ljudi ne dovodeći u pitanje konkurentnost transportnog sistema i privrede. Proširenje Unije će znatno uticati na tražnju za kretanjem. To će zahtevati veće napore da bi se postepeno raskinula veza između rasta prevoza i rasta privrede i omogućilo preusmeravanje između vidova, kako je to tražio Evropski savet u Geteborgu. Ovakvo preusmeravanje ne može da bude pitanje dana, pošto se više od pola veka davalo za drumove, pa danas prevozu robe železnicom preči marginalizacija (8%), a međunarodni vozovi za prevoz tereta u Evropi bore se za opstanak pri prosečnoj brzini od 18 km/h. Ovo nikako ne sme da bude neizbežna situacija u privredi, jer se u SAD 40% robe prevozi železnicom.

Treba rešiti složenu jednačinu da se smanji tražnja za prevozom:

- privredni razvoj će skoro automatski izazvati povećanu potrebu za pokretljivošću i većom procenjenom tražnjom od 38% za prevoz robe i 24% za prevoz putnika,
- širenje će dovesti do eksplozije saobraćaja u zemljama članicama, posebno u graničnim oblastima;

---

<sup>1</sup> Evropski savet je u Kardifu juna 1998, pokrenuo postupak time što je zatražio od niza sektorskih veća da izrade konkretne strategije za integraciju. Transportno veće je definisalo svoju strategiju oktobra 1999. i istaklo pet sektora u kojima bi trebalo preduzeti mere, naime (i) povećanje emisije CO<sub>2</sub> zbog transporta (ii) emisija zagadjivača i njihovo dejstvo na zdravlje ljudi, (iii) očekivani rast prevoza zbog proširenja, (iv) distribuciju po vidovima i njen tok i (v) buku u prevozu.

- zbog zasićenja glavnih arterija kao i pristupačnosti koja je ostvarena za obodne i veoma udaljene oblasti i poboljšanje infrastrukture u zemljama kandidatima će opet zahtevati ogromna sredstva.

Ovo je kontekst u okviru koga treba da razmotrimo mogućnost postepenog raskidanja veze između rasta privrede i rasta transporta, na čemu se Bela knjiga bazira.

- Jednostavno rešenje bi bilo da se naredi smanjenje mobilnosti ljudi i robe i nametne/ izvrši redistribucija između vidova saobraćaja. Ali ovo nije realno očekivati, jer Zajednica niti ima ovlašćenje, niti sredstva da ograniči saobraćaj u gradovima ili na putevima ili da nametne ideju kombinovanog teretnog saobraćaja. Ilustracije radi dajemo samo jedan primer pratećih problema, a to je da nekoliko država članica osporava sam princip bilo kakve opšte zabrane u Zajednici, tj. da tokom vikenda teška vozila budu uklonjena sa drumova. Štaviše, mere *dirigiste* bi hitno iziskivale jednoobrazno uskladjivanje poreza na gorivo, ali su samo pre nekoliko meseci države članice krenule raznim putevima u oporezivanju goriva reagujući na skok cena nafte.

Imajući u vidu ovlašćenja u Evropskoj uniji, sa ekonomske tačke gledišta se javljaju tri mogućnosti.

- Prvi pristup (A)<sup>2</sup> bi se sastojao u koncentrisanju na drumski prevoz samo preko cena. Ovo ne bi pratilo nikakve dopunske mere u drugim vidovima transporta. Na kratak rok bi mogao da se ograniči rast drumskog prevoza zahvaljujući boljem tovaranju teretnih vozila i boljoj popunjenosti putničkih vozila koji bi rezultirali iz rasta cene prevoza. Ali takav izostanak mera za revitalizaciju drugih vidova prevoza, pa veoma mali pomaci u produktivnosti u sektoru železnice i nedovoljni kapacitet infrastrukture učinili bi da održiviji vidovi prevoza preuzmu palicu.
- Drugi pristup (B) se takodje koncentriše na cene u drumskom prevozu ali ga prate mere za povećanje efikasnosti drugih vidova (bolji kvalitet usluge, logistika, tehnologija). Medjutim, ovaj pristup ne uključuje investicije u novu infrastrukturu niti posebne mere za preusmeravanje između raznih vidova prevoza. Niti on garantuje bolju regionalnu povezanost. Mogao bi da pomogne da se dodje do većeg razdvajanja nego u prvom pristupu, ali bi drumski prevoz zadržao lavovski deo tržišta i dalje se odvijao zasićenim magistralnim pravcima i kroz ostale osetljive prostore uprkos tome što je najveći zagadjivač od svih vidova prevoza. Prema tome, nije dovoljno samo garantovati potrebno preusmeravanje jer to nije pravi doprinos održivom razvoju kome teži Evropski savet iz Gothenburg.-a
- Treći pristup (C) na kome se bazira Bela knjiga sadrži niz mera od cena do revitalizacije vidova prevoza koji bi bili alternativa drumu i ciljanog investiranja u transevropsku mrežu. Ovakav celoviti pristup bi mogao da dovede do toga da se učešće drugih vidova prevoza na tržištu vrati na nivo iz 1998.god, i da dodje do preusmeravanja iza 2010. Ovaj pristup je ambiciozniji nego što izgleda kada se ima u vidu istorijska neravnoteža u korist druma u poslednjih 50 godina. Isti je kao i pristup koga se Komisija držala na Evropskom savetu u Gothenburgu kada je tražila preusmeravanje između vidova prevoza putem takve politike ulaganja u infrastrukturu koja bi se usmerila na železnicu,

---

<sup>2</sup> Pogledati tabelu u Prilogu II.

unutrašnje plovne puteve, kratkolinijski pomorski prevoz i intermodalni rad ( COM (2001) 264 finalni). Primenom 60-tak mera iz ove Bele knjige došlo bi do evidentnog raskida veze između rasta prevoza i privrednog rasta i ne bi bilo nikakve potrebe da se ograniči kretanje ljudi i robe. Došlo bi do mnogo manjeg rasta drumskog prevoza zahvaljujući boljem korišćenju drugih vidova prevoza (rast od 38%, a ne 50% u periodu 1998-2010), Ovaj trend bi bio još izraženiji u prevozu putnika putničkim automobilima (rast saobraćaja od 21%, a rast BDP od 43%).

## **V. Potreba da se izradi sveobuhvatna strategija koja prevazilazi Evropsku transportnu politiku**

Cilj koji do sada nije ostvaren da se preusmeri prevoz podrazumeva ne samo ambiciozan program mera saobraćajne politike iz ove Bele knjige do 2010. godine, već i stalne mere na nacionalnom i lokalnom nivou u skladu sa drugim politikama kao što su:

- ekonomska politika koja treba tako da bude osmišljena da uzme u obzir određene činioce koji doprinose povećanju tražnje u prevozu, posebno one činioce koji su u vezi sa principom just in time u proizvodnji ( 'baš kad treba' ) i rotacijom zaliha.
- politika planiranja urbanog razvoja i namene i korišćenja zemljišta koja treba ne sme nepotrebno povećati mobilnost usled neuravnoteženog planiranja razdaljina od kuće do posla,
- socijalna politika i politika obrazovanja – treba bolje organizovati radno vreme i vreme rada škola ne bi li se izbegla preterana gužva na putevima, i posebno se osvrnuti na saobraćaj u odlasku i povratku za vreme vikenda kada se dešava najveći broj saobraćajnih nesreća
- politika gradskog prevoza u velikim gradskim prostorima treba da ostvari ravnotežu između modernizacije javnog servisa i racionalnije upotrebe kola, jer će se u gradovima i na putevima videti koliko se poštuju međunarodne obaveze o smanjenju emisije CO<sub>2</sub> .
- budžetska i fiskalna politika će morati da postignu potpunu ugradnju eksternih troškova, posebno troškova zaštite životne sredine i završe transevropsku mrežu dostojne tog imena,
- politika konkurencije treba da osigura da otvaranje tržišta, posebno u železničkom sektoru, ne usporavaju strane kompanije dominantne na tržištu i da se postara da ne dodje do erozije kvaliteta usluga,
- politika istraživanja u transportu mora da se potruži da naponi budu što dosledniji na nivou Zajednice, na nivou države ili pojedinca kao što se radi u oblasti istraživanja u Evropi.

Jasno je da su mere sagledane u Beloj knjizi, kao recimo mesto i uloga automobila, poboljšanje kvaliteta javnih usluga ili obaveza da se roba prevozi železnicom, a ne drumom više stvar odluke na nacionalnom ili regionalnom nivou nego na nivou Zajednice.

## **VI. Osnovne mere predložene u Beloj knjizi**

Bela knjiga sadrži oko 60 posebnih mera koje treba preduzeti na nivou Zajednice u okviru transportne politike. Ova politika uključuje program aktivnosti do 2010. godine, domete koje treba doseći tokom izvršenja, kao što su praćenje izvršenja i pregled na polovini izvršenja u godini 2005. da se proverí da li se precizno određeni ciljevi (npr. distribucija među vidovima saobraćaja ili bezbednost na putu) dostižu, i da li su potrebne korekcije.

Detaljni predlozi koje će morati Komisija da odobri će slediti smernice kao što su:

### **Revitalizacija železnica**

Šinski prevoz je, bukvalno rečeno, strateški sektor od koga će zavistiti uspeh svih napora na preusmeravanju naročito u prevozu roba. Revitalizovati ovaj sektor znači uvesti konkurenciju između samih železničkih kompanija. Dolazak novih železničkih preduzeća bi mogao da pomogne da se osnaži konkurencija u ovom sektoru što treba da prate mere za podsticanje restrukturiranja kompanija uzimajući u obzir socijalne aspekte i uslove rada. Prioritet je otvaranje tržišta ne samo **za međunarodne vozove kako je odlučeno decembra 2000, već i za kabotaž na nacionalnim tržištima (da vozovi trče prazni) i u međunarodnom prevozu putnika.**

Počev od sledeće godine, Komisija će predložiti paket mera kojima će se vaspоставiti kredibilitet, izražen kroz redovnost i tačnost ovog vida saobraćaja u očima prevoznika naročito u teretnom saobraćaju. Korak po korak, **jedna mreža železničkih pruga se mora nameniti isključivo prevozu tereta** tako da na komercijalnom planu železničke kompanije počnu da pridaju isto toliko važnosti robi kao i putnicima.

### **Poboljšati kvalitet u sektoru drumskog saobraćaja**

Najveća snaga drumskog transporta leži u njegovoj sposobnosti da prevozi robu širom Evrope sa fleksibilnošću kojoj nema ravna i po niskim cenama. Ovaj sektor je nezamenljiv, ali njegov ekonomski položaj je nesigurniji nego što izgleda. Margine su uzane u sektoru drumskog prevoza zbog njegove znatne usitnjenosti i pritiska na cene koje vrše pošiljaoci robe i industrija. To navodi neke drumske prevoznike da pribegavaju dampinškim cenama i da zaobilaze zakone o socijalnoj sigurnosti i zaštiti na radu kako bi nadoknadili ovaj jaz.

Komisija će predložiti **zakone kojima će dopustiti da se pojedine klauzule u ugovorima uskladjuju da se zaštite prevoznici od pošiljalaca robe i da im se omogući da menjaju tarife u slučaju velikog skoka cena goriva.**

Za takve promene moraće se modernizovati način pružanja usluga u drumskom prevozu i istovremeno poštovati socijalni programi i propisi o radničkim pravima. Biće potrebne paralelne mere da se uskladi i zaoštri inspekcija kako bi se prekinula praksa ometanja fer konkurencije.

### **Promovisati prevoz morem i unutrašnjim plovnim putevima**

Kratkolinijski pomorski prevoz i prevoz unutrašnjim plovnim putevima su dva vida prevoza koji bi mogli biti sredstvo da se smanje zagušenja na pojedinim objektima drumske infrastrukture i nedostatak železničke infrastrukture. Oba ova vida prevoza su i dalje nedovoljno iskorišćena.

Način da se oživi kratkolinijski pomorski prevoz je da se izgrade pravi **pomorski autoputevi** (sea motorways) u okviru master plana transevropske mreže. Za ovo će biti potrebne bolje veze između luka, željeznice i plovnih puteva kao i bolji kvalitet lučkih usluga. Pojedine brodske veze (naročito one koje služe da se zaobiđu uska grla – Alpi, Pirineji i zemlje Beneluksa danas, i granica između Nemačke i Poljske sutra) će postati deo transevropske mreže upravo kao putevi ili željeznice.

Evropska unija mora da ima **strožije propise o bezbednosti na moru** koji će biti bolji od onih predloženih posle katastrofe Erike. Da bi se efikasnije borila sa lukama i zastavama iz računice Komisija će u saradnji sa Međunarodnom pomorskom organizacijom i Međunarodnom organizacijom rada predložiti da se uvedu **minimalna socijalna pravila** koja se moraju poštovati prilikom inspekcije brodova i razradi **istinski evropski sistem za upravljanje pomorskim saobraćajem**. Istovremeno, da bi se promovisalo ponovno upisivanje (reflagging) što više brodova u registre Zajednice, Komisija će predložiti **direktivu o sistemu oporezivanja na osnovu tonaže** po modelu zakonodavstva nekih zemalja članica.

Da se ojača položaj unutrašnjeg vodnog saobraćaja koji je po svojoj prirodi intermodalan moraju se ustanoviti **vodne grane**, izgraditi pretovarna postrojenja i omogućiti kontinuirani prevoz cele godine. Dalja potpunija harmonizacija tehničkih uslova za rečne brodove, za uverenja za kapetane i za socijalne potrebe posade će ubrizgati novi dinamizam u ovaj sektor.

### **Uravnotežiti rast vazdušnog transporta sa životnom sredinom**

Danas, u doba jedinstvenog tržišta i jedinstvene valute još uvek ne postoji `jedinствeno` nebo Evrope. Evropska unija trpi zbog usitnjenosti njenih sistema za upravljanje vazdušnim saobraćajem, što povećava kašnjenje letova, povećava rastur goriva i pogoršava konkurentni položaj aviokompanija iz Evrope. Stoga je imperativ da se do 2004.godine realizuje serija specifičnih predloga i donesu zakonski propisi o vazdušnom saobraćaju u Zajednici kao i da se uvede efikasna saradnja kako sa vojnim vlastima tako i sa Eurokontrol.

Ovu reorganizaciju neba Evrope mora pratiti politika koja će obezbediti da neizbežno širenje aerodromskih kapaciteta koje se naročito povezuje sa proširenjem Unije strogo podvede pod nove propise o smanjenju buke i zagađenja iz aviona.

### **Da intermodalnost postane realnost**

Intermodalnost je od suštinske važnosti za razvoj alternativa koje će moći da konkurišu drumskom saobraćaju. Bilo je nekoliko opipljivih dostignuća ne računajući nekoliko velikih luka koje imaju dobre veze željeznicom ili plovnim kanalima. Prema tome, treba preduzeti akciju da se osigura potpunija integracija onih vidova saobraćaja koji potencijalno nude velike prevozne kapacitete da budu karike u efikasno vodjenom transportnom lancu koji će povezati pojedinačne transportne usluge. Prioriteti moraju biti **tehnička uskladjenost i interoperativnost sistema**, naročito **kontejnerskog**. Pored toga, **novi program podrške iz Zajednice (Marko Polo)** koji ima za cilj inovativne inicijative, a naročito promovisanje **pomorskih autoputeva** će težiti da intermodalnost ne ostane samo obična parola, već da se pretvori u konkurentnu i ekonomski živu realnost.

## **Izgradnja transevropske transportne mreže**

S obzirom na zasićenost magistralnih velikih arterija i zagađenje, bitno je da Evropska unija završi transevropske projekte za šta već postoje odluke. Stoga Komisija namerava da predloži izmene smernica koje su usvojili Savet i Evropski parlament, koje će biti ograničene dok se ne obezbede finansijska sredstva za projekte u toku. U skladu sa odlukama koje je usvojio Savet Evrope u Gothenburg, Komisija predlaže da se menjajući smernice Zajednica opredeli da otklanja uska grla u železničkoj mreži, završava pravce koji su prioritetni za apsorbovanje onih saobraćajnih tokova koji nastaju usled proširenja, naročito u pograničnim oblastima i da ostvari bolju pristupačnost do obodnih oblasti. Za bolji pristup transevropskoj mreži, prioritet Strukturnog tela ostaje razvoj sekundarne mreže.

U tom kontekstu, lista od 14 velikih prioritetnih projekata, koju je usvojio Evropski savet u Esenu a Evropski parlament i Savet obuhvatili svojom odlukom iz 1996. god o smernicama za transevropsku mrežu mora se dopuniti i izmeniti. Završen je niz velikih objekata, a dodato oko šest novih (napr. Galilej ili železnički pravac velikog kapaciteta kroz Pirineje).

Da bi se garantovao uspešan razvoj transevropske mreže, izradiće se paralelni predlog o amandmanima na propise o finansiranju koji će dopustiti Zajednici da maksimalno ulaže – do 20% od ukupnih troškova u prekogranične železničke projekte koji preskaču prirodne prepreke, nude mršav povraćaj, ali ostvaruju primetnu transevropsku dodatnu vrednost kao što je projekat na pravcu Lion – Torino koji je već odobren kao prioritetan na Savetu Evrope u Esenu. Projekti za otklanjanje uskih grla koja još uvek postoje na granicama sa zemljama kandidatima bi mogli da se kandiduju za celih 20%.

**2004.god Komisija će predstaviti širi pregled transevropske mreže sa posebnim ciljem da se uvede koncept `pomorskih autoputeva`, povećaju aerodromski kapaciteti, efikasnije poboljšaju veze sa obodnim regionima na Evropskom kontinentu i povežu mreže zemalja kandidata sa mrežama zemalja EU<sup>3</sup>.**

S obzirom na nizak nivo finansiranja iz državnih budžeta i ograničene mogućnosti partnerstva između javnog i privatnog sektora, potrebna su nova rešenja o stvaranju prihoda iz naknada za korišćenje infrastrukture. Za finansiranje nove infrastrukture, pre nego što ona počne da donosi prve prihode, mora se omogućiti popuna državnih ili regionalnih fondova iz putarine ili naknada koje se naplaćuju korisnicima, a koje se prikupljaju na celoj teritoriji ili na konkurentnim pravicima. Propisi Zajednice će biti tako dopunjeni i izmenjeni da se stvore mogućnosti da se deo prihoda od naknada koje plaćaju korisnici infrastrukture preusmeri na izgradnju ekološki najpodobnijih objekata infrastrukture. Finansiranje šinske infrastrukture u Alpima iz poreza na teške kamione je udžbenički primer za ovaj pristup kao i naknada koju nameće Švajcarska, posebno kamionima iz Zajednice i iz nje finansira svoje velike železničke projekte.

## **Povećati bezbednost na putu**

Mada se transport smatra bitnim za dobrobit društva i svakog pojedinca, na njega se sve više gleda kao na potencijalnu opasnost. Kraj 20. veka je umrljan nizom dramatičnih nesreća na prugama, katastrofom Konkorda i brodolomom Erike, koji su svi ostali urezani u pamćenju. Medjutim, stepen prihvatanja ovog nedostatka bezbednosti nije uvek logičan. Kako se inače

---

<sup>3</sup> Bez štete po ishod pregovora o pridruživanju, mreže u zemljama kandidata će se integrisati u mrežu Unije putem ugovora o pridruživanju.

može objasniti relativna tolerancija prema saobraćajnim nesrećama na drumu na kome 40 000 ljudi pogine svake godine što je jednako brisanju sa mape grada srednje veličine. Svakoga dana ukupni broj poginulih na putevima Evrope je praktično isti kao i pri padu aviona srednje veličine. Žrtve saobraćajnih nesreća na drumu, mrtvi ili povredjeni koštaju društvo desetine milijardi evra, ali se troškovi u ljudskim gubicima ne mogu izračunati. Stoga Evropska unija treba da postavi sebi za cilj da prepolovi broj žrtava do 2010. Garantovanje bezbednosti na putu kroz gradove je preduslov za razvoj dvotočkaša kao saobraćajnog sredstva, naprimer.

Mora se reći da države članice uvek dosta oklevaju kada se radi o akciji na nivou Zajednice bilo da je reč o sigurnosnim pojasevima za decu, ili sigurnosnim pojasevima u autobusima ili o uskladjivanju maksimalno dozvoljenog nivoa alkohola u krvi o čemu razgovaraju već 12 godina. Do 2005 . godine Komisija namerava da da prioritet **razmeni dobrih poteza**, ali i da rezerviše pravo da predloži zakonske propise, ako ne dodje do pada broja nesreća tim pre što su te cifre još visoke u zemljama kandidatima.

U bliskoj budućnosti Komisija će predložiti **dve mere isključivo za transevropsku mrežu**. Prva će biti da se usklade saobraćajni znaci na posebno opasnim crnim tačkama. Druga će biti da se usklade propisi, koji regulišu **preglede i kazne** u međunarodnom komercijalnom transportu za **prekoračenje brzine i vožnju u pijanjom stanju**.

### **Usvojiti politiku efikasnih naknada u prevozu**

Opšte je poznato da nikad i nigde pojedinačni vidovi transporta ne podmiruju troškove koje imaju. Situacija se enormno razlikuje od jedne države članice i jednog vida transporta do drugog. To vodi nefunkcionisanju unutrašnjeg tržišta i iskrivljuje konkurenciju u transportnom sistemu. Proizilazi da nema stvarne stimulacije da se koriste najčistiji vidovi transporta ili najmanje zagušene mreže.

Bela knjiga postavlja sledeće smernice:

- **uskladiti porez na gorivo za komercijalne korisnike naročito u drumskom prevozu**
- **uskladiti principe za obračun naknade za korišćenje infrastrukture;** uvođenje eksternih troškova mora da podstakne korišćenje onih vidova transporta čiji je uticaj na životnu sredinu manji i pomoću prihoda ostvarenih u tom procesu dopusti ulaganje u novu infrastrukturu po predlogu Evropskog parlamenta u izveštaju Costa 4<sup>4</sup>. Sledstveno tome, sadašnji propisi Zajednice naprimer Direktiva 62-99 o Eurovignette treba da se zameni modernijim sistemom za obračun naknade za korišćenje infrastrukture da bi se napravio iskorak, omogućila fer konkurencija izmedju vidova transporta i efektivnija naknada uz održavanje kvaliteta usluga.

Ovakva reforma traži da se jednako tretiraju prevoznici i vidovi transporta. Bilo da se odnosi na aerodrome, luke, drumove, železnicu ili vodne puteve, cena korišćenja infrastrukture treba da varira na isti način zavisno od kategorije korišćene infrastrukture, vremena u danu, daljine, veličine i težine vozila i svakog drugog faktora koji utiče na zagušenje i nanosi štetu infrastrukturi ili životnoj sredini.

U velikom broju slučajeva, kada se uzmu eksterni troškovi u obzir, stvoriće se više prihoda nego što je potrebno da se pokriju troškovi upotrebjene infrastrukture. Da se postigne maksimalni efekat u sektoru transporta bitno je da se raspoloživi prihod usmeri u određene državne ili

---

<sup>4</sup> A5-034/2000.



regionalne fondove i da se finansiraju mere za smanjenje eksternih troškova (dupla dividenda). Prioritetna bi mogla biti izgradnja one infrastrukture koja će podstaći intermodalnost, pogotovo železničkih pruga, i nudi ekološki povoljniju alternativu.

U izvesnim osetljivim oblastima moglo bi da se desi da taj višak prihoda bude nedovoljan ako neki objekat infrastrukture treba da savlada prirodne prepreke. Stoga treba stvoriti mogućnosti da novi objekat infrastrukture ostvari `dohodak` i pre nego što ostvari svoj prvi operativni prihod.

Drugim rečima, putarina ili naknade se mogu naplaćivati na celom prostoru da bi se finansirala infrastruktura u budućnosti.

I poslednje što treba imati na umu je da pošto razni nivoi oporezivanja važe za energiju koja se koristi u pojedinačnim vidovima transporta napr. na železnici i u vazdušnom saobraćaju, to može da iskrivi konkurenciju na pojedinim pravcima koje opslužuju ta dva vida.

### **Priznati prava i obaveze korisnika**

Pravo građana Evrope da imaju pristup visokokvalitetnim uslugama po pristupačnim cenama treba podržati. Ako cene karata za prevoz padaju – čega smo svedoci poslednjih nekoliko godina - to ne sme da znači da dižemo ruke od najosnovnijih prava. Sa poveljom o pravima putnika u vazdušnom saobraćaju Komisija je dala primer koji mogu slediti i ostali vidovi. Recimo u vazdušnom saobraćaju **prava putnika na informacije, nadoknadu za for odbijeno ukrcavanje zbog prebukiranja i nadoknadu u slučaju nesreće mogla bi da se prenesu i u druge vidove prevoza.** Kao u slučaju povelje o pravima putnika u vazdušnom saobraćaju, zakonski propisi na nivou Zajednice moraju da postave temelje pomoći korisnicima transportnih usluga da razumeju svoja prava i da ih koriste. Za uzvrat, i neke obaveze korisnika vezane za bezbednost će morati jasno da budu definisane.

### **Razvoj visokokvalitetnog gradskog prevoza**

Reagujući na opšte pogoršanje kvaliteta života građana Evrope koji trpe zbog rastućih zagušenja u gradovima i metropolama u skladu sa principom subsidiarnosti Komisija predlaže da se stavi naglasak na razmenu **svoga dobrog iz prakse** sa ciljem da se bolje koristi javni prevoz i postojeća infrastruktura. Potreban je bolji pristup i od strane lokalne uprave kako bi se pomirile dve stvari: modernizacija javnog servisa i racionalno korišćenje automobila. Ove mere koje su bitne za postizanje održivog razvoja će svakako biti najteže primeniti. To je cena koja će morati da se plati da bi se odgovorilo međunarodnim obavezama iz Kjota o smanjenju emisije CO<sub>2</sub>.

### **Istraživanje i tehnologija u službi čistog i efikasnog prevoza**

U poslednjih pet godina Zajednica je mnogo investirala (preko € 1 milijardu od 1997. do 2000.god) u istraživanje i tehnološki razvoj u oblastima koje se razlikuju koliko i intermodalnost, čistoća vozila i primena telematike u prevozu. Sada je vreme za manje betona, a više inteligencije u prevozu. Ovi napori se moraju nastaviti i ubuduće i predmet napora treba da budu ciljevi iz ove Bele knjige. Evropski istražni prostor i jedan od njegovih glavnih instrumenata, **novi polazni osnovi za istraživanje – program za 2002- 2006.** će biti prilika da se ovi principi pretoče u stvarnost i da se olakša koordinacija i poveća efikasnost sistema istraživanja u prevozu.

Treba preduzeti posebne akcije da drumski i pomorski prevoz budu čistiji i bezbedniji i da se inteligentni sistemi uvedu u sve vidove kako bi upravljanje infrastrukturom bilo što efikasnije. S tim u vezi elektronski evropski akcioni plan (e-Europe action plan) predlaže niz mera koje treba da preduzmu države članice i Komisija kao što su: širenje informacija o inovacijama i praćenju širom transevropske mreže i po gradovima i metropolama kao i uvođenje aktivnih sistema bezbednosti u vozila.

Na osnovu poslednjih rezultata Komisija predlaže **direktivu o uskladjivanju sredstava plaćanja u pojedinim sistemima infrastrukture**, naročito putarine na autoputevima kao i još jednu direktivu o **standardima bezbednosti u tunelima**.

Kad je reč o vazдушnom saobraćaju prioritet će biti da se ublaže uticaji buke motora i emisije gasova na životnu sredinu što je *sine qua non* za usvajanje strožijih standarda – i da se poboljša bezbednost i potrošnja goriva..

### **Upravljanje efektima globalizacije**

Regulisanje saobraćaja, suštinski, odavno ima međunarodni karakter. To je jedan od razloga što ima teškoća da se nađe pravo mesto za zajedničku transportnu politiku negde između regulative koju usvajaju postojeće međunarodne organizacije s jedne strane i često protectionističkih državnih propisa sa druge.

Iako je glavni cilj ovih međunarodnih propisa da se olakšaju promet i trgovina oni se dovoljno ne osvrću na zaštitu životne sredine niti sigurnost ponude. Stoga, već nekoliko godina neke zemlje kao što su SAD primenjuju regionalne sporazume o prevozu naročito u pomorskom ili avio saobraćaju da zaštite određene interese. Evropska unija je odmah krenula njihovim stopama da se sačuva od katastrofa na moru ili da ukine neodgovarajuće propise o buci vazduhoplova ili o nadoknadama putnicima za slučaj nesreće.

Razmicanjem granica, a transportna politika i transevropske mreže će se uskoro preliti preko kontinenta, Evropi je potrebno da ponovo razmotri svoju međunarodnu ulogu ako želi održivi transportni sistem i ako želi da reši probleme zagušenja i zagađenja. U pregovorima u Svetskoj trgovinskoj organizaciji, Evropska unija će i dalje delovati kao katalizator u otvaranju tržišta za glavne vidove prevoza, dok će istovremeno održavati kvalitet transportnih usluga i bezbednost korisnika. Komisija planira da predloži **jačanje pozicije Zajednice u međunarodnim organizacijama, naročito u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, Međunarodnoj organizaciji za civilnu avijaciju i Dunavskoj komisiji** da bi zaštitila interese Evrope u svetu. Proširena Unija mora da bude sposobna da upravlja efektima globalizacije i da doprinosi međunarodnim rešenjima u borbi napr. protiv upotrebe zastava iz računice ili zanemarivanja socijalne zaštite u sektoru drumskog prevoza.

Paradoksalno je da Evropska unija, koja je vodeća trgovačka sila u svetu i koja veliki deo svog trgovačkog prometa obavlja van svojih granica, ima tako malo uticaja kada se usvajaju međunarodni propisi za regulisanje transporta. To je stoga što je Unija, takva kakva je, isključena iz većine međjuvladinih organizacija u kojima samo ima status posmatrača. Ova situacija se mora bez odlaganja korigovati tako što će Zajednica pristupiti međjuvladinim organizacijama koje regulišu sektor transporta kako bi tridesetak članica uvećane Unije ne samo govorilo u jedan glas već da bi, pre svega, ona mogla da utiče na aktivnosti tih organizacija promovišući sistem međjuvladnog transporta koji uzima u obzir osnovne potrebe održivog razvoja. Evropska unija, sa svim svojim uticajem, bi mogla da učini da se u većoj meri sirovine preradjuju u lokalnu, a ne da podstiče njihovu preradu na drugim mestima.

## **Razvijati srednjoročne i dugoročne ekološke ciljeve za potrebe održivog transportnog sistema**

Potrebne su brojne mere i instrumenti politike da se pokrene proces, koji za krajnji cilj ima održivi transportni sistem. Trebaće vremena da se postigne krajnji cilj pa mere iz ovog dokumenta predstavljaju samo prvu etapu, samo mapu dugoročne strategije

Ovakav održivi transportni sistem mora da se definiše operativnim terminima koji će kreatorima politike pružiti upotrebljive informacije. Ciljeve treba kvantifikovati gdegod je to moguće. Komisija planira da 2002. godine podnese kominike i navede sve te ciljeve. Jedna alatka za praćenje je već na svom mestu kao što je mehanizam TERM (Mehanizam izveštavanja po pitanjima transporta i ekologije – Transport and Environment Reporting Mechanism).

\* \* \*

Da bi paket predloga mogao da se realizuje do 2010. što je od suštinskog značaja, ali nije dovoljno da se preusmeri zajednička transportna politika tako da zadovolji potrebe održivog razvoja, u analizi u Beloj knjizi se stavlja naglasak na

- rizik od zagušenja na glavnim putevima i regionalna neuravnoteženost
- uslove za preusmeravanje između vidova saobraćaja
- prioritete kao što je otklanjanje uskih grla
- davanje mesta korisnicima u srcu transportne politike
- potrebu da se upravlja efektima globalizacije u transportu

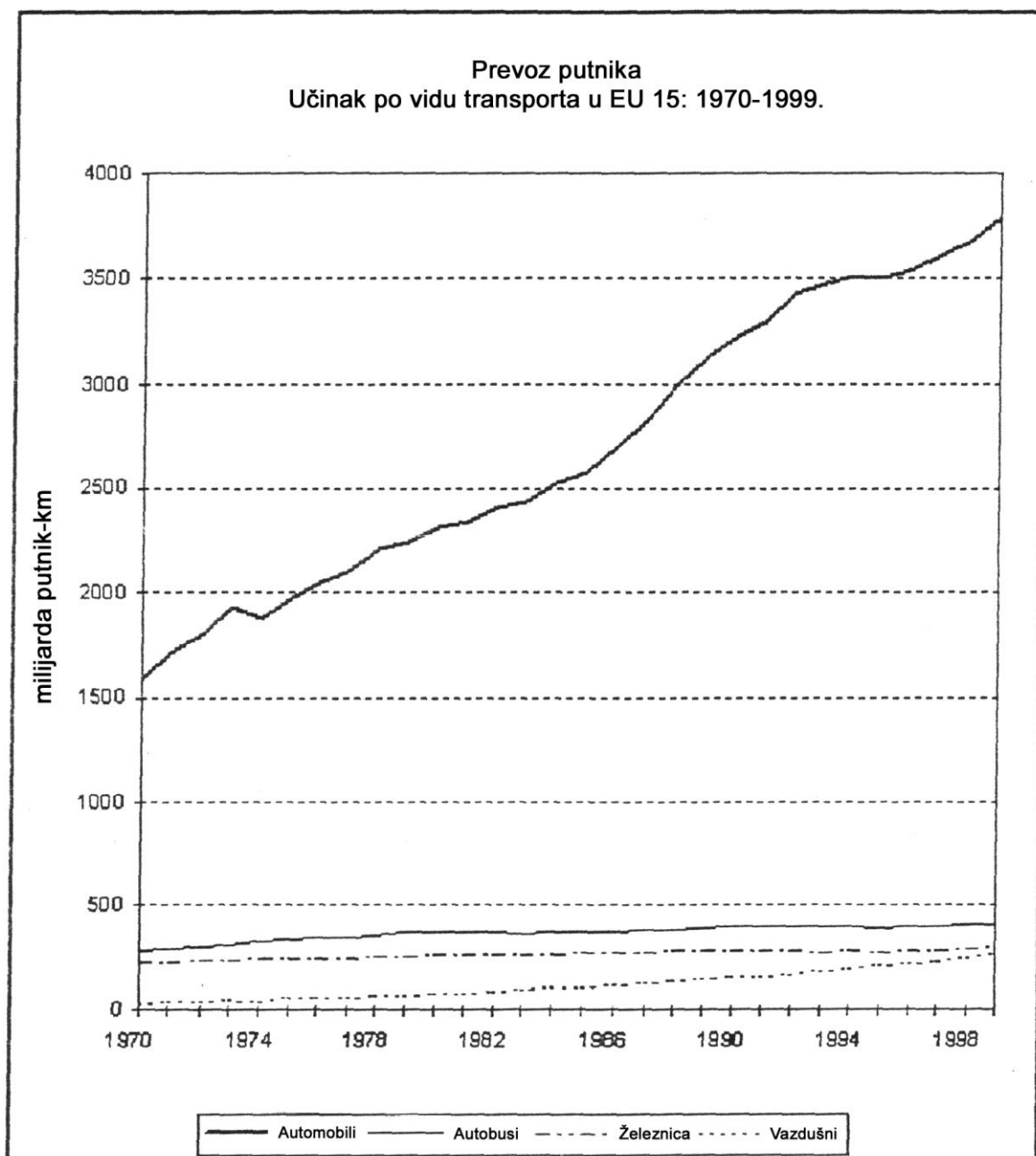
Stoga moramo da izaberemo između održavanja *status quo* i prihvatanja potrebe za promenom . Prvi izbor – lakši, će dovesti do značajnog uvećanja zagušenja i zagađenja i na kraju zapretiti i konkurentnosti evropske privrede. Drugi izbor – za koji treba usvojiti – proaktivne mere od kojih je neke teško doneti – će zahtevati nove vrste propisa da se buduća mobilna tražnja kanališe i da se cela evropska privreda razvija na održivi način.

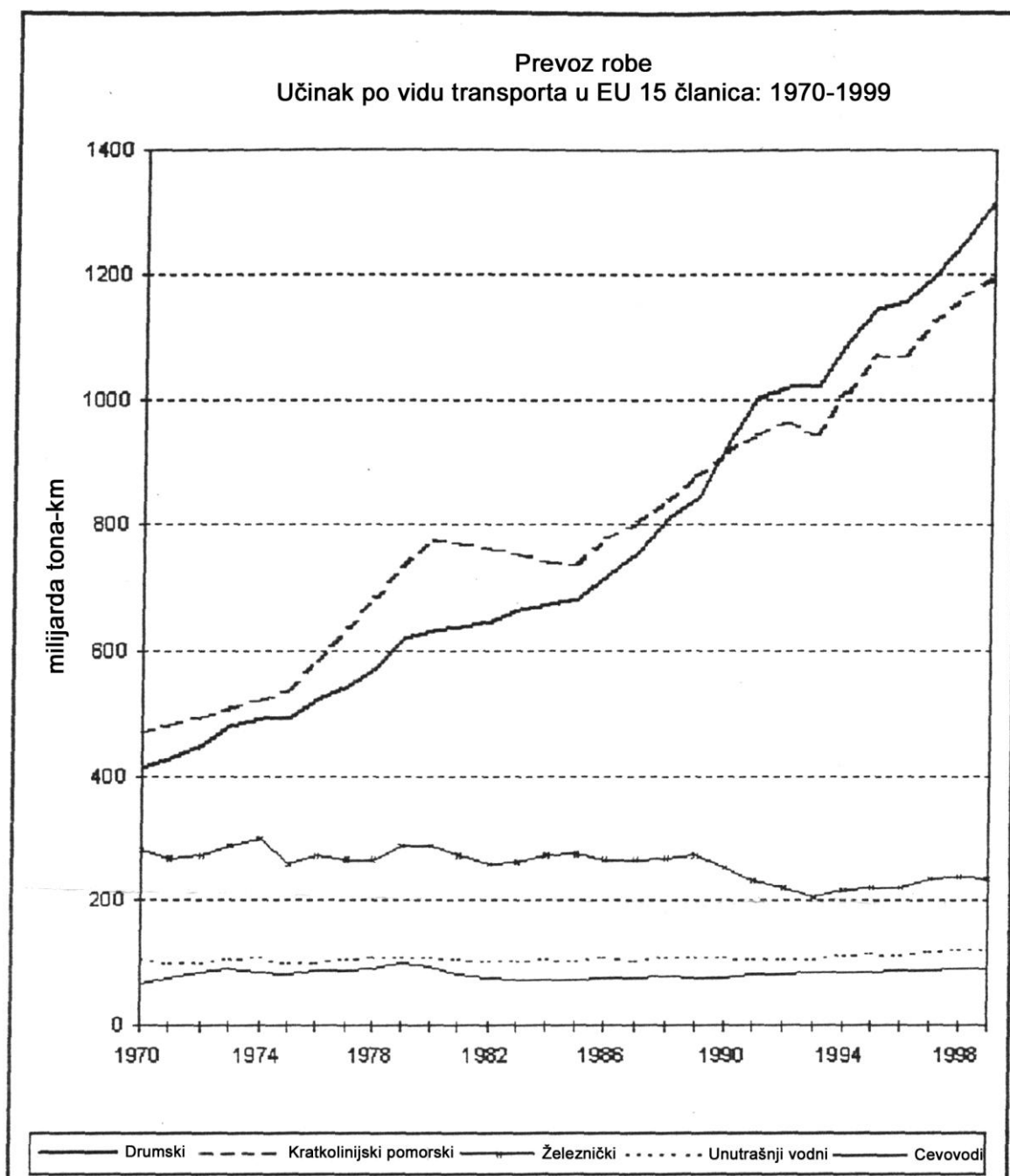
*“Lako je napraviti veliku žrtvu: male, a stalne žrtve su teške.”*

*Johan Volfgang Gete: “Izborni afiniteti” (Ministar za obnovu puteva u državi Weimar ... i autor)*

## PRVI DEO: REBALANS ZMEĐU RAZLIČITIH VIDOVA TRANSPORTA

U Evropskoj Uniji postoji sve veća neravnoteža između različitih vidova transporta. Sve veći uspeh drumskog i vazdušnog transporta dovodi do sve većih zagušenja, dok, paradoksalno, nedovoljna eksploatacija svih potencijala železničkog i kratkolinijskog pomorskog transporta usporava razvoj stvarnih alternativa drumskom prevozu. Međutim, zasićenost u izvesnim delovima Evropske Unije ne sme da nas zaslepi u pogledu činjenice da periferne oblasti nemaju adekvatan pristup centralnim tržištima.





Ova situacija neminovno vodi ka neravnomernoj preraspodeli saobraćaja, što stvara sve veća zagušenja, naročito na glavnim transevropskim koridorima i u gradovima. Da bi se rešio ovaj problem treba ostvariti dva prioriteta cilja do 2010. godine:

- propisima regulisanu konkurenciju između vidova transporta;
- povezanost između različitih vidova transporta radi uspešne intermodalnosti.

## I. REGULISATI KONKURENCIJU PROPISIMA

Ako se konkurencija između različitih vidova transporta ne reguliše na bolji način, iluzorno je verovati da možemo da izbegnemo sve veći disbalans, uz rizik da drumski transport ima virtuelni monopol nad prevozom robe u proširenoj Evropskoj Uniji. Stoga porast drumskog i avio saobraćaja mora da se dovede pod kontrolu, a železničkom i

drugim ekološkim vidovima transporta moraju se obezbediti sredstva da postanu konkurentne alternative.

#### *A. Poboljšati kvalitet u drumskom sektoru*

Veći deo putničkog i teretnog saobraćaja se obavlja drumom. Godine 1998. na drumski prevoz je otpadalo skoro polovina teretnog saobraćaja (44%)<sup>5</sup> i više od dve trećine putničkog (79%). Motorna vozila –zahvaljujući njihovoj fleksibilnosti – su zaista dovela do istinski masovnih kretanja i ostaju simbol lične slobode u modernom društvu. Skoro dva domaćinstva od tri imaju vozilo u vlasništvu.

U periodu 1970-2000 broj vozila u Zajednici se utrostručio sa 62,5 miliona na skoro 175 miliona. Mada izgleda da se ovaj trend usporava, broj privatnih kola u Zajednici i dalje raste za više od 3 miliona svake godine, a posle proširenja cifra će biti čak i veća.

Svakog dana, novih 10 hektara zemlje biva pokriveno novim putevima. Izgradnja puteva je naročito intenzivna u regionima i zemljama koje su najdalje od centra da bi bila sredstvo koje treba da pomogne njihov privredni razvoj, a naročito u zemljama kohezije gde je gustina autoputeva porasla za 43% u deset godina od 1988. do 1998. mada je i dalje ispod proseka Zajednice. Ako uzmemo Uniju u celini, broj km autoputa se u njoj utrostručio u periodu od 1970 do 2000.

Uprkos svim ovim novoizgradjenim putevima zasićenje je i dalje veliki problem u industrijalizovanim **gradskim** prostorima kao što su Rur, Radstat, severna Italija i Južna Engleska. Nemogućnost da se kontroliše drumski saobraćaj je usložila situaciju u velikim gradovima. Kada se praćenjem uvrđi da saobraćaj u uskim grlima ima karakteristiku kreni stani – to znači emitovanje veće količine zagađivača i veću potrošnju energije

Studije klimatskih promena okrivljuju fosilna goriva. Više od polovine nafte koja se potroši u transportu utroše privatna vozila a transport iz 1998.godine već je bio kriv za više od četvrtine (28%) emisije CO<sub>2</sub> u Evropi. Pošto drumski transport u potpunosti zavisi od nafte (što iznosi više od 67% ukupne konačne tražnje nafte) drumski transport je sam odgovoran za 84% emisije CO<sub>2</sub> od transporta.

Ali problem zagušenja sada prelazi na velike i značajne putne pravce i u osetljive prostore.

Veliki deo ovog rasta proističe iz **robnog međunarodnog prevoza drumom**. Prognoze za 2010 ukazuju na porast od 50% teretnog saobraćaja ukoliko se nekom akcijom ne zada protivudarac ovom trendu. Kamionski transport je neizbežan na kratkim odstojanjima gde nema alternativnog vida koji bi bio dovoljno dobro skrojen da odgovori potrebama privrede. Nasuprot tome, mogli bismo da se zapitamo koji su to faktori koji održavaju, a i podstiču širenje drumskog transporta na srednjim i velikim daljinama gde svakako postoje alternativna rešenja. Deo odgovora leži u neprekinutoj praksi koja šteti konkurenciji. Da bi se ovakva praksa prekinula neće biti toliko potrebni novi propisi koliko efikasno sprovođenje postojećih propisa u kojima će biti zaoštrena i uskladjena kaznena politika.

#### 1. Organizovati restrukturiranje

Najveća konkurentna prednost drumskog prevoza je njegova sposobnost da prevozi robu po celoj Evropskoj uniji i po celom kontinentu uz fleksibilnost bez premca i niske cene. Ali ovaj

---

<sup>5</sup> Učešće druma u prevozu robe konstantno je raslo sa 41% u 1990. na 44% u 1998. i, ako se ništa ne učini očekuje se da će dostići 47% do 2010.

sposobnost je rezultat veoma paradoksalnih okolnosti. Kompanije prevoznici se žestoko takmiče sa ostalim vidovima saobraćaja, i jedna sa drugom. Sa narastanjem troškova eksploatacije (gorivo i nova oprema) stiglo se do stupnja da su preduzeća primorana da zaobilaze propise o radnom vremenu, ovlašćenjima, pa čak i osnovnim principima bezbednosti na drumu da bi opstala u ovakvoj krajnje konkurentnoj sredini. Takvo kršenje zakona postaje suviše uobičajeno. Rizik leži u tome da bi širenje Unije moglo dalje da zaoštiri ovu konkurenciju na polju cena izmedju preduzeća, pošto su troškovi eksploatacije niži u zemljama kandidatima.

Tvrdnja da je drumski transport u nepovoljnom položaju kad je reč o konkurenciji zbog finansijskih prednosti koje železnička preduzeća navodno s pravom dobijaju od nadležnih organa postaje sve manje i manje tačna. Činjenica je da i drumski transport prima beneficije od nadležnih organa za infrastrukturu. Naprimera, održavanje autoputa bi koštalo šest puta manje, ako bi autoput služio jedino putničkim automobilima i ovakvu korist ne može da potre nikakva razlika izmedju naknada koju plaćaju teška teretna vozila i privatni automobili.

Medjutim, deo tržišta koji su prigrabili putevi ne može, danas, da sakrije krajnje nesiguran finansijski položaj mnogih drumskih prevoznika, naročito najmanjih, kojima je čak sve teže da održe ono što često samo liči na rentabilnost, jer su suočeni sa pritiskom koji pošiljaoci robe i industrija vrše na njihove cene, naročito u kriznim vremenima kada dodje do rasta cena dizel goriva.

Poreske olakšice koje su žurno i jednostrano donele neke države članice da umire kamiondžije nezadovoljne velikim skokom cena dizel goriva septembra 2000. god. ne mogu da budu dugoročno rešenje. One samo ublažavaju simptome, ali ne leče. Opasnost ne leži samo u tome što one vrše ograničen uticaj na finansijsko zdravlje sektora već i da će, iznad svega, možda naštetiti drugim vidovima saobraćaja dajući drumskom prevozu veći prostor na polju konkurencije. Mogle bi da se protumače kao da su to prikrivene dotacije pa da eventualno destabilizuju industriju jer cene u drumskom prevozu i ne odražavaju stvarne troškove.

Uprkos tome, nijedan realan plan da se restrukturira sektor nije još napravljen u Evropi. U tome sigurno ulogu igra bojazan od poteza industrije i paralize važnih pravaca. U sadašnjem kontekstu medjutim, reklo bi se da je poželjno pročešljati ustaljenu praksu pa da kompanije stanu na zdravije noge time što će se podsticati integracija i diversifikacija. Dovoljno velika preduzeća sa dovoljno velikom finansijskom bazom da mogu da ostvare kapital zahvaljujući napretku tehnologije biće u mogućnosti da ostanu na nogama- na zdravim nogama do pojave istočnoevropske konkurencije na tržištu drumskog prevoza, jer su tamo troškovi radne snage znatno niži nego u zemljama Zapadne Evrope. Mora se obezbediti podrška i podsticaj za mikro preduzeća ili vlasnike preduzeća i prevoznike da se grupišu u organizacije koje će biti sposobnije da pruže visokokvalitetne usluge kroz aktivnosti vezane za logistiku, napredne sisteme za informisanje i upravljanje, a sve to u skladu sa politikom konkurencije.

U tom kontekstu, minimalno uskladjivanje ugovora o prevozu o prebacivanju troškova bi moglo da pomogne da se zaštite prevoznici od pritiska pošiljalaca robe. Ugovori o prevozu moraju da sadrže klauzule koje napr. dopuštaju promenu tarife u slučaju velikog skoka cena goriva. Ne sme se zaboraviti da je drum taj koji određuje cene prevoza, jer je dominantan vid saobraćaja. U datim okolnostima on teži da drži niske cene na štetu drugih manje prilagodljivih vidova.

## 2. Doneti regulativu

Na nivou Unije je preduzeto samo nekoliko mera da se donese osnovna regulativa u oblasti socijalne zaštite u sektoru drumskog transporta. Ovim se može donekle objasniti visoka konkurentnost sektora. Savetu ministara je trebalo sve vreme do decembra 2000.godine da se dogovori da trajanje vožnje bude max. 48 sati nedeljno u proseku a i tada sa izvesnim izuzecima kao u slučaju vozača-prevoznika.

U drugim vidovima saobraćaja radno vreme je odavno strogo ograničeno, mašinovodje rade 22 do 30 sati u proseku nedeljno u najvećim železničkim preduzećima.

Komisija je sačinila niz predloga kako bi Evropska unija dobila celovite zakonske propise o uslovima rada i bezbednosti na drumu i kako bi oni bili u skladu sa propisima koji važe na jedinstvenom tržištu. Tu se posebno traži:

- da se reorganizuje radno vreme; mada su iz ovoga isključeni vozači-prevoznici ovaj predlog će regulisati radno vreme širom Evrope i ustanoviti prosečnu radnu nedelju od 48 sati i max. 60 sati,
- da se uskladi zabrana vožnje kamiona tokom vikenda; ovaj predlog traži uskladjivanje državnih propisa u ovoj oblasti i uvođenje obaveze o obaveštavanju pre stupanja zabrane na snagu,
- da se uvedu `sertifikati za vozače` što će omogućiti državnim inspektorima da sprovedu efikasne provere kako bi bili sigurni da je vozač zaposlen po zakonu, a po potrebi da evidentiraju neku nepravilnost (i odrežu kaznu),
- da propišu stručnu obuku; predloženi su zajednički propisi o obaveznoj početnoj obuci svih novih vozača teretnih i putničkih vozila i stalnoj obuci u redovnim vremenskim razmacima za sve profesionalne vozače.

Usvajanje ovog paketa mera je od suštinske važnosti jer težimo visokokvalitetnom sistemu drumskog transporta u proširenoj Evropkoj uniji. Ovaj paket bi mogla da podrži neka akcija udruženja poslodavaca i zaposlenih koji imaju svoje predstavnike u odboru za medjusektorski dijalog i to naročito akcija koja bi u središtu pažnje imala mogućnost zapošljavanja radnika i prilagodavanje organizacije rada u prevozničkim preduzećima. Po potrebi preduzimati određene mere protiv prakse potpisivanja podugovora sa lažnim vozačima-prevoznicima (self-employed drivers).

## 3. Pooštriti kontrole i kazne

Propisi EU u drumskom transportu naročito propisi o uslovima rada nisu sami sebi dovoljni, a i krajnje loše se sprovode. Ovakvo loše sprovođenje propisa stvara probleme. Naprimer, nije neobično da jedan vozač čija je vozačka dozvola oduzeta u jednoj zemlji članici može da dobije drugu u susednoj zemlji.

*Izvod iz izveštaja misije (Generalna direkcija za energetiku i saobraćaj)*

*Provere duž puta su vršene u okviru sistema Euro Controle Route – pogranična inspekcija uvedena 1999. u Belgiji, Holandiji, Luksemburgu i Francuskoj. Preglede/provere su vršili inspektori, policija i carinici iz svake od ove četiri zemlje.*



7. jula 2000. god ukupno je pregledano 800 kamiona i autobusa, i za oko 100 utvrđeno da su počinili prekršaj (ovaj procenat od 1:8 se smatra normalnim prosekom kod pregleda ove vrste) Polovina otkrivenih prekršaja odnosila se na kršenje nacionalnog zakonodavstva (nepropisne dozvole, osiguranje, taksa za puteve itd.), dok su druga polovina bili prekršaji evropskog zakonodavstva i to najčešće kršenje propisa o trajanju vožnje.

Prema tome, efikasnost zakonskih propisa Zajednice i država zavisi od korektne, nepristrasne primene širom Zajednice.

U tom cilju **do kraja 2001.** Komisija planira da podnese predlog **za uskladjivanje pregleda i kazni koji** je sačinjen kako bi se

- **promovisalo efikasno, jednoznačno tumačenje**, primena i praćenje primene zakonskih propisa Zajednice u drumskom transportu. Ovaj amandman na postojeće zakone će sadržati odredbe o odgovornosti poslodavaca za neke od prekršaja koje počine njihovi vozači.
- **uskladile kazne i uslovi za isključenje vozila iz saobraćaja**,
- **povećao broj pregleda** koje države članice treba da obave (sada u **1% radnih** dana) da se proverí da li se poštuju odredbe o trajanju vožnje i trajanju odmora vozača,
- **podstakla sistematska razmena informacija** što već postoji u zemljama Beneluksa, koordinacija inspeksijskog rada, redovne konsultacije između organa državne uprave i obuka inspektora da što bolje primenjuju zakon.

Novе tehnologije će odigrati važnu ulogu u tom kontekstu. **Uvodjenje digitalnog tahografa** do kraja 2003. godine, uređaja koji treba da registruje podatke kao što su brzina, trajanje vožnje u dužem periodu nego što je moguće mehaničkim tahografom danas, će značajno poboljšati praćenje i bolje zaštititi registrovane podatke nego što to nudi sadašnja oprema, a uz veću pouzdanost. Treba uzeti u obzir i nove mogućnosti satelitske radionavigacije. Program Galilej (Galileo) će omogućiti da se tovar nadje gdegod da se kamion nalazi i da se prate razni parametri vezani za vožnju i druge uslove kao što je temperatura u kontejneru. Ako bude pogodno, parametri koji nisu strogo vezani za lokaciju na kojoj se nalazi vozilo bi mogli i daljinski da se prate nekim drugim sistemom, a ne Galilejom (napr. GSM ili telekomunikacioni satelit).

## B. Revitalizovati železnicu

Železnica je mešavina starinskog i modernog. Na jednoj strani, železničke pruge velikih brzina opslužuju svoje putnike u moderno uređenim stanicama, a na drugoj prepotopski teretni vozovi i rasklimatane prigradske pruge na tački zasićenja sa putnicima u prenatrpanim vozovima koji uvek kasne i ispuštaju reke putnika na oronulim i nesigurnim stanicama.

Između 1970. i 1998. učešće robe koju je prevozila železnica u Evropi palo je sa 21,1% na 8,4% (sa 283 milijardi tkm na 241) mada je spektakularno porasla ukupna količina prevezene robe. I dok je u Evropi opadao prevoz tereta železnicom u SAD je cvetao i to zato što su prevoznici uspevali da zadovolje potrebe industrije. U SAD, na prevoz robe železnicom otpada 40% ukupnog tereta u poredjenju sa samo 8% u Evropskoj uniji što znači da pad prevoza na železnici ne mora da bude neizbežan.

Činjenica je, da je skoro dva veka po prolasku prvog voza želznica još uvek transportno sredstvo sa velikim potencijalom i da je obnova želznice od ključne važnosti za preraspodelu između vidova saobraćaja. Za to će biti potrebne ambiciozne mere koje ne zavise samo i isključivo od evropskih propisa već ih moraju preduzeti svi zainteresovani činioци u sektoru.

Ojačane svesti, prevoznici su se nedavno organizovali i zajedno definisali zajedničku strategiju da istraže status želznice u Evropi i stvore jedinstveni evropski želznički sistem do 2020 god. što treba pozdraviti. U tom dokumentu koji su potpisali Medjunarodna unija želznica ( UIC), Zajednica evropskih želznica (CER) , Medjunarodna unija za javni prevoz (IUPT) i Unija evropske želzničke industrije (UINIFE) zainteresovani za sudbinu želznice su se saglasili da se do 2020. postigne sledeće:

- da želznica poveća svoje učešće na tržištu putničkog saobraćaja sa 6% na 10%, a teretnog sa 8% na 15%,
- da se trostruko poveća produktivnost na želznici
- da se postigne 50% bolja efikasnost kada je energija u pitanju
- da se postigne 50% manja emisija zagadjivača
- da se poveća kapacitet infrastrukture da odgovori saobraćajnim ciljevima.

Znači, potrebna je istinska kulturna revolucija da šinski prevoz opet postane dovoljno konkurentan i ostane jedan od vodećih igrača u transportnom sistemu proširene Evrope. Prioritet mora biti rešavanje problema koji koče njegov razvoj: nedostatak infrastrukture pogodne za moderan prevoz i nedostatak interoperativnosti mreža i sistema, stalno traganje za inovacionim proizvodnim tehnologijama, netransparentni troškovi, mestimična produktivnost i klimava pouzdanost vozova, koja ne uspeva da zadovolji legitimna očekivanja korisnika.

## 1. Integrisati šinski prevoz u jedinstveno tržište

Zajednica se kasno umešala u ovaj sektor, početkom devedesetih, kada je pokušala da udahne život želznici <sup>6</sup> i stavi tačku na teškoće u eksploataciji izazvane geografski usitnjenim mrežama i to kroz politiku regulisanog otvaranja tržišta.

Kamen temeljac je položen 1991. god. u obliku Direktive koja traži da se otvore posebni računi za upravljanje želzničkom infrastrukturom i za pružanje prevoznih usluga. Među ostalim stvarima ova Direktiva je otvorila put nezavisnom transparentnom upravljanju i budućoj konkurenciji želzničkih prevoznika. Gradeći na ovom temelju, nekoliko država članica sada ima posebna preduzeća za eksploataciju i posebna preduzeća za izgradnju i upravljanje mrežom. Drugi paket mera za otvaranje tržišta je stupio na snagu 15.marta, 2001.<sup>7</sup> posle istorijskog dogovora Paralamenta i Saveta u novembru 2000. godine.

<sup>6</sup> Ako se ništa ne učini, učešće želznice u prevozu tereta koje je već palo sa 11% iz 1990. na 8% u 1998. može i dalje da sklizne na 7% u 2010. Učešće putničkog saobraćaja se zadržalo na 6% 1998. i očekuje se da tako ostane do 2010.

<sup>7</sup> Direktive 2001/12 EC, 2001/13/EC i 2001/14/EC, OJ 75, 15.3.01.

## a) Stvoriti istinski jedinstveno tržište u šinskom prevozu

Konkurencija regulisana propisima u železničkom prevozu – koja će početi kako treba marta 2003. godine kada međunarodni teretni vozovi počnu da saobraćaju na 50 000 km dugoj transevropskoj mreži pruga za teretni saobraćaj je centralni preduslov za revitalizaciju železnice. Do 2008. godine cela mreža pruga za međunarodni prevoz robe u Evropi će biti potpuno u eksploataciji posebno zahvaljujući rešenosti Evropskog parlamenta.<sup>8</sup> Dolazak novih železničkih kompanija iz drugih sredina, koje imaju solidno iskustvo u logistici i intermodalnoj integraciji mora učiniti ovaj sektor još konkurentnijim i podstaći nacionalne kompanije na restrukturiranje uz rešavanje socijalnih pitanja i uslova rada. Ovo restrukturiranje će morati da obuhvati i prateće mere koje treba da svedu uticaj na društvo na minimum.

### *Novi prevoznici*

*BASF, nemački hemijski gigant postaje prvi veliki prevoznik tereta železnicom i pridružuje se tradicionalnim kompanijama preko `Rail4Chem`, zajedničkog preduzeća koje je pokrenuo zajedno sa Bertschi AG, Hoyer GmbH i VTG-Lehnkering AG.*

*Švedska grupa IKEA je nedavno osnovala posebnu kompaniju za prevoz sopstvenih proizvoda. U ovom trenutku ona prevozi 18% svoje robe železnicom. Rukovodstvo IKEA želi da podigne ovaj procenat na 40% do 2006. (što iznosi oko 500 vozova nedeljno). U tom kontekstu IKEA planira da objavi poziv železničkim kompanijama da ponude prevoz robe izmenju njenih pogona – po najnižoj ceni i uz najbolje garancije. Na dugi rok, IKEA bi iskoristila priliku koja joj se nudi ovim otvaranjem evropskog tržišta da postane velika železnička kompanija.*

Ako se stvara prostor za konkurenciju između prevoznika i šinska industrija će u celini postati konkurentnija u odnosu na ostale vidove transporta. Dolazak novih prevoznika na otvoreno tržište može da učini industriju konkurentnijom, jer će podsticati zdravu konkurenciju između postojećih prevoznika i njihovih novih konkurenata. Postojeće tehničke i regulativne prepreke odgovaraju postojećim železničkim preduzećima pa one stalno sprečavaju ulazak novih operatera. Stoga je važno da se propisi Zajednice o konkurenciji pravilno primenjuju, da se prekine praksa koja sprečava konkurenciju i da se tržište za šinski prevoz u Zajednici istinski otvori.

Medjutim u prevelikom broju slučajeva još uvek postoji podvojenost između organizacije, koja je vlasnik infrastrukture i organizacije, koja se bavi eksploatacijom. Štaviše, kompanije nemaju jasne komercijalne ciljeve da mogu da naprave razliku između usluga kao što su prevoz tereta i prevoz putnika. I zaista, u nekim zemljama železničke kompanije ne samo da su vlasnici infrastrukture, već one voze vozove, raspodeljuju prava za korišćenje mreže i same obavljaju provere bezbednosti.

<sup>8</sup> Izveštaj Jarzembowski A5-0013/2201 i izveštaj Swoboda At-014/2001.

### Primeri nefukcionisanja

- **Kompanije ne umeju da broje** Neke železničke kompanije priznaju da ne bi mogle da kažu koliko imaju raspoloživih lokomotiva ili vagona niti da daju preciznu lokaciju svojih vozova. Pa, ponekad vozovi iako predviđeni redom vožnje (obično teretni, ali i putnički) moraju da se otkažu jer nema lokomotive, ili nema mašinovodje, ili niko nije obavestio mašinovodju da dodje na posao.

- **Vozovi ne trče kako treba:** Potrebno je trideset do četrdeset minuta da se zameni lokomotiva na teretnom vozu i da se proverí ispravnost voza (zamena lokomotive, popunjavanje listica o sastavu voza, provera kočnica, promena mašinovodje i posade, pregled voza, provera po pitanju opasnih materija, provera dokumenata, sastavljanje voza, olistavanje vagona, odjavnica, provera zadnjih svetala). Sav taj posao je očigledno uzalud ako lokomotiva i posada nisu spremni na vreme. Po rečima Werner Kulper-a predsednika UIRR<sup>9</sup> od 20000 vozova u kombinovanom međunarodnom transportu samo je polovina stigla na vreme.

- **Nedostatak informacija** Na državnim granicama jedna železnička uprava predaje voz drugoj. One razmenjuju informacije o tovaru, cilju puta, sastavu voza. Postoje kompjuterske veze između sistema, ali se ne koriste sistematski, jer nisu posebno pouzdane pa se informacije razmenjuju na papiru. Ovakve informacije mogu da kasne ili da ne budu tačne, pa se moraju proveravati.

- **„Avetinjski vozovi „** Teretni voz se zaustavlja da promeni lokomotivu, ali onda biva zadržan čak i duže vremena da sačeka da mu oslobode put vožnje na susednoj mreži. Može da se desi da lokomotiva čeka voz, voz možda čeka lokomotivu. Često nema informacije ni kada će ta vozila stići što samo pogoršava situaciju.

- **Jedan voz – mnogo mašinovodja** Uslovi koji se odnose na rezervnu posadu takodje potkopavaju produktivnost međunarodnog prevoza. Čak i Louis Gallois, predsedavajući SNCF kaže „Mislim da je na pravcu Šarlroa-Pariz potrebno pet članova posade voza: dva u Belgiji i tri u Fransuskoj“<sup>10</sup>.

- Uz razna kašnjenja, prosečna brzina prevoza robe na međunarodnoj mreži pruga je samo 18 km na čas, **sporije nego što ledolamac razbija led da napravi put za brodove u Baltičkom moru.**

Da bi međunarodni prevoz robe bio konkurentan i da se smanji kretanje praznih vagona važno je dopustiti železničkim kompanijama da tovare vozove na putu gdegod se to može između dve tačke u jednoj zemlji članici. Stoga će komisija do kraja 2001. u okviru drugog železničkog paketa predložiti proširenje prava korišćenja svih usluga u teretnom saobraćaju kao i mogućnost kabotaža.

Što se tiče mogućnosti za šire korišćenje međunarodnih putničkih kapaciteta na koje otpada oko 6% svih pkm to će se morati postepeno postići. Komisiji je prioritetno da zaživi konkurencija na prugama na kojima postoji monopol i staraće se da izostanak konkurencije do koga bi eventualno moglo da dodje na nekim pravcima unutar Zajednice ne predje u zloupotrebu dominantnog položaja i prekomernih tarifa.

<sup>9</sup> Predgovor za izveštaj 2000 Međunarodne Unije preduzeća za železničko/drumski transport (UIRR)

<sup>10</sup> Pri obraćanju Nacionalnoj skupštini Francuske 8. juna 2000.

U tom kontekstu 2001. godine Komisija će doneti **paket daljih mera za stvaranje istinskog jedinstvenog železničkog tržišta. Paket će morati da uzme u obzir opšti interes kao što je privredno i teritorijalno povezivanje** i to putem

- otvaranja nacionalnih tržišta prevoza robe za **kabotaž**
- **postavljanja visokih standarda bezbednosti** na mreži na osnovu regulative koju će doneti nezavisna organizacija i na osnovu preciznog definisanja dužnosti/odgovornosti svakog igrača da bi tržište glatko funkcionisalo kada nekoliko prevoznika koriste iste deonice na mreži (vidi dalje u tekstu),
- **ažuriranja direktiva o interoperativnosti** da se usklade tehnički uslovi i odredbe o korišćenju svih komponenti brzih i klasičnih železničkih mreža,
- **postepenog otvaranja novih međunarodnih putničkih kapaciteta**
- promovisanja mera da se očuva **kvalitet železničkih usluga i korisnička prava**. Jednom direktivom će se predložiti uslovi za naknade za slučaj kašnjenja ili propusta u službi. Ostale mere o razvoju pokazatelja kvaliteta usluge, uslovima ugovora, transparentnosti informacija za putnike i mehanizmima za vansudsko rešavanje sporova će biti takodje predviđene,
- **stvaranjem strukture u Zajednici za bezbednost i interoperativnost.**

Pored toga, Komisija će organizovati razgovore oko okruglog stola sa železničkom industrijom da se preispitaju načini da se smanji zagađenje vazduha i buka kao što je učinila sa proizvođačima automobila u okviru programa „Auto-oil“. U ovom trenutku za 13% železničkog saobraćaja u Uniji se koristi dizel gorivo.

Nijedan železnički sistem ne može da bude sasvim konkurentan ukoliko ne budu prvo rešena sva pitanja koja se odnose na otklanjanje tehničkih barijera i **interoperativnost** vozova tj. sposobnost vozova da trče po bilo kojoj deonici mreže. Recimo, dok su teretni vagoni i veliki deo putničkih kola već decenijama tehnički sposobni da voze od Sicilije do Skandinavije, isto se ne može reći za lokomotive koje pate od brojnih ograničenja koje im nameću elektrifikacija i signalizacija<sup>11</sup>. Znatne razlike ostaju između mreža u Evropi od kojih su neke građene iz nacionalne perspektive da se, zahvaljujući razlikama, zaštite sopstveni interesi ili interesi njihove železničke industrije.

Ovo je omelo razvoj železničkog saobraćaja u vreme kada je drum sticao kapital zahvaljujući tome što nije bilo tehničkih prepreka pa je mogao da `da gas` razvoju. Neto rezultat je da su razlike dovele do nekoliko izdvojenih tržišta umesto do jedne jedinstvene mreže. Sve veća raspoloživost višesistemskih lokomotiva (za različite strujne napone) je učinila da su železničke usluge fleksibilnije, ali svi problemi još nisu rešeni. Ovo tehničko uskladjivanje će koštati desetine milijardi evra.

Da bi se prevazišla nacionalna tradicija kada se radi o socijalnoj zaštiti koja bi mogla da bude prepreka interoperativnosti, korisno bi bilo doneti prateće mere socijalne zaštite za zaposlene da

---

<sup>11</sup> Koristi od interoperativnosti se cene da iznose 30% od troškova šinskih vozila.

se tako povisi opšti nivo kvalifikacija. Tako će rešenja na evropskom nivou koja se tiču uslova rada naročito trajanje vožnje i trajanje odmora svakako predstavljati dodatnu vrednost u poredjenju sa nacionalnim propisima. Udruženja poslodavaca i zaposlenih bi takodje mogla da se uključe u izradu tehničkih uslova za interoperativnost gdegod bude bilo reči o socijalnoj zaštiti.

*Od kraja prošle godine su na pruzi Lion – Torino puštene u eksperimentalni rad lokomotive interoperativnog tipa BB 36000 (Francuska) i E402 B (Italija) koje mogu da se kreću i po francuskoj i po italijanskoj mreži. Ovo novo šinsko vozilo je svelo vreme zadržavanja na granici na 15 minuta za neke vozove dok je prosečno vreme za ostale ostalo sat i po. Medjutim, mogućnosti ovog novog šinskog vozila su ograničene zbog niza faktora:*

*- na italijanskoj strani su dva mašinovodje, na francuskoj jedan zbog čega voz mora da stane u Modeni iako se papiri obradjuju elektronskim putem,*

*- francuske mašinovodje nemaju dozvolu za rad na italijanskoj mreži i obrnuto*

*- koloseci za mimoilazanje su različite dužine zbog čega nekad treba podeliti voz na dva dela i izgubiti dosta vremena. Takodje se razlikuju saobraćajni propisi, jer se na italijanskim železnicama dopušta 1 150 tona a na francuskom 1 000 tona.*

*- u ovom trenutku postoji samo ograničeni broj interoperativnih lokomotiva. Zbog tehničkog rešenja italijanske lokomotive mogu da rade sa pola snage pri napajanju od 1500 volti u Francuskoj.*

### *Mape glavnih sistema elektrifikacije u Evropi*

U tom kontekstu uvođenje ERTMS sistema<sup>12</sup> početkom 1990ih u okviru osnovnih programa istraživanja u Zajednici označava korak napred ka interoperativnosti mreže i sistema. Štaviše, Zajednica je predočila da će njeno kofinansiranje železničke infrastrukture i opreme zavisiti od toga da li se primenjuje sistem ERTMS. Telematske aplikacije kao što je povezivanje sistema za rezervaciju mesta, sistema za informacije u realnom vremenu ili čak mogućnost telefonskih veza iz kabine su sve opcije koje treba razraditi na širokoj osnovi da bi železnički sektor bio konkurentniji.

Za interoperativnost potrebna su i tehnološka istraživanja. Potrebno je koncentrisati se na pitanje objedinjavanja tehničkih rešenja i na konstruktivne karakteristike i na tehničke uslove za šinska vozila da se omogući bezbedan, čist, ekonomski rentabilan rad.

### **b) Garantovati bezbednost na železnici**

Železnica je oduvek bila daleko bezbednija od drumova. To se vidi u statističkim izveštajima koji ukazuju na izrazito poboljšanje bezbednosti putnika uz broj poginulih koji je sa 381 u 1970. pao na 93 godine 1996. dok je poredjenja radi, na putevima bilo 43 500 poginulih. Uprkos ovim ohrabrujućim ciframa, niz železničkih katastrofa u poslednje tri godine je upozorio i javnost i

<sup>12</sup> Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem

nadležne na bezbednost na železnici. Rastuća tražnja za međunarodnim prevozom i kontekst interoperativnosti mreže i sistema kombinovane sa otvaranjem tržišta su prema tome značili da se mora ponovo razmisliti kako se pristupa pitanju bezbednosti na železnici. **Interoperativnost mora da garantuje nivo bezbednosti najmanje jednaku ako ne i veću od one koja se postiže danas na nacionalnom nivou.** Stoga Direktiva o interoperativnosti železnice velikih brzina<sup>13</sup> i nedavno usvojena Direktiva o klasičnom železničkom sistemu<sup>14</sup> obe stavljaju **bezbednost** na spisak suštinskih uslova za rad transevropskog železničkog sistema.

To povlači simultanu akciju na dva nivoa:

- tehničkom, jer treba uraditi standarde za svaku komponentu železničkog sistema (kolosek, šinska vozila, signalizacija, eksploatacija itd. ) što je zadatak `Direktive za interoperativnost`,
- administrativnom, jer treba sagledati dužnosti i odgovornosti svih činilaca od direktora infrastrukture do nadležnih organa u Zajednici u šta ulaze i železnička preduzeća i nacionalne vlade. To je zadatak `Direktive o bezbednosti` koja će biti predložena u bliskoj budućnosti. S tim u vezi, treba razmisliti i o osnivanju Strukturnog tela Zajednice za bezbednost na železnici da koordinira sve ove mreže sa tehničkog aspekta.

#### ***SAFETRAIN (sigurni voz) pasivne tehnologije bezbednosti za šinska vozila***

*Projekat SAFETRAIN je dobar primer tehnološkog istraživanja u korist transportne politike. Njegovi rezultati su uzeti u obzir nakon dinamičkog ispitivanja koje je izvršilo Evropsko udruženje za interoperativnost u sektoru železnice (AEIF) koje je zaduženo da primenjuje Direktivu 96/48/EC od 23. jula, 1996. (Direktiva o interoperativnosti). SAFETRAIN je poslužio kao naučna podloga za izradu obavezne tehničke specifikacije za mehaničke karakteristike šinskih vozila. Projekat je uneo znatna poboljšanja čvrstoće odeljaka za putnike i prostora za preživljavanje mašinovodje u prednjem delu voza bez negativnih implikacija po težinu ili potrošnju energije.*

## 2. Optimalno koristiti infrastrukturu

Znak opadanja železničkog prevoza je u tome što je za poslednjih 30 godina u proseku svake godine u Evropi zatvarano 600 km železničkih pruga dok se istovremeno mreža autoputeva povećavala za 1200 km godišnje. Od hiljada km pruga koje su zatvorene za saobraćaj ili čak i demontirane, ima i ogranaka i pruga koje bi danas bile izuzetno korisne da se izbegne zasićenje na pojedinim delovima mreže.

I dok se interoperativna transevropska mreža polako komponuje i očekuje i veći rast prevoza, moramo još jednom da pogledamo iz prave transevropske perspektive kako su mreže

<sup>13</sup> Direktiva saveta 96/48/EC , 23. juli 1996 o interoperativnosti transevropskog sistema brzih pruga.

<sup>14</sup> Direktiva 2001/16/EC o interoperativnosti transevropskog klasičnog železničkog sistema OJ L 110 , 20. april 2001.

organizovane i kako se mogu bolje integrisati. Železničko tržište ukazuje na veliki potencijal rasta prevoza na velikim daljinama. Uspešna reorganizacija znači optimalno koristiti postojeće kapacitete.

Veliki deo železničke infrastrukture je projektovan i izgrađen od sredine do kraja 19. veka kada se nastojalo da se zadovolje nacionalni ili čak i regionalni interesi. Ova infrastruktura danas ne može da izadje na kraj sa rastom saobraćaja poslednjih godina, pa se sve više uskih grla javlja u blizini velikih gradskih naselja gde se vozovi različitih tipova – teretni, lokalni ili za velike daljine – kreću po istim objektima infrastrukture. Prioritet se daje putničkim vozovima što ima za rezultat da pošiljaoci robe gube poverenje u železnicu.

**Ako treba obnoviti prevoz robe železnicom u Evropi, moraju se teretnom saobraćaju dodeliti efikasne međunarodne vozne putanje bilo dodelom objekata infrastrukture bilo dodelom slobodnih perioda u redu vožnje.** Teško da Zajednica može da naredi primenu ovih mera u kratkom vremenskom periodu, pa stoga sve mere koje se preduzimaju na nacionalnom nivou treba da budu usmerene ka ovom cilju. Izgradnja mreže brzih pruga naprimer će pomoći ostvarenje ovog cilja: nove pruge u eksploataciji će apsorbovati nešto saobraćaja sa klasičnih pruga koje sada nose sav saobraćaj.

#### *Od otvaranja tržišta do gradnje namenske evropske železničke mreže za prevoz robe*

Direktiva 2001/12/EC definiše šta je Transevropska železnička mreža za prevoz tereta (TERFN) koju čini oko 50 000 km pruga za evropske teretne vozove do 2003. Svaka evropska kompanija koja ima odgovarajuću licencu može da koristi ove pruge i konkuriše drugim kompanijama nudeći nove usluge. Do 2008. međutim, ovo tržište prevoza robe će obuhvatiti celih 150 000 km mreže. TERFN je samo prelazno rešenje.

Druga transevropska železnička mreža je iskazana u smernicama koje su evropski Parlament i Savet usvojili godine 1996, Odlukom br. 1692/96, koju će Komisija korigovati da bi otklonila uska grla. Ova mreža predstavlja referentni okvir za finansiranje evropskih i nacionalnih sistema infrastrukture.

Ova mreža mora da se razlikuje od posebne mreže definisane u Direktivi o otvaranju tržišta. Dve mreže nisu potpuno identične. Kako donja mapa pokazuje, neke pruge na kojima će uskoro biti dopuštena konkurencija nisu deo transevropske infrastrukture (plavo). Isto tako, neki delovi infrastrukture, mada potencijalno značajni za prevoz tereta i povezivanje luka, kao pruga Brest – Rennes (Francuska) neće morati da se otvore za konkurenciju do 2003. (zeleno). Jasno je da postoji očigledna nedoslednost u ova dva primera.

Za gornje izmene već su pripremljeni predlozi da se jedan broj pruga TERFN unese u okvirni plan železničke mreže i prijavi za pomoć iz Evrope. Postoje predlozi i zahtevi odredjenih zemalja da se u plan unese oko 2 000 km železničke mreže kao recimo pruga Bolonja-Rems u Francuskoj ili Rimini-Parma obilaznica oko železničkog čvora Bolonje u Italiji.

Neki regioni koji su povezani sa transevropskom infrastrukturnom mrežom, naročito priobalni će uvideti da im je korisno da iskoriste prednost otvaranja tržišta da pomognu razvoj na kopnu u zaledju. Neke zemlje bi mogle prihvatiti savet da urade i više od TERFN i da dopuste konkurenciju na prugama u tim oblastima, naročito na pravcima koji vode do luka i da luke



učine pristupačnijim operaterima iz Evrope. Prema tome, pri izboru projekata infrastrukture koje treba Zajednica da podrži, Komisija će razmatrati u kojoj se meri dopušta konkurencija na nekoj pruži.

### *Mapa transevropske železničke mreže za prevoz robe*

Optimalno korišćenje postojeće infrastrukture znači uzeti u obzir i buku koju stvaraju železnička vozila. U poslednjim procenama Evropske agencije za životnu sredinu broj ljudi koji trpe buku vozova iznosi tri miliona.<sup>15</sup> Direktive o interoperativnosti prema tome propisuju granice buke koju smeju da prave šinska vozila.

### 3. Modernizovati usluge

Krajem 1990ih, da bi odgovorile na izazov i omogućile rast saobraćaja nudjenjem sveobuhvatnih usluga, neka železnička preduzeća su počela da razradjuju princip međunarodne saradnje na međunarodnim pravcima. To je imalo samo delimičan uspeh, jer se nije mogla rešiti gomila problema u eksploataciji koji su ometali kontinuirani saobraćaj preko granice. Ti napori nisu doveli ni do ikakve fundamentalne kvalitativne promene u organizaciji kompanije.

Pa je tako standard usluga koje železnice mogu da pruže špediterima u najvećem broju slučajeva znatno ispod onoga što industrija traži kada je reč o tačnosti, pouzdanosti i brzini, - uslovima koje međjutim drumski transport može da zadovolji.

Što se tiče **prevoza putnika** na drugoj strani, železnica je bila u stanju da uvede inovacije i odgovori konkurenciji drugih vidova transporta kao i da poveća obim rada sa 217 milijardi pkm u 1970. na 290 u 1998. Uprkos tome, udeo železnice na tržištu je opao sa **10% na 6%** zbog velikog povećanja broja privatnih automobila i vazdušnog saobraćaja. Obim vazdušnog saobraćaja je sličan železničkom izraženo u pkm.

Medjutim, uspeh novih vozova velikih brzina je doneo značajan rast prevoza putnika na velike daljine. I regionalne razvojne politike koje su nekoliko država članica primenile u poslednjoj deceniji da bi poboljšale lokalne usluge su uvećali putovanja vozom. Medjutim u nekim zemljama putnici na intersiti vozovima smatraju da je kvalitet usluge osrednji.<sup>16</sup>

Isto se odnosi na prevoz tereta. U poslednjih 18 meseci, zabrinjavali su događaji vezani za kretanje robe sa Iberijskog poluostrva do Severne Evrope preko Francuske. Ovim pravcem su prevožene velike količine delova za automobile, uglavnom kamionima. Mada je organizovan jedan broj konkurentnih kombinovanih vozova neke je ugrozio najnoviji pad kvaliteta u teretnom železničkom saobraćaju pa su se pojedini proizvođači automobila vratili drumu. Povrh ovih problema i razlike u širini koloseka, ovo je bio i rezultat neadekvatnog broja lokomotiva i mašinovodja, nekih upornih problema u unutrašnjoj organizaciji i niza radničkih sporova. Pokazuje se da nadoknada za zakašnjenja bilo koje vrste nedovoljna da se pokriju stvarne štete

<sup>15</sup> U istoj studiji broj ljudi koji trpe zbog buke sa druma i vazdušnog saobraćaja iznosi 24 miliona odnosno 40 miliona.

<sup>16</sup> Samo 46,1% putnika na železnici iz Nemačke su zadovoljni uslugom, proseka u Zajednici se kreće oko 57%. Izvor : Eurobarometer br. 53, septembar 2000.

koje su imali naručioc i naročito kada su bili primorani da zaustave proizvodnu liniju na neodređeno vreme ili da u poslednjem trenutku ugovaraju hitnu isporuku robe avionom ili putem zbog nepouzdanje železnice. Jedini način da se stekne poverenje naručilaca kada se radi o proizvodu sa ovako velikom dodatom vrednošću je obezbediti pouzdanu uslugu.

### **Fantastika ili prognoza? Prevoz železnicom 2010. godine**

Da sve **železničke kompanije** mogu da iznajmljuju železničku mrežu pod jednakim uslovima, kako su objavili direktori infrastrukture: da im se pružni kapaciteti dodeljuju u realnom vremenu, vezano za celu Evropsku mrežu i da su uskladjeni principi obračuna naknade.

Da **proizvodjači železničke opreme** vuku korist od uvedene interoperativnosti u železničkom sistemu u Zajednici i imaju pristup evropskom tržištu jednak za sve bez diskriminacije kao i mogućnost da brzo primene inovativne tehnologije.

Da **mašinovodje** mogu da voze po celoj transevropskoj mreži, a da se obučavaju u poznavanju evropskih pružnih pravaca u Evropskim centrima za obuku koji su otvoreni za sve železničke kompanije.

Da se **upravljači državnom infrastrukturom** organizuju na evropskom nivou i zajedno odlučuju o uslovima korišćenja mreža. Poštujući propise o konkurenciji, da zajedno odredjuju prioritete u investicijama i stvaraju namensku mrežu objekata infrastrukture isključivo za robu.

Da se **zakonodavci na železnici** redovno sastaju i razmenjuju informacije o železničkom tržištu i predlažu mere za prilagodjavanje konkurenciji od strane drugih vidova.

Da svi **železnički operateri** nude putnicima celovite usluge on line i to informacije, rezervacije i mogućnost plaćanja karata za poslovna i druga putovanja.

Da na **evropskoj mreži važe standardi visoke bezbednosti** što podržava Zajednica svojom organizacijom koja je dužna da stalno ocenjuje nivo bezbednosti u železničkom sistemu Evrope i preporučuje poboljšanja . Da nezavisno telo istražuje nesreće ili događaje na mreži i daje preporuke za umanjeње rizika.

Da se **tačnost vozova** garantuje i putnici i naručioc i dobiju nadoknadu ako vozovi kasne

**Da prosečna brzina medjunarodnih teretnih vozova u Evropi dostigne 80 km/h, četiri puta brže nego godine 2000.**

### C. Kontrolisati razvoj vazdušnog saobraćaja

Od svih vidova transporta vazdušni je u poslednjih dvadeset godina napredovao više od svih. Izraženo brojkama u pkm vazdušni saobraćaj se prosečno uvećavao za 7.4% godišnje od 1980. godine, a saobraćaj na aerodromima u zemljama Petnaestorice se upetostručio od 1970.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Planira se da deo putničkog saobraćaja koji je vazdušni se udvostruči između 1990 i 2010 sa 4% na 8% (a bio je 5% 1998).

Svakog dana više od 25,000 aviona preleće nebom Evrope, a gledajući trend razvoja može se očekivati da se ovaj broj udvostruči svakih deset do četrnaest godina. Iako je nebo ogromno ovakva gustina saobraćaja predstavlja veliki problem. Sve veći broj kašnjenja je jasan znak da je došlo do prezasićenja.<sup>18</sup>

I pored toga, aviokompanije očekuju da se avio saobraćaj skoro udvostruči do 2010. godine. Da bi se održao takav razvoj moraju se reformisati rukovodeća tela u vazдушnom saobraćaju i mora se garantovati dovoljno aerodromskih kapaciteta u proširenoj Evropskoj uniji.

## 1. Uхватiti se u koštac sa prezasićenjem na nebu

Javila se ideja o mreži u obliku točka sa glavčinom u centru i paocima/kracima da bi se moglo dozvoliti da nekoliko aviona sleću na aerodrom približno u isto vreme radi presedanja sa minimumom kašnjenja. Kada su tako direktni letovi zamenjeni indirektnim preko centralnih (hub) aerodroma smanjena je prosečna veličina aviona, jer je kompanijama u vi[e interesu da imaju češće letove nego da redje lete velikim avionima. Nažalost ovo ne samo da dovodi do zagušenja na zemlji, već je potrebno i mnogo više napora da se kontrolišu svi avioni koji pokušavaju da koriste ograničeni prostor.

Javljaju se i razni problemi u saobraćaju `en route` tj.kod letova na većim visinama gde avion dostiže brzinu potrebnu za lebdenje. Avioni lete kroz koridore u kojima kontrolori leta imaju tačan pregled situacije. Medjutim, ovi koridori ne prate uvek najracionalniju putanju, jer odražavaju ograničenja koja je nametnula nacionalna organizacija za vazdušni prostor kao što su vojne zone, ili nekoordinirana vertikalna podela vazdušnog prostora iznad raznih delova nacionalne teritorije.

A takodje kako su službe za vazduhoplovnu navigaciju zadužene za nacionalni vazdušni prostor postoji velika neuskладjenost između sistema kontrole vazdušnog saobraćaja i regulative, pa je uskladjivanje rada veoma teško.

### ***Podela evropskog neba***

*Avion koji leti iz Engleske za Francusku mora da leti na dve visine – iznad britanske teritorije na 24,500 stopa, a onda se spušta na 19,500 stopa kada udje u francuski vazdušni prostor. Evropski sistem kontrole vazdušnog saobraćaja podeljen je u 26 podsistema koja imaju 58 en route kontrolnih centara. Ovo je tri puta više nego u Americi na teritoriji iste veličine.*

**Unija je hendikepirana što kontrola vazdušnog saobraćaja još uvek nije dovoljno upotpunjena.** Tačno je da efikasna saradnja između različitih linija preko Eurocontrol<sup>19</sup> olakšava kretanje aviona iz jednog u drugi nacionalni vazdušni prostor. Ipak je sadašnji sistem kontrole vazdušnog saobraćaja ograničen time što je Eurocontrol međjuvladina organizacija, koja je u radu ograničena sistemom donošenja odluka na principu konsenzusa, zatim nedovoljnim sredstvima kontrole, nemanjem ovlašćenja da kažnjava i konfuzijom između njenih

<sup>18</sup> Bilo je gadnih kašnjenja u 2000. Jedan let u šest je kasnio prosečno 22 minuta.

<sup>19</sup> Eurocontrol je Evropska organizacija za bezbednost navigacije u vazдушnom saobraćaju organizovana 1960. To je međjuvladina organizacija i trenutno ima 30 članica.

regulatornih dužnosti i dužnosti koje ima kao davalac usluga. Pošto je ta organizacija i sudija i igrač to ne postoje garancije da će svaka odluka biti nepristrasna.

**Stvaranje jedinstvenog evropskog neba** je jedan od tekućih prioriteta Evropske unije, kako je to Evropski savet isticao u više navrata<sup>20</sup> posebno u Stokholmu, kao i Evropski parlament<sup>21</sup>.

Grupa na visokom nivou sastavljena od predstavnika civilnih i vojnih vlasti u zemljama članicama kojom predsedava zamenik predsednika Komisije zadužen za energiju i saobraćaj donela je smernice za potpunu reorganizaciju kontrole vazdušnog saobraćaja u Evropi.<sup>22</sup>

Da bi se prevazišla postojeća preterana usitnjenost sistema upravljanja u vazdušnom saobraćaju potrebno je da Zajednica propiše pravila za kontrolu u vazdušnom saobraćaju.

Na osnovu izveštaja Visoke Grupe Evropska komisija će 2001. godine predložiti da **Evropska Zajednica do 2004. stvori jedinstveno nebo** tako što će doneti:

- **pravni okvir** da se osigura da avion koji leti kroz vazdušni prostor proširene Evropske zajednice poštuje uskladjene procedure, koristi opremu za regulisanje i poštuje zajednička pravila o korišćenju vazdušnog prostora. Zakonodavac u Zajednici će postaviti ciljeve i koristiti raspoloživa sredstva da bi omogućio širenje avio-saobraćaja uz održavanje nivoa bezbednosti. On mora da ima ovlašćenja za veći jedinstveni vazdušni prostor koji se definiše kao zajedničko dobro i kojim se upravlja kao kontinuumom počev od gornjih slojeva,
- mehanizam koji omogućava **vojsci da održava odbrambeni nivo** koristeći kanale za saradnju ne bi li se postigla efikasnija organizacija ukupnog prostora. Cilj je da se postigne istinsko zajedničko upravljanje vazdušnim prostorom od strane vojske i civilnog sektora .
- **dijalog o socijalnoj zaštiti sa partnerima iz socijalnog osiguranja** prvo za kontrolore avio-saobraćaja, bazirano na iskustvu iz drugih sektora i koncentrišući se na zajedničku avio-politiku koja ima veliki uticaj na društvo. Ovakav dijalog mogao bi da dovede do dogovora između zainteresovanih strana.
- **saradnju sa Eurocontrol** da se koristi njenim znanjem i stručnošću u razvoju i primeni pravila u Zajednici. Cilj bi bio da se postigne da ovlašćenje Evropske unije da donosi propise i raspoloživa stručnost u Eurocontrol dopunjavaju jedno drugo.
- **nadzor, inspekcija, kaznene odredbe** koji treba da omoguće efikasno sprovođenje propisa.

---

<sup>20</sup> Zasedanja Evropskog Saveta u Lisabonu (23-24 mart, 2000), Santa Maria da Feira (19-20 juni, 2000) i Stockholm (23-24 mart, 2001).

<sup>21</sup> Izveštaj ser Roberta Atkinsa o kominikeu Komisije Savetu i Evropskom parlamentu o stvaranju jedinstvenog evropskog neba, 26. maj, 2000 (PE 232.935).

<sup>22</sup> Izveštaj visoke grupe o jedinstvenom evropskom nebu, novembar 2000.

Biće predloženi zakonski propisi o davanju usluga (posebno uzajamno prihvatanje ovlašćenja koje daju zemlje članice uz garanciju da će pružati usluge kao što je kontrola vazdušnog saobraćaja, kontrola obračuna naknada), o organizovanju vazdušnog prostora (posebno u smislu stvaranja gornjeg vazdušnog regiona i optimalnog pograničnog sektora kontrole) kao i o interoperativnosti opreme.

Konačno, pravi rast kapaciteta doći će zahvaljujući modernizaciji metoda rada i opreme. Osim toga, mere potrebne da se reorganizuje vazdušni prostor, ulaže u istraživanje i opremu kontrolnih centara moraju imati uporište u naporima da na raspolaganju bude dovoljno humanih resursa. Jer, dok Unija ima visoko kvalifikovane kontrolore vazdušnog saobraćaja na kontrolnom tornju stalno nedostaju kontrolori.<sup>23</sup> Često je teško osigurati dovoljan broj kontrolora vazdušnog saobraćaja u svim kontrolnim centrima da upravljaju njime. Pored toga, razlike u procedurama i obuci isključuju premeštaje kontrolora po Evropi. **Jedno rešenje bi bilo uvođenje licence za kontrolore vazdušnog saobraćaja u okviru Zajednice.**

## 2. Promišljati o aerodromskim kapacitetima i njihovom korišćenju

Kao odgovor na rast saobraćaja vreme je da se porazmisli o funkcionisanju aerodroma ne bi li se postojeći kapaciteti optimalno iskoristili. Ipak, neće biti dovoljno samo to uraditi i Evropa neće moći da funkcioniše bez nove aerodromske infrastrukture, što se odnosi i na zemlje kandidate, jer samo nekolicina njih ima dovoljno kapaciteta da odgovori na rast saobraćaja do koga će neminovno doći posle proširenja Unije. Ovo je takodje jedan od glavnih uslova koje je potrebno zadovoljiti da bi aviokompanije sačuvale konkurentnost u treći sa rivalima, posebno onima iz Severne Amerike. Promet najveće evropske kompanije nije ni toliko koliko ostvari četvrta kompanija u Americi.<sup>24</sup>

Sadašnja struktura sistema vazdušnog saobraćaja navodi kompanije da sve svoje aktivnosti koncentrišu na velikim aerodromima koje pretvaraju u centralne objekte (hubs) za letove unutar Zajednice i međunarodne letove. Onda dolazi do zagušenja oko tih hub aerodroma, zagadjenja i problema u upravljanju vazdušnim saobraćajem.

Već postoji poseban plan aktivnosti vezan za zagušenje na nebu, ali zagušenje na zemlji i dalje ne dobija potrebnu pažnju niti se preuzimaju obaveze. Ipak, skoro polovina od 50 najvećih aerodroma u Evropi je skoro dostigla zasićenje ili je blizu njega što se tiče kapaciteta zemaljskih službi. Na tim aerodromima su potrebni dalji naponi na stvaranju integralnog sistema upravljanja i kontrole da bi se postigla efikasnost i bezbednost na aerodromu.

**Efikasnija upotreba aerodromskih kapaciteta podrazumeva novi pravni okvir**

<sup>23</sup> Stalno nedostaje između 800 i 1600 kontrolora vazdušnog saobraćaja od ukupno 15 000 u celoj Uniji. Broj kontrolora nije držao korak sa rastom saobraćaja. Jedan posebno loš aspekt je da se očekuje da jedna trećina današnjih kontrolora vazdušnog saobraćaja ode u penziju od danas do 2010 (izveštaj Visoke radne grupe o jedinstvenom evropskom nebu, novembar 2000.)

<sup>24</sup> 2000. godine American Airlines, najveća kompanija na svetu je zabeležila promet od USD 19,7 milijardi, Federal Express četvrta kompanija po veličini USD 15,6 milijardi a Lufthansa, najveća evropska grupa je imala 13,3 milijardi.

- Dok se stvara jedinstveno nebo, moraće da se preciziraju propisi o **odobrenju slotova** na aerodromima kako je to nedavno predložila Komisija. Moraju se preduzeti posebne mere da se obezbedi dosledno planiranje vazdušnog prostora i kapaciteta. Aerodromski slotovi koji daju pravo da se poleti ili sleti u određeno vreme na zagušen aerodrom moraju da budu u skladu sa raspoloživim vazdušnim kapacitetima. Ukoliko ovaj predlog Komisije bude usvojen on će doprineti boljem upravljanju slotovima posebno tako što će dozvoliti transparentniju razmenu slotova, promptno kažnjavanje ukoliko se slotovi ne iskoriste i konačno, jasnije kriterijume za određivanje prioriteta. U drugoj fazi propisi treba da obezbede veću fleksibilnost, inter alia i povratak na tržišne mehanizme. Pošto sprovede još jednu studiju i konsultuje se sa zainteresovanim stranama Komisija će u tom cilju u 2003. godini predložiti dalju reviziju sistema davanja slotova da bi se omogućio boji pristup tržištu, zadovoljile potrebe i smanjili uticaji aerodroma u Zajednici na životnu sredinu.

- **Aerodromske naknade** moraju tako da budu organizovane da se kompanije odvrte od nagomilavanja letova u određeno vreme dana.

- **Propisi o zaštiti životne sredine** moraju ojačati napore da se pronadju alternativne mere pre nego što se smanji broj prevoznika na aerodromu.

- Intermodalnost sa železnicom će uvećati kapacitete tako što će transformisati konkurenciju između železnice i aviosaobraćaja u komplementarnost ova dva vida transporta i brza železnica će povezivati aerodrom sa gradom. Više ne možemo razmišljati o avionskim vezama između onih mesta gde postoji konkurentna alternativna brza železnica. Tako će kapaciteti moći da se prebace na one linije gde ne postoji brza železnica.<sup>25</sup>

Efikasnija i racionalnija upotreba aerodromskog prostora neće izbrisati potrebu za proširenjem kapaciteta. No, činjenica je da je malo projekata za gradnju novih aerodroma (Lisabon, Berlin, Pariz).

Danas je prioritet da se ograniči izgradnja novih aerodroma koja će teško dobiti podršku javnosti i da se društvo okrene racionalizaciji saobraćaja uz pomoć regulative za upravljanje vazdušnim saobraćajem i većih aviona. Ako se tako uradi, pojavljuje se još jedan rizik da se zanemari povelika grupa korisnika regionalnih linija do destinacija na kojima nema vozova velikih brzina. Da bi se i oni obuhvatili trenutno se smatra da je bolje da se glavna infrastruktura prilagodi uvodjenjem `vazdušnog taksija` između regionalnih centara i između onih centara i hub aerodroma gde nema alternativnih železničkih usluga. U širim okvirima posmatrano jasno je da kreatori politike neće moći da se izvuku, a da ne grade nove piste i aerodrome i ulažu dugoročna sredstva za šta će se na evropskom nivou morati planirati narednih dvadeset godina.

Kao odgovor na zagušenje na većini aerodroma u Evropi avio kompanije se moraju potruditi da što više povećaju broj putnika po letu, pa samim tim i veličinu aviona. No, organizovanje oko centralnog punkta (hub) ima drugačiji smisao, jer su tada avio kompanije sklone da imaju veću frekvenciju letova aviona srednjeg kapaciteta, a ne ograničeni broj letova većih aviona.

---

<sup>25</sup> Naprimer, u planovima za gradnju nove brze pruge Torino-Milan postoji veza i za aerodrom Malpensa.

Očekuje se da avioni srednje veličine i dalje dominiraju na većini letova u Zajednici. Nasuprot tome, na opterećenim letovima na velike daljine mnoge aviokompanije verovatno preferiraju veoma velike avione. Airbus A380 je prvi primer kako će izgledati sledeća generacija aviona: veliki avioni za veliki broj putnika. Avio industrija se sprema za ovo.<sup>26</sup> No, korišćenje tako velikih aviona doneće nove probleme. Prvo, aerodromi moraju da imaju kapacitete za prihvatanje tako velikih aviona – ukrcavanje i iskrcavanje 500 do 600 putnika umesto 150 do 200 predstavlja dodatni napor pri organizovanju isporuke prtljaga, sigurnosnih provera, carinskih formalnosti i prihvata putnika na aerodromu. I, naravno, korišćenje tako velikih aviona neće ni malo smanjiti prateći saobraćaj, jer će putnici koji lete ovim novim avionom moraju nastaviti putovanje čime će se javiti još izraženija potreba za efikasnom intermodalnošću.

Što se tiče pravnog statusa aerodroma treba još jedan faktor uzeti u obzir, a to je trend privatizacije koji je započeo u Evropi. U ovoj fazi je teško predvideti kakav će to uticaj imati na kapacitete. U svakom slučaju ovaj trend mora biti strogo kontrolisan kada se uzme u obzir **de facto** monopol koji drže aerodromi. Posebno treba obratiti pažnju da aerodromske naknade odgovaraju uslugama koje se pružaju. Upravo zbog toga Komisija već duže vremena predlaže polazne osnove za postavljanje principa koji će regulisati naknade za korišćenje aerodroma.

### 3. Uspostaviti ravnotežu između razvoja vazdušnog saobraćaja i životne sredine

Vazdušni saobraćaj se suočava sa sve većim teškoćama da ga prihvati posebno lokalno stanovništvo koje trpi buku. Uvodjenje mera za smanjenje buke i emisije gasova<sup>27</sup> u aviosaobraćaju je **sine qua non** uslov za rast avioindustrije ali je to teško jer Evropska unija nema mnogo prostora za manevar. **Posebna pažnja se mora pokloniti međunarodnim obavezama koje su zemlje članice preuzele u Organizaciji međunarodnog civilnog vazduhoplovstva. (ICAO)**

Zajednica je pokrenula posebnu akciju usvojivši Propis o Hushkits<sup>28</sup> (kutija za smanjenje buke) sa ciljem da takve avione zabrani u Evropi (stari avioni koji prave manju buku, ali i dalje ne odgovaraju standardima). Ipak ovoj meri ograničenog obima se suprotstavila SAD pa se rasprava vodi pred ICAO. Ukoliko se brzo ne donesu novi ambiciozni standardi za smanjenje buke na međunarodnom nivou da se spreči dalje mučenje stanovnika u blizini aerodroma, preuzima se veliki rizik i aerodromi mogu da izgube mogućnost za proširenje (ograničenje broja letova) ili da budu prisiljeni da primenjuju razne lokalne zabrane na najbučnije avione. Na sledećem sastanku ICAO u septembru i oktobru 2001. godine treba da se usvoje novi standardi za buku za sve avione koji će ući u upotrebu<sup>29</sup>. Ukoliko želimo da takvi standardi imaju opipljiv uticaj u narednih nekoliko godina, potreban je i dodatni plan za isključenje najbučnijih aviona iz svetske flote, a počće se sa hushkit avionima. Do 2002. godine ICAO će takodje morati da preduzme posebne mere da se smanji efekat staklene bašte tj. emisija štetnih gasova, što je prioritet u Šestom akcionom programu zaštite životne sredine.

<sup>26</sup> Budućnost evropskog vazdušnog prostora: Vizija za 2020, izveštaj g. Philippe Busquin, januar 2001.

<sup>27</sup> Na letu od Amsterdama do Njujorka, prosečan avion emituje jednu tonu CO<sub>2</sub> po putniku.

<sup>28</sup> Propis br. 925/1999 29. april 1999

<sup>29</sup> Očekuje se da u narednom standardu o buci bude snižena granica buke iz 1977 za 10 dB u 2006, mada postoji tehnologija koja može da smanji nivo buke za 18 dB. Štaviše, sa produženim ekonomskim vekom motora proizvoda se i vreme potrebno za prodor najefikasnijih tehnologija na tržište.

### ***Da li kerozin i dalje treba da bude oslobođen poreza?***

*Aviokompanije uživaju značajne poreske olakšice, posebno u vidu poreza na kerozin, a po međunarodnim dogovorima.<sup>30</sup> Ovo izuzeće od poreza na kerozin primenjuje se i na međunarodne letove i na letove unutar Zajednice. Ipak, SAD je uvela porez samo za robu koja se prevozi na domaćim linijama.*

*Ovo oslobađanje od takse na gorivo ne podstiče aviokompanije da koriste najefikasnije avione i tako doprinesu smanjenju emisije CO<sub>2</sub> (avio saobraćaj učestvuje u ukupnoj emisiji sa 13%). Takodje doprinosi nefer konkurenciji između aviosaobraćaja i drugih vidova saobraćaja. **Uvodjenje poreza na kerozin se već dugo razmatra u Evropi**, posebno od kada je Komisija podnela predlog da se avio gorivo oporezuje. Veće Ecofin je potom preporučilo da zemlje članice u saradnji sa Komisijom i dalje međusobno tesno saradjuju u Organizaciji za međunarodno civilno vazduhoplovstvo po pitanju uvođenja poreza na gorivo i drugih instrumenata sa sličnim efektom. Evropska unija je tražila da se o ovome raspravlja u Organizaciji za međunarodno civilno vazduhoplovstvo, ali za sada bez uspeha. Unija će opet istaći isti zahtev na sledećem zasedanju skupštine ICAO.*

*Bez preispitivanja međunarodnih propisa moglo bi se razmatrati ukidanje propisa o oslobađanju od poreza na kerozin na letovima unutar Zajednice<sup>31</sup>. Na ovom putu će biti problema jer će svi prevoznici koji nisu iz Zajednice a lete unutar zajednici morati isto da se tretiraju. Postoji i druga mogućnost koja je već primenjena u Švedskoj, a to je da se oporezuju samo oni letovi koji se odvijaju na rutama gde postoje alternativna prevozna sredstva, npr. voz velikih brzina, jer bi to omogućilo prelaz sa jednog vida transporta na drugi dok bi uvođenje poreza jednostavno dovelo do povećanja cena karate.*

*Dodatno ili alternativno rešenje koje Komisija predlaže kao deo programa stvaranja jedinstvenog neba bilo bi uvođenje **diferencijalnih naknada za en route navigaciju koje bi uzelo u obzir i ekološke uticaje aviona**<sup>32</sup>.*

#### 4. Održavati nivo bezbednosti

Vazdušni saobraćaj je jedan on najsigurnijih vidova saobraćaja. Ipak stručnjaci očekuju da se jednom nedeljno u narednim godinama dogodi po jedna nesreća u svetu. Prenos takvih događaja u medijima mogao bi da bude jedan od faktora koji doprinose ograničenju širenja aviosaobraćaja u Evropi iako Evropska unija može da se pohvali da ima najbolji siguronosni skor u svetu.

Sadašnja saradnja Zajednice sa državnim organima velikog broja država u Evropi u okviru Zajedničkih aviovlasti (Joint Aviation Authorities JAA) je dostigla svoj maksimum, posebno na zakonodavnom polju, jer ne poseduje stvarnu moć. Zato je Komisija predložila stvaranje Evropske Agencije za sigurnost aviosaobraćaja<sup>33</sup> koja će biti osnovni mehanizam za sve apekte aviosaobraćaja od davanja saglasnosti za korišćenje aviona do pravila o radu.

<sup>30</sup> Direktiva o akcizama oslobađja kerozin za avione prema međunarodnoj praksi i Konvenciji iz Čikaga.

<sup>31</sup> Izveštaj po sopstvenoj inicijative Andersa Wijkmana usvojen 28. februara 2001.

<sup>32</sup> Možda bi trebalo naglasiti da se PDV obično ne uračunava u avionske karte a dodaje cenama karata koje plaćaju putnici na železnici. I ovu temu bi trebalo razmotriti.

<sup>33</sup> COM(2000)144.



No, sigurnost u aviosaobraćaju se ne završava na granicama Zajednice, jer je od životnog značaja da građani koji putuju ili žive blizu aerodroma budu potpuno sigurni da avion iz neke od zemalja izvan Zajednice takodje pruža sve potrebne garancije. Zato će Komisija podneti predlog da i avioni iz zemalja izvan granica Zajednice daju garancije za minimum uslova za sigurnost.

## II. POVEZATI RAZLIČITE VIDOVE TRANSPORTA

Prebacivanje ravnoteže sa jednog vida saobraćaja na drugi iziskuje da se gleda dalje od onoga gde su sada određeni vidovi transporta i da se dodje do intermodalnosti. Najslabija karika u ovom lancu je nedostatak veza između mora, unutrašnjih vodenih puteva i železnice. Vekovima je prevoz robe morem i rekama dominirao u Evropi. Veliki gradovi su građeni na rekama ili njihovim ušćima, a veliki vašari rasprodaje u srednjem veku uvek su bili održavani u rečnoj ili morskoj luci. Danas, uprkos blagom oporavku vodeni transport je u lošem stanju iako nije skup i manje zagađuje životnu sredinu od drumskog saobraćaja.<sup>34</sup>

Evropska flota se svela na zastave iz računice, a sve manje ljudi želi da se otisne na more. Sve je veći nedostatak mornara u Evropskoj uniji. Od početka osamdesetih Evropska unija je izgubila 40% svojih mornara. Neophodni su oficiri na trgovačkim brodovima. Od sada pa do 2006. godine Uniji će nedostajati nekih 36.000 mornara. Ako su pravilno obučeni i stručni, mornari mogu da garantuju sigurnost prevoza robe, efikasnu plovidbu, dobro održavanje i smanjenje broja nesreća i žrtava, kao i smanjenje zagađenja. Konačno, postoje i strateške implikacije u vezi sa isporukama nafte u Zajednici. Evropska unija mora da poznaje i oblast prevoza robe brodovima da bi zadržala strogu kontrolu nad svojom flotom tankera.

Jer brodovi prenose preko dve trećine (70%) tereta kojim Zajednica trguje sa ostatkom sveta. Svake godine oko dve milijarde tona različite robe prolazi kroz evropske luke. Ova roba je od osnovnog značaja za privredu i trgovinu Evrope sa drugim delovima sveta (uglјovodonici, čvrsta i mineralna goriva i razni industrijski proizvodi).

Paradoksalno je da nije došlo jednakog rasta kabotaža između evropskih luka iako bi to moglo da smanji zagađenje u Zajednici, posebno zato što bi se izbegli Alpi i Pirineji. Činjenica je da kratkolinijski prevoz robe morem ne predstavlja pravo alternativno rešenje ukoliko roba dalje ne bi mogla da se preveze vodenim putem ili železnicom umesto drumom. Sveukupno gledano, intermodalnost mora da dobije čvrste praktične okvire.

**Predlaže se da se započne sveobuhvatni program Marko Polo** kojim bi se promovisale intermodalne inicijative i alternative drumskom saobraćaju u početnim fazama dok ne postanu komercijalno isplative. Intermodalnost takodje zahteva brzo uvođenje čitavog niza tehničkih mera, posebno što se tiče kontejnera, jedinica za utovar i profesije **integratora tereta**.

---

<sup>34</sup> Pomorski transport mora takodje da smanji emisiju zagađivača sa brodova naročito SOx. Žalosno je reći da u vezi sa tim nisu sve države članice ratifikovale Aneks VI Marpol konvencije koja ograničava emisiju iskorišćenog sumpora i uvodi kontrolne mehanizme na Severno more i Baltik.

## A. Povezati more, unutrašnje plovne puteve i željeznicu

Pomorski transport i unutrašnji vodni transport unutar Zajednice su dve ključne komponente intermodalnosti koje moraju da postanu sredstvo da se izadje na kraj sa rastućim zagušenjem drumova i željeznice i reše problemi zagađenja vazduha. Do danas su ova dva vida transporta bila nedovoljno korišćena iako Zajednica ima ogroman potencijal (35 000 km obale i stotine pomorskih i rečnih luka) i praktično neograničen prevozni kapacitet.

Način da se oni ožive je izgraditi pomorske autoputeve i ponuditi efikasne, uprošćene usluge. Da bi se uspostavila transevropska brodska mreža prioritet treba na nacionalnoj osnovi dati lukama koje imaju dobru vezu sa mrežom u zaledju naročito na obali Atlantskog okeana i Mediterana i koje mogu da se povežu u autentican logistički lanac.

### 1. Graditi „pomorske autoputeve „

Kratkolinijski pomorski transport je tu već duže vreme. Ima mnogo hiljada olupina brodova u Mediteranu još iz rimskih vremena. Kratkolinijski pomorski transport prevozi 41% robe u Zajednici<sup>35</sup> To je jedini vid transporta robe koji ima stopu rasta u periodu 1990-1998 od +27% i približava se prevozu drumom (+35%). Izraženo u milionima tkm obim prevoza od 1970 do 1998 je porastao za 2,5 što predstavlja 44% od ukupnog rada i 23% od ukupne vrednosti robe koja se prevozi unutar Evrope. Imamo primere efikasnih linija između južne Švedske i Hamburga između luka u Antverpenu i Roterdamu i između jugoistočne Engleske i luke unutar kopna u Duisburgu. Ali tekući obim rada u Evropi je daleko ispod potencijalnih kapaciteta. Pomorski transport nije samo sredstvo za prevoz robe sa kontinenta na kontinent to je **prava konkurentna alternativa transportu na kopnu.**

*U kontejnerskom transportu, pre godinu dana, jedna kompanija iz Italije je lansirala brzu liniju feribotom za kamione (vučne vozove) iz Djenove do Barselone za 12 sati. Ova nova linija koja je nudila brzinu i tačnost je postigla izraziti uspeh, jer je omogućila prevoznicima da izbegnu neke od najprometnijih autoputeva u Evropi i to po konkurentnoj ceni. Ovaj primer bi mogli i drugi pratiti do drugih destinacija. On ujedinjuje kapacitete pomorskog transporta i fleksibilnost drumova.<sup>36</sup>*

### **Iz tog razloga, pojedine brodske veze naročito one koje zaobilaze uska grla u Alpima i Pirinejima treba da postanu deo transevropske mreže isto kao autoputevi ili željeznica.**

Treba odabrati brodske veze na nacionalnom nivou između evropskih luka i stvoriti mrežu napr. između Francuske i Španije ili između Francuske i Ujedinjenog kraljevstva. Slični pravci će biti preporučeni između Poljske i Nemačke. Medjutim, nije moguć spontani razvoj ovih linija. Na osnovu predloga država članica one će morati da budu „prethodnice“ i da kroz odobravanje sredstava (iz programa Marko Polo i strukturnih fondova) podstaknu druge prikazujući im atraktivnu komercijalnu dimenziju.

### *Mapa glavnih industrijskih luka u Evropi*

<sup>35</sup> Procenat učešća u 2010. se ceni na 40%. rečni transport od 5% 1990 je pao na 4% u 1998. a biće 3% u 2010.

<sup>36</sup> Jedna od studija koju je uradio Grimaldi za evropski program o klimatskim promenama, Radna grupa za transport, tematska grupa 3, pod nazivom `Smanjenje emisije CO<sub>2</sub> u Evropi kroz uslugu od vrata do vrata uz kratkolinijski pomorski prevoz` je pokazala da je na svakom pravcu ova intermodalna mogućnost zasnovana na kratkolinijskom prevozu morem proizvela 2,5 puta manje zagađenje u formi emisije CO<sub>2</sub> nego drum.

Iz evidencije se vidi da ovo još nije zaživelo: naprimer 75% drvene gradje koju Finska izvozi u Italiju predje celu Nemačku i Alpe mada bi moglo da se transportuje morem.

Evropska unija ima značajno prirodno sredstvo: gustu mrežu reka i kanala koji povezuju bazene reka koje se ulivaju u Atlantsko more i Severno more<sup>37</sup> i u poslednje vreme vezu sa Dunavskim basenom preko kanala Rajna – Majna-Dunav. U šest država članica koje mogu da koriste ovu mrežu, na rečni prevoz otpada 9% robnog rada. Ako uključimo zemlje koje se pripremaju za pridruživanje kao i Dunavski basen do Crnog mora, onda se ukupni broj država članica koje mogu da koriste ovu mrežu penje na dvanaest, a godišnji prevoz robe na 425 miliona tona.

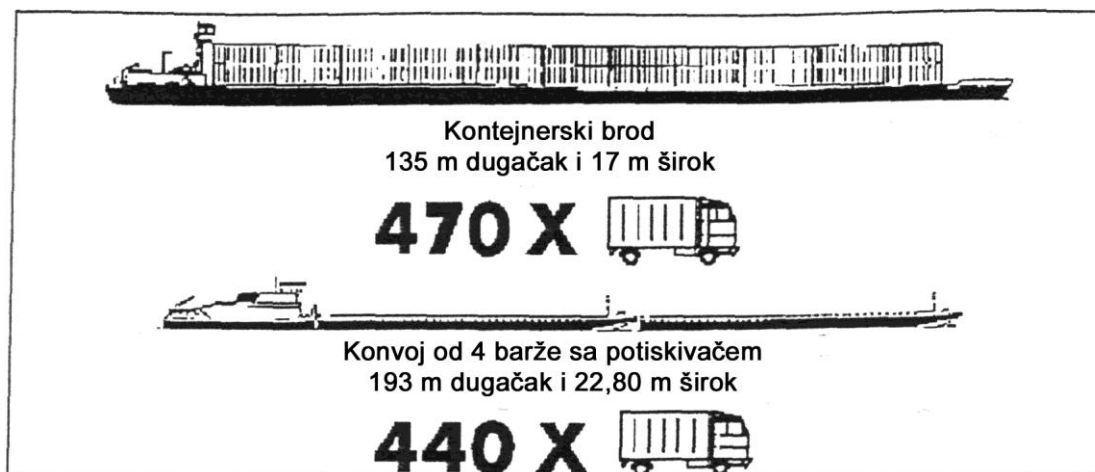
### *Mapa mreže unutrašnjih plovnih puteva u Evropi*

Transport vodnim putevima unutar kopna savršeno dopunjuje pomorski transport. Sve više ga koriste velike luke na Severnom moru da prevezu veliki broj kontejnera ka unutrašnjosti i obodima kontinenta. I neke zemlje koje nisu povezane sa Severozapadnom evropskom mrežom imaju sopstvene sisteme kao što su Rona, Po ili Duro, koji dobijaju značaj na regionalnom nivou ali i za razvoj rečno-pomorskog transporta zahvaljujući tehničkom napretku u konstruisanju brodova pogodnog za plovidbu i rekam i morem.

Transport vodenim putevima štedi energiju i tih je, a zauzima malo prostora

U pogledu efikasnog korišćenja energije i mase robe koja se može prevesti na daljinu od 1 km sa jednom litrom goriva, cifra koja se odnosi na drumski prevoz je 50 tona, železnicu 97 tona, a unutrašnje vodene puteve 127 tona.<sup>38</sup>

Ako ništa ne uzmemo u obzir, ovo je visoko bezbedan vid transporta pa je posebno pogodan za opasnu robu kao što su hemijska sredstva. Stopa akcidenata je praktično nula. Rečni transport je pouzdan i idealan za prevoz teške a jevtine robe na velike daljine (teški materijali, rasuti industrijski proizvodi, građevinski materijal, otpad itd.). Brodovi mogu da plove od Duisburga do Roterdama i da predju daljinu od 225 km za pola dana bez obzira na uslove koji mogu ugrožavati druge vidove transporta. Stoga je unutrašnji vodni transport veoma konkurentna alternativa putu i železnici na pogodnim pravcima. Posle proširenja Evropske unije ovaj vid transporta bi mogao mnogo da olakša saobraćaj na pravcu istok zapad.



<sup>37</sup> Sena, Rajna, Moz, Šelt, Elba i Oder

<sup>38</sup> Izvor ADEME Francuska agencija za životnu sredinu i upravljanje energijom

Štaviše, unutrašnji vodni putevi su znatno slabije iskorišćeni nego što to dozvoljavaju njihovi kapaciteti, kako u smislu infrastrukture, tako i u pogledu plovnih sredstava. Tu bi mogao da se postigne mnogo veći obim saobraćaja nego što je to sada slučaj. To je stoga što je nacionalna politika ulaganja u infrastrukturu dala primat drugim vidovima transporta, a nije održavala unutrašnje vodne puteve, niti je eliminisala uska grla na mreži. Kako se pokazalo prilikom napuštanja kanala Rajna-Rona svaki projekat izgradnje novog kanala može da ima potencijalno negativan uticaj na životnu sredinu i trebalo bi ga razmotriti veoma detaljno.

## 2. Nuditi inovativne usluge

Dalji razvoj unutrašnjih plovnih usluga i kratkolinijskog pomorskog transporta takođe zavisi od efikasne lučke usluge bazirane na principima regulisane konkurencije.

Tokom devedesetih godina prošlog veka došlo je do nagle pojave ulaznih, ili centralnih (*hub*) luka koje služe kao vrata Evrope gde se brodovi glavnih prevoznika nakratko zaustavljaju samo da utovare ili istovare kontejnere. Predominacija kontejnerskih luka na severu od Avra do Hamburga, sa zaleđem od 1200-1300 kilometara, je jedan od **razloga za povećanje saobraćaja u Evropi na relaciji sever-jug i to po pravcima koji su već maksimalno opterećeni**. Luke kao što su Antwerpen, Rotterdam i Hamburg su bile korišćene, i još uvek se koriste, u principu zbog odnosa visoki kvalitet-cena pruženih usluga, pošto su moderno opremljenije i imaju bolje razvijene veze sa preostalim delom sveta.

Iako prema propisima Zajednice davaoci usluga već sada imaju pristup tržištu lučkih usluga, oni često ne mogu da iskoriste ovo svoje pravo na zadovoljavajući način. Iz tog razloga je Komisija u februaru 2001. godine predložila novi zakonski okvir kako bi se propisala nova, jasnija pravila kojima se postavljaju standardi visokog kvaliteta za pristup tržištu **lučkih usluga** (pilotiranje, manipulacija tovara, utovar/istovar) i propisale transparentnije procedure. Takođe se moraju preduzeti koraci da se pojednostave pravila koja regulišu **rad samih luka**, tako da lučke vlasti više ne budu i sudija i igrač kada se radi o upravljanju lukom.

Iskustvo pokazuje da kratkolinijski pomorski transport zahteva efikasne, integrisane komercijalne usluge. Treba razmisliti o tome da sve karike u logističkom lancu (pošiljaoci, brodovlasnici i ostali učesnici u brodarstvu, kao i drumski i železnički prevoznici i prevoznici unutrašnjim plovnim putevima) budu **na jednom mestu** kako bi intermodalni transport morem i unutrašnjim vodnim putevima bio pouzdan, fleksibilan i lak za korišćenje kao što je to drumski transport.

Razvoj naprednih telematičkih usluga u lukama takođe može da poboljša operativnu pouzdanost i bezbednost. Aktivna saradnja između različitih partnera, naročito putem elektronske razmene podataka, poboljšava kako kvalitet tako i efikasnost intermodalnog transportnog lanca.

Razne mere koje je Zajednica osmislila posebno u cilju obnavljanja flote i potpunog otvaranja unutrašnjeg vodnog tržišta omogućile su ovom sektoru da postigne stopu rasta od više od 10% tokom prethodne dve godine u većini zemalja koje imaju veliku mrežu unutrašnjih plovnih puteva. Najdinamičnija tržišta su ona za kontejnerski prevoz, ali i mala tržišta kao što je prevoz

otpada, koje bi moglo da se proširi. Modernizacija i diversifikacija flote je takođe omogućila bolje zadovoljenje potreba klijenata.

### ***Sistem ima svoje granice***

*Obalska plovna sredstva koja žele pristup evropskim unutrašnjim vodnim putevima iz belgijskih ili holandskih luka moraju prvo da uplove u obalske luke u ove dve zemlje kako bi ispunile carinsko-tranzitne formalnosti. Moraju da stanu - i tako gube vreme - i da plate **lučke dažbine**, a pri tom ne dobijaju nikakve posebne usluge. Ovo umanjuje konkurentnost ovih sredstava u poređenju sa drugim vidovima transporta koje ova prevaziđena pravila ne obavezuju. Praktično rešenje bi bilo da se osmisli i ovlasti na nivou čitave Zajednice upotreba naprednih sistema elektronskog izveštavanja i sistema unutrašnjeg carinjenja koji se već koriste u Švedskoj i Portugaliji. Ovi sistemi elektronske razmene podataka (eng. EDI) štede vreme i smanjuju troškove. Postoje slični problemi i u Francuskoj. Lučke vlasti takođe pokušavaju da iznađu druge zaobilazne načine da naplate lučke dažbine rečnim i obalskim plovilima, npr. obavezno zaustavljanje radi ukrcajanja pilota.*

Uprkos napretku koji će uslediti posle obnove flote i potpunog otvaranja tržišta unutrašnjeg vodnog prevoza, ovaj vid transporta bi i dalje mogao bolje da se iskoristi. Na primer, postoji mnogo infrastrukturnih problema (uska grla, neadekvatni gabariti, visina mostova, funkcionisanje prevodnica, nedostatak opreme, itd). Osim toga, slobodno kretanje plovila ometaju različiti zakonski sistemi sa različitim pravilima, naročito onim o tehničkim specifikacijama za plovna sredstva i o sertifikatima pilot-kapetana.

Ovaj vid transporta treba učiniti pouzdanijim, efikasnijim i pristupačnijim na sledeći način:

- **uklanjanjem uskih grla**, korekcijom gabarita, obezbeđenjem veza koje trenutno ne postoje, revitalizacijom plovnih puteva za prevoz robe koji su prestali da se koriste, **uspostavljanjem veza sa rekama i postavljanjem opreme za pretovar**;
- **ugradnjom visokoeffikasnih navigacionih pomoćnih i komunikacionih sistema** na mreži unutrašnjih plovnih puteva;
- **daljom standardizacijom tehničkih specifikacija** širom mreže unutrašnjih plovnih puteva Zajednice;
- **daljom harmonizacijom sertifikata za pilot-kapetane** širom mreže unutrašnjih plovnih puteva Zajednice, uključujući Rajnu; Komisija će napraviti predlog 2002. godine;
- **harmonizacijom pravila o periodu odmora**, članovima posade, sastavu posade i vremenu plovidbe sredstava za unutrašnji vodni transport; Komisija će sačiniti predlog 2002. godine.

## B. Pomoći pokretanje intermodalnih veza: novi program Marko Polo

Program PACT<sup>39</sup> koji je lansiran 1992. godine je privukao brojne inicijative pa je 167 projekata započeto u periodu 1992 i 2000. uprkos skromnom budžetu (53 miliona evra u periodu 1992-2001).

### *Neki od uspeha PACT*

- *Nova kombinovana veza železnica/more između Švedske i Italije, preko Nemačke i Austrije. Ova veza skida sa prometnih puteva oko 500 000 tona godišnje i znatno skraćuje vreme putovanja (i do 48 sati).*
- *Veza železnica/vazduh između aerodroma Šipol u Amsterdamu i aerodroma u Milanu odnosila je sa aerodroma 45 avionskih paleta nedeljno u prvoj godini rada*
- *Svakoga dana brodska-šlep linija između Lila i Roterdama zameni oko 50 kamiona na veoma opterećenom putu*
- *Brodska linija La Rochelle-Avr i Rotterdam je prebacila 643 000 tona robe sa druma na more za tri godine*
- *Veza železnica-mare između Španije i Nemačke zamenjuju oko 6500 kamionskih tovara godišnje sa zagušenih puteva*
- *Informacioni sistem za utvrđivanje mesta gde se teret nalazi, kome se može prići preko personalnog računara i interneta prevodi poruke sa raznih jezika na jedan uobičajeni jezik.*

Kada se PACT program završi decembra 2001. Komisija planira da ga zameni novim koji će promovisati intermodalnost i nositi naziv Marko Polo. Finansijska konstrukcija danas tako izgleda<sup>40</sup> da dopušta godišnji priliv od oko 30 miliona evra koji bi se mogao raspodeliti na četiri godine. Marco Polo će biti otvoren za sve predloge prebacivanja tereta sa druma na druge vidove transporta, ekološki pogodnije. Napori se ulažu da se sagledaju prednosti kratkolinijskog pomorskog transporta.

Postavljena su tri glavna cilja

- prvo da se podrže mere koje igrači na logističkom tržištu budu predložili i da se posebno stavi naglasak na otvaranje novih linija koje bi dugoročno bile rentabilne i znatno prebacile teret sa druma na druge vidove a da to ne mora obavezno biti uz tehnološke inovacije. Pomoć zajednice će se ograničiti na početnu etapu rada na ovim linijama
- drugo je poboljšati rad u celom intermodalnom lancu
- treće se tiče inovacija u saradnji i širenju pozitivne prakse u sektoru.

Da bi podržala program Marko Polo, Komisija će preduzeti korake da raspoloživa flota u Zajednici bude što konkurentnija.

<sup>39</sup> Pilot akcija u kombinovanom transportu

<sup>40</sup> Naslov 3 (interna politika)

Sve veći pritisak međunarodne konkurencije naveo je države članice da preuzmu serije različitih inicijativa da sačuvaju svoje interese u pomorstvu i radna mesta u ovom sektoru. Smernice zajednice iz 1997. o pomoći države pomorskom transportu dopuštaju državama članicama da preuzmu niz mera koje su do sada obično imale pozitivan uticaj kada se radi o `repatrijaciji` flote iz Zajednice. Pošto budu izučene lekcije kako najbolje postupiti da evropska flota bude još konkurentnija, plan je da se ove smernice koriguju u godini 2002. i utre put za akciju država članica unutar koordinirane mreže bez nefer konkurencije.

### *C. Stvarati povoljnu tehničku bazu*

Glavna ograničenja u vidovima transporta kao što su železnica, unutrašnji vodni putevi ili more leži u tome što nisu u stanju da teret prevoze od vrata do vrata. Za istovar i ponovni utovar treba vremena i troškovi pa su takve usluge manje konkurentne, a opet idu u prilog drumskog prevoza koji ima tu prednost da može da bude i sabirna mreža i da odveze robu skoro bilo gde.

Tehnološka istraživanja su donela mnogo inovacija u logističkim rešenjima i sistemima. Međutim mnogi nisu stigli dalje od stola za crtanje ili prototipova jer su se prečesto koncentrisali samo na jednu saobraćajnu vezu u intermodalnom lancu. Sada je imperativ da se istraživanje i razvoj fokusiraju na uvođenje i stalno vrednovanje inovativnih rešenja i sistema. Tehnologije za vozila i pretovarnu opremu, za komunikacije i upravljanje se moraju ispitati u stvarnim uslovima uz tehničku koordinaciju.

Ako ova istraživanja urode plodom treba stvoriti pravu tehničku osnovu i doći do profesije integratora tereta (freight integrator) i tipizacije tovarnih jedinica.

#### 1. Podsticati pojavu integratora tereta

Da se u prevozu robe koristi na pravi način najefikasniji vid transporta iz transportnog lanca na osnovu različitih kriterijuma u bilo kom datom trenutku je posao organizatora transportnog toka i nove profesije integratora tereta. Oblikovana po modelu distribucije paketa u sveta skom nivou u distribuciji paketa treba da se pojavi **nova usko specijalizovana profesija u integrisanom transportu tereta** (koji prelaze 5 tona). Ovi integratori tereta moraju da budu u stanju da kombinuju određena znanja iz svakog vida transporta na evropskom i svetkom nivou da bi svojim naručiocima i društvu uopšte ponudili najefikasnije usluge po ceni i uticaju na životnu sredinu u najširem smislu (ekonomskom, ekološkom, energetskom itd. ) .

Kako je Evropski parlament već naveo<sup>41</sup> ova profesija mora nastati na osnovu `jedinstvene transparentne zamisli lake za izvodjenje` koja će jasno definisati sve odgovornosti u celom logističkom lancu i sačiniti odgovarajuća transportna dokumenta. Komisija će na osnovu toga sačiniti predlog 2003. godine.

#### 2. Tipizirati kontejnere i svop sanduke

Klasični kontejneri za brodove ne mogu da odgovore svim potrebama pošiljalaca. Preuski su da u njih stanu dve standardne palete jedna pored druge. Osim toga, zbog širine velikih kontejnera koje koriste kompanije iz SAD i Azije za izvoz širom sveta nastaće problemi bezbednosti na putevima Evrope pri dostavi na krajnju adresu.

---

<sup>41</sup> Izveštaj U. Stockmann od 21 januara 1999 i gđja A.Poli Bortone, 27. novembar 2000.

Iz tog razloga prevoznici u Evropi su zamislili šire kontejnere pogodne za palete i bez problematične dostave. Mnogi imaju svop sanduke koji se mogu lako prebacivati sa železnice na drum (i obratno). Širi su od kontejnera, laka je paletizacija, ali su lomljiviji i ne mogu se slagati jedan na drugi. Moraju se uložiti trud da se konstruišu i tipiziraju nove tovarne jedinice koristeći prednosti kontejnera, svop sanduka i optimalnog intermodalnog pretovara. Ova tema koja je već naglašena u izveštajima Evropskog parlamenta<sup>42</sup> je jedna od tema koje Komisija želi da istraži u šestom okvirnom programu RTD. Komisija može eventualno da izradi predlog za harmonizaciju u ovoj oblasti u 2003.

Komisija predlaže sledeći radni program

- da se tehničko rešenje `pomorskih autoputeva` unese u buduću reviziju transevropskih mreža
- da se prezentira novi program Marko Polo koji će najkasnije početi sa radom 2003. kao podrška intermodalnosti
- da se podstakne nastanak profesije integratora tereta i tipizacije tovarnih jedinica (kontejneri i svop sanduci). Predlozi u tom cilju biće podneti u 2003.
- da se popravi situacija sa vodenim transportom time što se će se uzajamno priznavati sertifikati za kapetane brodova na celoj mreži plovnih puteva u Zajednici i što će se sa partnerima u socijalnoj zaštiti razgovarati o minimalnim propisima koji će važiti za posadu, vreme provedeno na kormilu i navigaciji.

---

<sup>42</sup> Vidi prethodnu fusnotu



## DRUGI DEO: ELIMINISATI USKA GRILA

Sa rastom transporta koji prevazilazi ekonomski rast, uporno opstajanje i zaista veliki broj uskih grla na glavnim međunarodnim putevima predstavlja glavni problem za transportni sistem u Evropi. Bilo da se nalaze u predgradjima gradova ili su prirodne barijere ili granice, ova uska grla utiču na sve vidove transporta.

Ukoliko infrastruktura nije međusobno povezana i bez uskih grla, kako bi omogućila fizičko kretanje robe i lica, interno tržište i teritorijalna kohezija Unije neće biti u potpunosti realizovani.

### *Uska grla koja se mogu predvideti*

*U pograničnim oblastima, postojeća mreža infrastrukture još uvek odražava uske nacionalne poglede ( ponekad i stavove iz 19. veka), koji su uticali na njenu izgradnju. Wattrelos u Francuskoj, koji nije povezan sa mrežom autoputeva u Belgiji, koja prolazi na samo par metara dalje, predstavlja dobar primer nefunkcionalnosti i neusklađenosti koje se mogu pojaviti. Između Nemačke i Francuske, gradovi Kehl i Strazbur su još uvek povezani samo putem jedne trake puta malog kapaciteta koja prelazi preko uskog mosta na Rajni. Na Pirinejima, jedna uska traka prelazi granicu kako bi povezala nacionalne sisteme sa duplom trakom. Međutim, problemi nisu samo u pograničnim predelima. U Bordou, dvokolosečni most koji je star skoro čitav vek mora da se koristi za TGV, regionalne vozove i teretne vozove kako bi se obezbedio prevoz iz Severne Evrope za Španiju, Pirineje ili oblast Tuluz. Slično ovome, na putevima i autoputevima, nedostatak mostova znači da susretanje lokalnih, medjuregionalnih i međunarodnih tokova stvara poznato usko grlo u Bordou. Malo toga je uradjeno u smislu upravljanja transportom i pružanja informacija korisnicima na ovim putevima. Drugo čuveno usko grlo uključuje jedno za čije postojanje je razlog kašnjenje u izgradnji Lanaye Locka, koji sprečava povezivanje reka Meuse i Rajne, i pojedinih deonica na Dunavu (tj. Straubing-Vilshofen).*

Paradoks je što ova uska grla i dalje ostaju, iako je Evropska Unija usvojila ambicioznu politiku o transevropskoj mreži. Maastricht sporazum je dao Zajednici ovlašćenja da uspostavi i razvije transevropsku mrežu. 1993. Komisija je uložila sve napore da transevropska mreža dobije najveći prioritet, kao što je i istaknuto u Izveštaju o rastu, konkurentnosti i zaposlenju. Konceptija mreže transportnog sektora se u početku oslanjala u velikoj meri na nacionalne infrastrukturne planove, naročito na klasične drumske i železničke mreže. Šefovi država i vlada su sami odlučili da daju stimulans razvoju ovakve politike, naročito kada su 1994. osnovali grupu koju čine njihovi lični predstavnici koji su, fokusirajući se na postojeće nacionalne prioritete, izabrali čuvene projekte Evropskog Saveta iz Essena, koji su privukli pažnju investitora u izvesnoj meri.<sup>43</sup>

<sup>43</sup> Metoda koju je usvojila Grupa licnih predstavnika sefova država i predstavnika vlada, "Christopher" grupa, je bila da se sagledaju prioritete na nacionalnom nivou ( pristup odozdo nagore) umesto da se prvo razmotre evropski prioritete ( pristup odozgo-nadole).

**1996., prve smernice za razvoj transevropske transportne mreže su usvojene odlukom Parlamenta i Saveta, dovodeći pod isti okvir ove prioritete po odluci Saveta iz Essena kao i koncepte i kriterijume za svaki vid transporta koji omogućavaju druge projekte od opšteg interesa.** Ove smernice su tako pomogle da se identifikuju projekti u koje je kanalisani veliki deo finansijskih sredstava za EU infrastrukturu (budžet za transevropsku mrežu, Kohezioni fond, Strukturni fondovi)<sup>44</sup>, kao i iz Evropske Investicione Banke. Prioritetne oblasti identifikovane pomoću ovih smernica služe takodje kao referenca za drugu regulativu u Zajednici koja je usmerena na medjunarodni saobraćaj (zabrane putovanja vikendom) ili interoperativnost mreža (interoperativnost železnica).

Danas je očigledno da je razvoj transevropske mreže ne samo daleko od toga da bude jednoobrazan, već se vrlo sporo i razvija. **Jedva je završeno 20% planirane infrastrukture po odluci iz 1996.** Diskutabilno je da li će ona moći da se završi do planiranog krajnjeg roka 2010. Očigledno je da je značajan progres ostvaren pružanjem pomoći regionima i zemljama koje zaostaju u pogledu putne infrastrukture, iz Kohezionog fonda, kako bi bila skoro identična sa onima u drugim regionima i zemljama kako je potvrđeno u drugom izveštaju Kohezionog fonda. Odredjeni glavni projekti kao što su Oresund fiksna veza i Malpensa aerodrom su završeni prema planu. Medjutim, ostaje još mnogo toga da se uradi na drugim poljima. Samo 2800 km novih brzih pruga je trenutno u funkciji. Shodno sadašnjoj dinamici, proći će više od 20 godina pre nego što se završi 12 600 km brzih pruga koje su planirane 1996. Ova kašnjenja su posledica lokalne opozicije koja se protivi izgradnji nove infrastrukture, nedostatku jednog integrisanog pristupa tokom planiranja, procene i finansiranja prekogranične infrastrukture, kao i smanjenih javnih sredstava kao rezultat opšteg usporavanja investicija u transportnu infrastrukturu, koja je pala sa 1.5% BDP u 1970-toj na oko 1% u 1995.

**Bez obzira na bilo koje kašnjenje odredjenih projekata, podršku bi trebalo i dalje davati transevropskoj mreži koja je jedan važan faktor u evropskoj konkurentnosti i unapređuje veze između udaljenih regiona Evropske Unije i njenih centralnih tržišta.**

**Iz ovog razloga Komisija planira da predloži reviziju smernica za transevropsku mrežu u dve faze.**

**Prva faza u 2001** stremiće ograničenoj izmeni i dopuni postojećih smernica u skladu sa Članom 21 Odluke o smernicama<sup>45</sup> Ova verzija, koju je Komisija već trebalo da predloži 1999., ne sme biti prilika da se započne sa dodavanjem puno novih infrastrukturnih pravaca za koje nikakva finansijska sredstva nisu obezbeđena. Ona bi trebalo da se koncentriše na eliminaciju uskih grla na pravcima koji su već identifikovani, na završetak pravaca koji su odredjeni kao prioriteti radi rasterećenja saobraćajnih tokova usled proširenja Unije naročito u pograničnim regionima, i na poboljšanje pristupa udaljenim oblastima. U ovom kontekstu, spisak od 14 glavnih prioriternih projekata koje je usvojio Evropski Savet iz Essena treba ažurirati kao što je Parlament tražio nekoliko puta i Komisija pokušavala da učini još od 1997.

---

<sup>44</sup> Ukupno Eur 18 milijardi je procenjeno da je raspoloživo za finansiranje Zajednice tokom perioda 2000-2006 kroz različite finansijske instrumente za projekte od opšteg interesa u vezi transevropske mreže.

<sup>45</sup> Član 21 Odluke 1692/96/EC obezbeđuje da bi uputstva trebalo da se izmene i uzmu u obzir ekonomske razvoje i tehnološke razvoje na polju transporta, naročito u železničkom transportu.

**Druga faza u 2004** će obuhvatiti opširniju reviziju, u svetlu reakcija na Izveštaj čiji je cilj naročito uvođenje koncepta «pomorskih autoputeva», razvoja aerodromskih kapaciteta i uključivanje delova panevropskih koridora koji se nalaze na teritoriji zemalja kandidata uključujući i one koje još uvek neće biti članice Unije u to vreme. Ideja je koncentrisati se na primarnu mrežu koja se sastoji od najvažnije infrastrukture za međunarodni saobraćaj i koheziju na Evropskom kontinentu.<sup>46</sup>

U ovom kontekstu, Komisija će sagledati ideju o **uvodjenju koncepta deklarisanja evropskog interesa tamo gde se posebna infrastruktura smatra od strateške važnosti za neometano funkcionisanje unutrašnjeg tržišta i pomoći u smanjenju zagušenja saobraćaja, ali je od manjeg značaja za nacionalni i lokalni nivo. Ovaj mehanizam će biti projektovan da se pomogne u odluci da se ovi stavovi različitih učesnika na lokalnom, nacionalnom i evropskom nivou što više približe jedan drugom.**

Za sada, revizija transevropske mreže<sup>47</sup> znači koncentrisanje na deblokiranje glavnih arterija. Bez obzira na ishod vezan za prioritetne infrastrukturne pravce, glavni problem je kako rešiti teško pitanje finansiranja za koje Bela knjiga daje konkretne predloge, a najuočljiviji je združivanje sredstava.

## **I DEBLOKIRATI GLAVNE PRAVCE**

Revidirane smernice Zajednice za transevropsku mrežu moraju da postati deo održive politike zaštite životne sredine koja bi kao što je Evropski Savet iz Getenberga (Gothenburg European Council) naglasio, trebalo da « *se bavi sve većim zagušenjem i podstakne onaj vid transporta koji ne narušava okolinu*». Do konačne verzije, oni moraju da preusmere akcije Zajednice kako bi dozvolila razvoj multimodalnih koridora koji daju prioritet prevozu putnika i mreži brzih pruga za putnike. To takodje znači ograničeni broj novih osnovnih projekata infrastrukture. Najvažniji evropski pravci će takodje morati da imaju planove za upravljanje saobraćajem kako bi se bolje iskoristio postojeći kapacitet. Komisija će obezbediti opštu ravnotežu u izboru projekata.

### *A. Ka multimodalnim koridorima koji daju prioritet prevozu robe*

Uspostavljanje multimodalnih koridora koji prioritet daju prevozu robe zahteva visok kvalitet železničke infrastrukture. Fizičke karakteristike železnica u Evropi nisu spremne za masovni transport tereta. Niti se mogu redjati kontejneri jedan na drugi niti sastavljati dugi vozovi a sistem mora da se bori i sa gustim putničkim saobraćajem jer deli istu sa njim.<sup>48</sup>

Iako neće biti moguće u skorij budućnosti uspostaviti kompletnu železničku mrežu za teretni saobraćaj, kao u SAD, **investicijama se mora podstaći postepeni razvoj transevropskih koridora za prioritete ili čak isključivo za teretne vozove.** One će se sastojati uglavnom od postojećih pruga koje se prvenstveno koriste ili čak samo koriste za teretne vozove. U oblastima sa intenzivnim saobraćajem, naročito u urbanim oblastima, stvaranje posebnih pruga za prevoz

<sup>46</sup> Videti deo o proširenju Unije.

<sup>47</sup> Predloženo paralelno sa ovom Belom knjigom

<sup>48</sup> U principu, ove pruge projektovane za vrlo brze vozove ( preko 250 km/h) koriste samo brzi vozovi, a jedina roba koja se transportuje je ekspres roba.

tereta i za prevoz putnika biće rukovodeći princip u razvoju mreže što će zahtevati izgradnju novih pruga ili obilaznica oko železničkih čvorova. U ostalim oblastima, postepeno uspostavljanje koridora koji daju prioritet teretnom prevozu ostvariće se putem povećanjem kapaciteta uključujući modernizaciju i obnovu infrastrukture na alternativnim pravcima sa malim intenzitetom saobraćaja ili putem razvoja sistema za upravljanje saobraćajem (kontrola programa i signalizacija) koji će još efikasnije razdvajati vozove.

**Pristup železnice lukama** obezbeđuje jednu ključnu vezu u multimodalnim koridorima gde se prioritet daje teretnom prevozu. Ovo je bitan uslov za razvoj kratkolinijskog pomorskog transporta da se smanji saobraćaj preko Alpa i Pirineja.

**Terminali** preko kojih se roba usmerava na konačne destinacije ili na kojima se vozovi sastavljaju su najkritičnija uska grla. Na teretnim terminalima otvorenim za sve prevoznike javne stimulatívne investicije u ranžirne stanice i prevoznu opremu mogu da odigraju važnu ulogu u povećanju kapaciteta, naročito u intermodalnim terminalima.

### *B. Mreža brzih pruga za prevoz putnika*

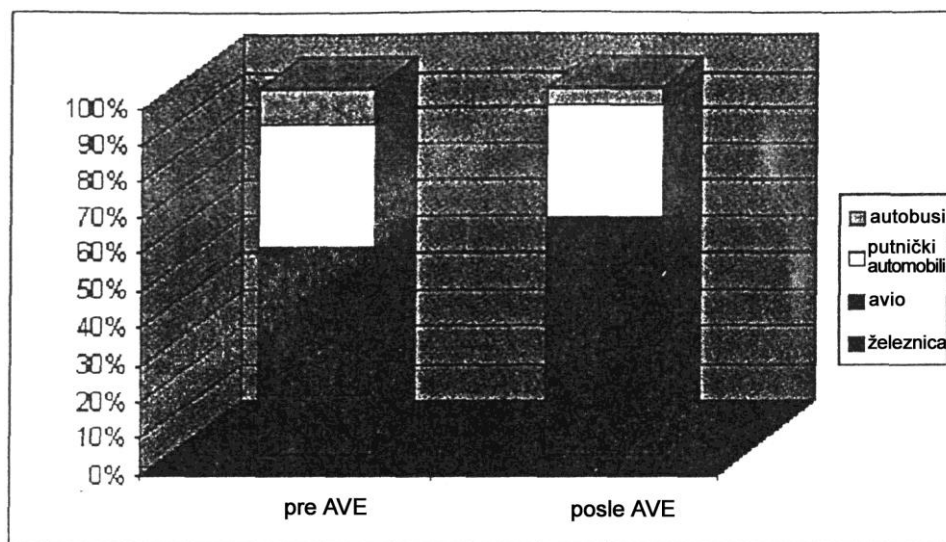
Sve veće razdaljine izmedju centara na suprotnim krajevima Unije kako se ona uvećava znači da je neophodna efektivna mreža brzih pruga za prevoz putnika. Takva mreža se sastoji od brzih pruga, modernizovanih, veza i sistema koji će omogućiti integraciju vazdušnih i železničkih transportnih usluga i aerodroma.

Ambiciozni programi za razvoj **železničke mreže velikih brzina** poslednje dekade moraju da se nastave kako bi se ostvario ovaj cilj. Ovo ne znači da se mreža za robni prevoz ne može uspostaviti. Nasuprot, tome one su obe deo istog pokušaja da se poveća kapacitet železničke mreže u celini. Uprkos rečenom, poteškoće u iznalaženju finansija u prošlosti diktirale su stepen opreznosti u određivanju ciljeva. Pomoć za nove brze pruge mora biti vezana za razvoj teretnih kapaciteta tako što će se osloboditi pruge koje su prethodno koristili putnički vozovi, a koje će sada teretni vozovi moći da koriste mnogo lakše.<sup>49</sup>

Na deonicama gde je nemoguće izgraditi nove linije, poboljšanje postojećih koloseka za brze vozove je rešenje koje nudi adekvatni nivo komfora i usluga zahvaljujući progresu sa tehnologijom tilting, lebdećih vozova.

---

<sup>49</sup> Da bi se pokrile određene deonice gde je teško izgraditi nekoliko koloseka, kao što je to u tunelima ili na dugim mostovima, biće neophodno da se železnica koristi i za teretni i za putnički saobraćaj



Na mnogim pravcima, brzi vozovi su vrlo atraktivna alternativa avio saobraćaju u smislu vremena, cene i komfora, naročito ukoliko se vreme dolaska do aerodroma od centra grada uzme u obzir. Nasuprot široko preovladjujućem mišljenju, prednost brzih putničkih vozova nije limitirana samo na putovanja koja traju manje od tri sata. Između Pariza i Mediterana, pre inauguracije nove brze pruge, učešće brzih pruga na tržištu je premašivalo 25% iako je vreme putovanja do Marselja i drugih stanica na Azurnoj obali trajalo više od četiri sata.<sup>50</sup>

Prethodni grafikon<sup>51</sup> pokazuje da je učešće avio saobraćaja između Madrida i Sevilje na tržištu opalo sa 40% na 13% sa uvođenjem nove brze pruge (AVE). Slično ovome, između Pariza i Brisela, učešće putovanja automobilima na tržištu je opalo za skoro 15% od kada je Thalys započeo sa radom.

U planiranju mreže bi stoga trebalo iskoristiti prednost vozova velikih brzina da zamene avio transport i ohrabre direktore železničkih kompanija, avio saobraćaja i aerodroma da se **ne samo takmiče već i da saradjuju**.

**Investicije usmerene u integraciju mreže brzih pruga i vazdušnog transporta treba ohrabriti.** Ova investicija bi trebalo usmeriti u železničke stanice na aerodromima i šaltere za prijavu putnika i prtljaga na železničkim stanicama. Druge mere bi mogle da podstaknu integraciju sistema i usluga za informisanje putnika, rezervacije, izdavanje karata i prevoz prtljaga što olakšava putnicima da se prebace sa jednog vida prevoza na drugi.<sup>52</sup> Inače bez novih centralnih aerodroma (hub) planiranih za skoriju budućnost, mreža brzih pruga za putnike u Evropi se završava sa nekoliko manjih aerodroma u regionima do kojih ne dolaze brze pruge.

<sup>50</sup> Otvaranje brze pruge u punoj dužini juna 2001. skratilo je vreme putovanja između Pariza i Marselja na 3 sata

<sup>51</sup> AVE: Alta Velocidad Espanola

<sup>52</sup> Integracija železničke mreže brzih pruga i aerodroma bi takodje trebalo da doprinese bržem teretnom transportu, naročito u službi ekspres pošte pošto se za sada skoro 50% pre i posle avio prevoza, sektor koji je u ekspanziji, obavlja drumom.

### *C. Poboljšati saobraćajne uslove*

**Posebne mere upravljanja saobraćajem** koje se koordiniraju na evropskom nivou mogu da proizvedu opšte poboljšanje saobraćajnih uslova na glavnim međugradskim pravcima ma koji uzroci zagušenja bili u pitanju (udesi, vremenski uslovi, opasnosti koje se ponavljaju, itd.). Ima dosta upravljača drumskom infrastrukturom u Evropi koji sada imaju iskustvo u ovoj oblasti. Niz godina je Evropska Unija obezbeđivala finansijske podsticaje da se ove mere uvedu u međunarodne koridore. Ovakve mere su već primenjene između Nemačke i Holandije (tj. Preusmeravanje saobraćaja na pravcu Keln - Ajndhoven) i niz proba je u toku između zemalja Beneluksa i njihovih suseda kao i na prelazima Alpa i Pirineja (naročito između Francuske i Italije). **Do 2006, sve glavne transevropske veze bi trebalo da imaju planove za upravljanje saobraćajem.**

Za teška teretna vozila, precizno upravljanje saobraćajem u špicovima će omogućiti da budu ponudjeni pogodniji pravci, bolji red vožnje i pomoć vozačima. To bi moglo da dovede do povećanja kapaciteta i smanjenja rizika od udesa i zagađenja.

### *D. Veliki projekti infrastrukture*

**Od četrnaest projekata** <sup>53</sup> koje je odobrio Evropski Savet iz Esena, tri su do sada završena, a ostalih šest su u izgradnji, i trebalo bi da se završe do 2005, kao brza pruga Barselona-Figueras. Što se tiče ostalih projekata, alpske deonice koje zahtevaju izgradnju vrlo dugih tunela kao što je Lion-Torino susreću se sa mnogobrojnim poteškoćama i zastojećima zbog tehničkih nepredvidivosti i teškoća u nalaženju sredstava za njihov završetak. Isto tako, novo evropsko usko grlo će se pojaviti na Pirinejima ako se ništa ne učini da se obezbedi nesmetan prelaz. Takođe postoji potreba da se lansiraju ili modifikuju ostali glavni projekti. Ove promene su razlog zašto lista prioriternih projekata koju su utvrdili na državnom nivou 1994. treba da se ažurira i ugradi u smernice usvojene od strane Evropskog Parlamenta i Saveta. Implementacija ovih projekata takođe ukazuje na potrebu bolje bezbednosti u tunelima.

#### 1. Završavanje pravaca kroz Alpe

Uprkos poteškoćama da se završe prema planu, dva projekta koji uključuju železničke veze na Alpima ostaju prioriterni projekti od posebne važnosti koji će u okviru celokupne politike transporta na Alpima pomoći da se prebaci deo sve većeg drumskog saobraćaja na železnicu u ovom regionu, koji je raskrsnica u trans-evropskoj mreži. Rast saobraćaja u koridoru Rone pokazuje hitnu potrebu da se preduzmu mere.

Finansijska pomoć Unije u formi direktnih doprinosa tokom poslednjih deset godina nije stvorila dovoljni efekat poluge da se države članice obavežu da završe ove velike projekte u Alpima u skladu sa dinamikom koju je utvrdio Evropski Savet iz Esena, tj. do 2010.

---

<sup>53</sup> „Christophersen“ grupa je identifikovala 26 glavnih prioriternih projekata, od kojih je 14 najvažnijih odobrio Evropski Savet iz Esena 1994. Spisak ovih projekata je naknadno ugrađen u Aneks III Evropskog Parlamenta i Odluku Saveta za smernice za razvoj transevropske mreže.

Može se očekivati da će novi način eksploatacije postojećih tunela, iz zahteva bezbednosti, dovesti do neznatnog smanjenja kapaciteta, što bi odmah moglo da se prevede u povećanje zagušenja. Prema studiji italijanskog operatera tunela Frejus, jedini drumski tunel u Alpima na pravcu Francuska-Italija se već koristi 20% iznad maksimalnog kapaciteta što novi propisi o bezbednosti dozvoljavaju. Ponovo otvaranje Mon Blan tunela koje je planirano za kraj 2001 smanjiće ovaj pritisak u nekoj meri. Međutim, jasno je da će propisi za teška teretna vozila biti i dalje mnogo rigorozniji od onih koja su bila na snazi pre nesreće 1999. godine, ako se i ne pominje činjenica da se lokalno stanovništvo sve više protivi prisustvu ovih teških teretnih vozila. Usvajanje bilateralnih sporazuma između Evropske Unije i Švajcarske i završetak švajcarskog programa nove Alpske železničke veze predstavljaju korak napred u procesu poboljšanja Alpskog tranzita. Međutim, ove mere će doprineti samo da se olakša teška situacija u smislu zagušenja: transportnom sistemu u ovom regionu ne treba *placebo* već stvarno rešenje za prisutne probleme.

Jedna alternativa putnim pravcima kroz Alpe i dopuna sadašnjoj železničkoj mreži je neophodna u sledećih deset godina, što znači da će se postupiti na osnovu čvrste obaveze da se uspostavi nova železnička veza između Liona i Torina, o čemu se već odlučilo na Evropskom Savetu iz Esena, mora raditi bez odlaganja, jer ako toga ne bude pomenuti regioni, Ronskih Alpa i Piemona će smatrati da im je ugrožena ekonomska konkurentnost. .

Slično ovome, kvalitet života onih koji žive u Tirolu i Alto Adide ima izgleda da se pogorša dalje zbog konstantnog i sve jačeg saobraćaja teških kamiona, pa za završetak novog Brenner tunela između Minhena i Verone treba dati razumni rok. Pored ovih regija, ovim uskim grlima će biti pogodjeni tokovi saobraćaja na pravcu istok-zapad, između Iberijskog poluostrva i centralne Evrope i Balkana.

## 2. Lakši prolaz kroz Pirineje

Ukoliko se ništa ne uradi da se poboljša prolaz kroz njih, uska grla bi mogla da se jave i na Pirinejima, preko kojih prelazi dugolinijski saobraćaj od čega je polovina uključena u trgovinu između Iberijskog poluostrva i zemalja iza Francuske. Studije franko-španskog centra o transpirejskom saobraćaju su pokazale da više od 15 000 teških vozila predje dnevno s jednog na drugi kraj ovog planinskog lanca i da ovaj saobraćaj raste po velikoj stopi (+ 10% godišnje). 1998, tokovi između Španije i Evrope su već dostigli 144 miliona tona godišnje (53% drumom, 44% morem i 3% železnicom). Centar procenjuje da će do 2010- 2015, dodatnih 100 miliona tona morati da se distribuira između različitih vidova prevoza. Poboljšanje postojećih linija i završetak HST South će omogućiti da se kapacitet poveća u srednjem roku, a postoji i mogućnost kratkolinijskog pomorskog transporta. Kapacitet ove vrste koji je pravo rešenje zavisiće od toga da li operateri mogu da računaju na brodare. U tom kontekstu, novi železnički kapacitet će morati da prodje kroz centralne Pirineje. **Iz tog razloga Komisija predlaže pri reviziji smernica za transevropsku mrežu da se unese veliki projekat železničkog prelaza preko Pirineja (Aneks III), s tim da se ovaj pravac prepušta ostavlja zainteresovanim zemljama na dogovor.**

Ovo postavlja pitanje modernizacije postojeće pruge Pau-Saragose preko Canfranca kako bi se obezbedilo kratkoročno poboljšanje prolaza kroz Pirineje. Uprkos malom kapacitetu za neke

dugoročne potrebe<sup>54</sup>, cilj je da se postojeći tunel upotrebi, a da pošiljaoci robe i prevoznici budu podstaknuti da svoju logistiku okrenu ovom prelazu velikog kapaciteta u budućnosti. Stoga se predlaže da se ova pruga unese u nacrt plana železnice u postojećim revidiranim smernicama pod uslovom da je to ono što vlade dveju predmetnih zemalja žele. Pored pozitivnog aspekta ovog projekta u zaštiti životne sredine na Pirinejima, Komisija će usmeriti svaku finansijsku pomoć u ovaj projekat čime će popločati put za vezu velikog kapaciteta u okviru dugoročnog, ekonomično izvodljivog programa koji će dovesti do prekogranične koordinacije.

Takodje će biti neophodno da se ponovo razmotri pitanje buduće drumske veze kroz Pirineje koja će iz razloga vezanih za uticaj na životnu sredinu, troškove i prihvatanje od strane lokalnog stanovništva obezbediti podršku da se usvoji prevoz tipa `piggyback`.

### 3. Lansirati nove prioritetne projekte

Potreba da se pokrenu, ubrzaju ili modifikuju prioritetni projekti je očigledna. Spisak „posebnih“ projekata u Aneksu III odluke o smernicama za transevropsku mrežu („Esen“ spisak) se može izmeniti i dopuniti zajedničkom odlukom Evropskog Parlamenta i Saveta. Komisija stoga predlaže da se projekti koji su već završeni ili treba uskoro da se završe, budu skinuti sa spiska i da se doda vrlo ograničeni broj novih velikih projekata.<sup>55</sup>

**Pored projekta za novi prelaz sa visokim kapacitetom na Pirinejima koji je prethodno pomenut**, novi ili dopunjeni projekti koje Komisija razmatra da uključi u predlog su :

- \* **Istočno-evropski voz velike brzine/ kombinovani transport:** Iz istorijskih razloga, malo je ulagano u razvoj zapadno-istočnih veza do zemalja kandidata. Medjutim, trgovina sa ovim zemljama već stvara značajne saobraćajne tokove. Na železničkom koridoru duž Dunava, više od 60% saobraćaja je već međunarodni. Prognoze ukazuju na održivi rast saobraćaja. S toga je neophodno olakšati razvoj zapadno-istočne železničke veze visokog kapaciteta za prevoz robe i putnika od Štutgarta-Minhena do Salzburga/Linca-Beča. Ovaj projekat uključuje izgradnju ili modernizaciju 780 km koloseka za vozove velikih brzina i pruge za prevoz robe. Ako se ima u vidu proširenje Unije, ova pruga bi se mogla produžiti do Budimpešte ili čak Bukurešta i Istanbula. Kako je linija između Štutgarta i Manhajma u upotrebi, proširenje sadašnje TGV Istok (projekat br. 4) veze između Pariza i Manhajma preko Strazbura omogućiće kontinualni transevropski železnički koridor od Pariza do Beča.
- \* **Fehmarn Pojas:** Most/tunel koji preseca prirodnu barijeru Fehram Pojasa između Nemačke i Danske je ključna veza koja će upotpuniti pravac sever-jug koji spaja centralnu Evropu i nordijske zemlje i dozvoliti razvoj trgovine. Ovaj projekat koji je u toku i koji uključuje nedavno otvorenu Oresund vezu ima za cilj da predje pojas širok 19 km. Završetak ovog projekta, koji je još uvek u fazi izrade idejnog projekta treba da doprinese razvoju regiona Baltičkog mora.
- \* **Straubing-Vilshofen:** Cilj je da se poboljša plovidba Dunavom između Straubinga i Vilshofena u Nemačkoj. Ova deonica, previše plitka u dužini od 70 km, ne dozvoljava

---

<sup>54</sup> Pruga može da prihvati samo 2,8 miliona tona, tj. Jedva nešto više od 1% saobraćaja između Iberijskog poluostrva i ostatka Evrope do 2010-2015, i postavlja ozbiljna operativna ograničenja zbog velikih nagiba.

<sup>55</sup> Videti Aneks III



neprekinuti prolaz plovila. Eliminisanjem ovog uskog grla na putu Rajna-Majna-Dunav koji povezuje Severno more sa Crnim morem bi se ogromni teretni saobraćaj mogao prebaciti sa druma u ovom sve zagušenijem koridoru. Projekat, koji treba da se osmisli i realizuje u skladu sa zakonima Zajednice po pitanju zaštite životne sredine, bi potpomogao potpunu integraciju zemalja kandidatu u Evropsku Uniju i približio istočne Dunavske zemlje Uniji.

\* **Projekat satelitske radio-navigacije (Galileo):** Ovaj globalni projekat sa velikim potencijalom za upravljanje saobraćajem i informacijama za korisnike transevropske mreže, takodje zbog velikog broja aplikacija u sektorima van transportnog, zahteva intenzivnu fazu razvoja do 2005, pa razrade da bi bio pušten u rad 2008 ( videti Peti deo).

\* **Interoperativnost Iberijske železničke mreže brzih pruga:** Razlika u širini koloseka između mreže na Iberijskom poluostrvu i ostatku transevropske mreže je glavna prepreka uspešnom radu evropskog železničkog sistema u celini. Na osnovu španskih i portugalskih planova za brze pruge koji uključuju izgradnju novih pruga i modernizaciju postojećih uskladjivanje širina koloseka u Španiji i Portugalu sa evropskim standardima do 2020 će poboljšati veze između Španije i Portugala i ostatka transevropske mreže.

Čitav niz postojećih projekata takodje treba da se redefiniše. Železnička veza Verona-Napulj sa ogrankom Bolonja-Milano, na primer, bi trebalo da se doda projektu Minhen-Verona Brenner (projekat br. 1). Ovih 830 km novih brzih pruga će obezbediti bolje veze ovog železničkog koridora Sever-jug i velikih gradova i industrijskih oblasti na Italijanskom poluostrvu. Da bi se poboljšala veza između mediteranskog ogranka HST Juga Madrid-Barselona-Montpelje (projekat br. 3) i francuske mreže, trebalo bi da se produži do Nima. Ovih dodatnih 50 km će povezati ovaj projekat sa pravcem Pariz-Marsej, poboljšati rentabilnost prekogranične deonice između Perpinjana i Figuerasa i olakšati carinjenje tereta.

*Mapa „konkretnih“ projekata usvojena 1996 (Esen lista)  
Mapa mogućih „konkretnih“ projekata*

#### 4. Poboljšati bezbednost u tunelima

**Bezbednost u dugim tunelima je drugi aspekt od vitalne važnosti za razvoj transevropske mreže.** Značajan broj drumskih ili železničkih prekograničnih veza, bilo u fazi projektovanja ili izgradnje, uključuje velike tunnelske deonice, koje ponekad premašuju 50 km. Ovi projekti koji su već primili ili će dobiti finansijsku pomoć od Zajednice obuhvataju 8km dug tunel Somport između Francuske i Španije, železničku/drumsku vezu između Danske i Švedske (Oresund), buduću transalpsku železničku vezu Lion-Torino, projekat Brenner i brzu prugu Bolonja-Firenca koja je u gradnji, gde će 60 od 90 km biti u tunelima. Postojeća infrastruktura u nekim delovima, i železničkim i drumskim, je dotrajala i stara (80% železničkih tunela je izgradjeno u 19. veku), ili ima sve više poteškoća da se izbori sa sve nemilosrdnijim rastom saobraćaja. Važeća državna regulativa se u mnogome razlikuje: neke zemlje članice imaju propise o bezbednosti u tunelima dok je u drugim ono je u začetku ili ne postoji. Evropska Unija može da pomogne da se unapredi bezbednost kako tehničkih rešenja tako i u eksploataciji.

Stoga bi trebalo razmotriti **Evropske propise, koji bi mogli da budu u formi direktive za harmonizaciju standarda o minimumu bezbednosti**, i da na taj način postave uslove kojima se garantuje visok stepen bezbednosti za korisnike tunela na drumu i železnici, naročito one koji čine deo transevropske transportne mreže.

Pored toga, Komisija će biti vrlo oprezna kada su u pitanju mere bezbednosti za infrastrukturu koja uključuju tunelske deonice za koje Zajednica daje finansijska sredstva, iz budžeta za transevropsku mrežu.

## **II. GLAVOBOLJA ZBOG FINANSIRANJA**

Glavna prepreka u izvršenju infrastrukturnih projekata, pored tehničkih pitanja i pitanja zaštite životne sredine, ostaje i dalje poteškoća da se prikupi kapital. Komisija je u ovom pogledu uključila alarm u svojoj Beloj knjizi iz 1993 za rast, konkurenciju i zaposlenost. Sugestija da se prikupi zajam preko obveznica koje bi izdala Unija kako bi se pomoglo finansiranje nije podržana. Glavobolja oko finansiranja i dalje ostaje prisutna. Da bi se ovaj problem prevazišao, ne samo da bi finansiranje iz javnog i privatnog sektora trebalo da bude primereno zadatku, već bi trebalo da se primene i inovativne metode finansiranja.

### *A. Limitirani javni budžeti*

Tradicionalno, transportna infrastruktura se gradi **javnim finansijama**, bilo regionalnim, nacionalnim ili na nivou Zajednice. Većina drumskih ili železničkih projekata koji su trenutno u toku slede ovaj model. U ovim uslovima, društvo je to koje kao celina daje doprinos. Sredstva koja su potrebna da se razvije transevropska transportna mreža prevazilaze 110 milijardi evra samo za glavne prioritetne projekte, što je značilo da su neki projekti trebalo da budu selektirani pre drugih. Javno finansiranje je stoga dalo prioritet brzim prugama u okviru država članica, kao što je linija Pariz-Strazburg TGV na štetu projekata kao što su prelazi preko Alpa, koji predstavljaju međunarodni zadatak uglavnom usmeren na prevoz tereta i koji stoga zbog prekogranične prirode izgleda da su manje rentabilni od drugih projekata. Logika koja diktira nacionalni izbor nije nepovezana sa neravnotežom između drumu i železnice.

Kao dopuna nacionalnim sredstvima, **finansiranje od strane Zajednice** ( Strukturni fondovi, Kohezioni fond i budžet za transevropsku mrežu) stoji na raspolaganju za izradu studija ili radove u formi direktnih subvencija.<sup>56</sup> U slučaju budžeta za transevropsku mrežu, doprinos Zajednice je ograničen na 10% ukupnih troškova investicija. Cilj je da se olakša finansiranje projekata na bazi sufinansiranja projekata ili studija pre projekata, da se mobilizuju i koordiniraju potencijalni investitori i da se stimulišu inovativni finansijski paketi. Za projekte koji traju više godina, Komisija je predložila osnivanje višegodišnjeg indikativnog programa za 2001-2006, po kome se bolje rasporediti rashodi i osigurati kontinuitet finansijske pomoći Zajednice sa stanovišta promotera.

Iskustvo je, međutim, pokazalo da u nekim slučajevima, naročito u onim koja uključuju prekogranične prioritetne projekte kao što je Lion-Torino ili budući centralni prelaz preko

---

<sup>56</sup> budžet za transevropsku mrežu takodje nudi subvencije na kamatnu stopu i garancije za zajam

Pirineja, sadašnja stopa doprinosa Zajednice nije dovoljan podstrek da bude poluga za mobilisanje i koordiniranje tražene investicije. Stoga se predlaže da se **ova stopa uveća za 20 %** za “kritične“ projekte sa visoko dodatom vrednošću za transevropsku mrežu i nizak društveno-ekonomski povraćaj na nacionalnom nivou. Tu se radi o projektima prekogranične železnice koja prelazi prirodne prepreke kao planinske predele ili vodena prostranstva koji zahtevaju de fakto velike građevinske objekte kao što su tuneli ili mostovi. Projekti transevropske mreže s ciljem da eliminišu jasno identifikovana uska grla na železnici na graničnim prelazima zemalja kandidata takodje će biti kvalifikovani jedan po jedan za ovu stopu od 20%.

Premda je za neke projekte koji se kvalifikuju za strukturne fondove, visina doprinosa Zajednice odlučujući faktor jer ta pomoć može da iznosi i 80% od ukupnih troškova ako dolazi iz Kohezionog Fonda, Zajednica u ostalim slučajevima odobrava umerena sredstva koja moraju da se dopunjavaju znatnim sredstvima iz ostalih izvora. Dostupan iznos od 4.170 miliona evra za period 2000-2006 godine iz budžeta za transevropsku mrežu, raspodeljen uglavnom na velike prioritetne projekte, pokriće samo mali deo potrebnih sredstava. Ovo pre svega znači, da je važno biti **selektivniji** pri izboru projekata a drugo, da je potrebno imati druga javna ili privatna finansiranja – ili kombinaciju i jednog i drugog – za realizaciju projekata. Da bi se maksimizirao povraćaj od pomoći Zajednice, bez čekanja na reviziju smernica, cilj nije samo da se suzi kriterijum selektivnosti već i da se obezbedi da finansiranje Zajednice bude mnogo **uslovljenije** tj. da se realizuju projekti koji garantuju povezanost dotične infrastrukture, da su interoperativni, da doprinose razvoju intermodalnosti, da su bezbedniji i da mogu da vrate pomoć.

#### *B. Kako uveriti privatne investitore*

Za gradnju tunela ispod Lamaša, sredstva su obezbedili **privatni investitori**. Dok je ovaj projekat nedvosmisleno tehnički trijumf, iskazao je grozan finansijski gubitak za male štediše i velike finansijske grupacije. Glavna slabost finansijskog paketa ovog tipa leži u vremenskom raskoraku između kapitalnih izdataka i prvih prihoda, koji dolaze samo kada projekat postane operativan. Prvi prihodi ne moraju baš da znače profit. Najosetljiviji efekat ovog neuspeha na finansijskom nivou je bio nedostatak interesovanja kod dela privatnih investitora da finansiraju transportnu infrastrukturu, naročito prekograničnu kod koje je profit, iako često nizak, svakako siguran.

U pokušaju da se popravi ova situacija, Komisija je organizovala konsultacije od 1995 – 1997 koje su imale za cilj da ohrabre razvoj **javno-privatnog partnerstva**. Neki veliki – Oresund most/tunnel na primer – je finansiran ovim oblikom partnerstva. Garancije su takve da skoro čitav rizik podnosi Država. Uprkos ovoj prednosti, formula javno/privatnog partnerstva još uvek ne može da privuče privatne investitore, kao što i u drugim slučajevima nefleksibilnost nekih država ne podstiče razvoj javnog i privatnog sektora.

Uvodjenjem novih postupaka za **ugovore o javnim nabavkama** Komisija se nada da će postići veće uključivanje privatnog kapitala u finansiranje infrastrukture. Revizija odredbi o javnim ugovorima je već predložena<sup>57</sup> a jasniji propisi za koncesije za javne radove treba da dovedu do uključivanja privatnog sektora u što ranije mogućoj fazi planiranja projekta i veće pravne sigurnosti u takvom sastavu. Iskustvo je takodje pokazalo da je organizovanje samo jednog tela za nabavku i plasiranje sredstava preduslov za uspeh projekata u koje je uključen privatni sektor. Stoga treba ohrabriti takve mehanizme.

---

<sup>57</sup> COM (2000) 275 i COM (2000) 276.

### C. Nov pristup: udruživanje sredstava

Za mnoge velike, već decenijama ne postoji dobit na uložena sredstva.

#### **Veza Lion-Torino je knjiški primer novog mehanizma finansiranja**

*Poteškoće u finansiranju međunarodne deonice na novoj pruzi Lion-Torino između St. Jean de Maurienne i Busselono, sa dva velika tunela, jedan dužine 54 km, drugi 12 km, su idealna prilika da se primena novi pristup finansiranja koji ide izvan već proverenih i ispitanih formi. Nova trasa Lion-Torino (kombinacija železničke pruge, brze pruge i kombinovan prevoz) je jedna od 14 projekata koje je Evropski Savet u Esenu odobrio 1994. Ovaj projekat se smatra nedostajućom veznom prugom koja treba da do 2010 godine, poveže italijansku mrežu brzih pruga sada u izgradnji, sa francuskim odgovarajućim mrežom.*

*Sadašnju trasu, "Maurienne" (Chambery-Modane-Susa-Torino),<sup>58</sup>, koja povezuje Francusku sa Italijom preko tunela Mont Cenis (skoro 13 km) iz 1870-tih godina koriste putnički vozovi ali je od strateške važnosti izvan svega prevoz tereta između Italije i njenih suseda (Francuske-zemlje Beneluksa – Španije). Čak i na početku 1990-tih, zasićenje pruge je bilo blizu (u oba smera) sa oko 8 miliona tona, dok je sada ova cifra dostigla 10 miliona tona. U periodu od 1994 do 2000, **finansijska pomoć Zajednice za studije izgradnje novih veznih pruga je dostigla 60 miliona evra, što pokriva približno 50% ukupnih troškova.** Tako je do sada Zajednica bila najveći davalac sredstava za projekat.*

*Između 2001 i 2005, postojeća trasa će biti modernizovana i omogućiti bolji transportni rad (dvosistemske lokomotive da se skрати vreme putovanja) i nesmetan rast saobraćaja u toku narednih nekoliko godina i postaće trans-alpski šinski put. Bilateralan saobraćaj kao i tokovi između Atlanske Evrope i Balkanske Centralne Evrope u obilju promena će sigurno uskoro zasititi i ovaj modernizovani pravac. 11000 ili otprilike toliko teških vozila koji dnevno prodju kroz Francusku ili Švajcarsku do Italije su glavni izvor problema koje se sve manje i manje mogu tolerisati. **Na kraju konačno idemo ka tome da srljamo ka totalnoj paralizi regiona. Sve se mora uraditi da bi se obezbedila realizacija ovog projekta početkom sledeće decenije. Da bi se izbeglo dalje kašnjenje, moraju se pronaći drugi izvori finansiranja pored doprinosa zemalja članica i Zajednice.***

**Stoga novi infrastrukturni projekti moraju da imaju "dohodak" i pre nego što se stvori prvi operativni prihod. Prihodi od naplate na konkurentnim trasama – odmah po njihovoj amortizaciji - mogu da obezbede rezervni višak finansijskih sredstava.<sup>59</sup> Neki iznos od ovog prihoda bi stoga mogao da se upotrebi da se nadoknadi manjak u sredstvima finansiranja koja su potrebna da se završe drugi infrastrukturni projekti, naročito železnica, u regionu koji je u pitanju.**

<sup>58</sup> Trasa ima nagibe od skoro 35 : 1000 na francuskoj strani i 30:1000 na italijanskoj strani, ponekad je potrebno da po tri lokomotive vuku najteže vozove.

<sup>59</sup> A5-0345/2000.

Drugim rečima, putarina ili naknada se primenjuju u celoj oblasti radi finansiranja nekog drugog objekta infrastrukture. Ne možemo više da čekamo, kao što se čekalo sa tunelom ispod Lamanša, da otplatimo ono što je investirano tako što ćemo ubirati naknade od korisnika kad se taj objekat pusti u saobraćaj. Kad bi se ovaj pristup primenio na prelaz preko Alpa, autoput preko Alpa i tuneli bi doprineli finansiranju građevinskih radova na novim prelazima pre nego što se oni puste u saobraćaj. Švajcarska je usvojila radikalno rešenje o finansiranju ovog tipa kroz naplatu naknade teškim vozilima, počevši od kamiona Evropske Unije.

### **Švajcarska: poseban slučaj**

*Švajcarska je prva država koja usvaja program projekata železnice koji se više od 50% finansiraju od puteva. Švajcarci ne uzimaju tako olako pitanje prenosa robe sa puteva na železnicu: način finansiranja velikih železničkih objekata u periodu od sledećih dvadeset godina je predviđen posebnim članom Saveznog ustava (Član 196).*

*Ovim Članom se reguliše finansiranje železnice, i to modernizacija klasične železničke mreže i novih deonica kroz Alpe, koji su najambiciozniji infrastrukturni projekti u Alpima (tuneli Lotschberg i Gothard koji treba da se puste u saobraćaj 2007. I 2017. godine). Ukupni troškovi od više od 19 milijardi eura u periodu od više od dvadeset godina finansiraju se iz:*

- Putarine koja se naplaćuje teškim vozilima na putnoj mreži u Švajcarskoj što koja pokriva skoro polovinu ukupnih troškova planirane infrastrukture. Drumska teretna vozila iz zemalja trećeg sveta finansiraće skoro 20% od troškova za izgradnju infrastrukture kroz plaćanje putarine u tranzitu kroz Švajcarsku.*
- Deo sredstava od poreza na naftu, koji će finansirati 25% od troškova novih železničkih veza preko Alpa.*
- Povećanje PDV za 0.1% i zajam dobijen od Švajcarske Konfederacije i privatnih kreditora, obezbediće ostatak potrebnih sredstava. Železničke kompanije će morati da otplate ove kredite sa kamatom.*

*Novina ovog švajcarskog pristupa ogleda se u tome da se stvara poseban fond od naplate švajcarskim i drugim inostranim teškim teretnim vozilima. Savezni zakon od 19.decembra 1997. koji se odnosi na ovu naplatu je jasan i glasi: "naknade koju plaćaju teška vozila namenjena je da na dugi rok pokrije troškove infrastrukture i troškovi koje ima lokalna zajednica zbog takvog saobraćaja, ukoliko ovi troškovi nisu podmireni iz drugih naplata ili naknada. Namera je da se uvođenjem ove naknade pomogne da se poboljšaju okvirni uslovi za železnice na tržištu prevoza i da se više robe preveze železnicom."*

Nije neophodno da odgovarajuća sredstva budu obezbedjena na nivou Zajednice; ovo se bolje obavlja od strane zemalja ili upravljača infrastrukture, na nivou bilateralnih sporazuma. Popunjavani doprinosom od prihoda sa putnih pravaca sa gustim saobraćajem, ovi fondovi bi trebalo da budu dovoljna garancija za brze zajmove pod povoljnim uslovima na tržištu kapitala. Ovaj sistem bi mogao da pruži interesantnije rešenje i podstakne zainteresovane države da poboljšaju koordinaciju prekograničnih prelaza i udruže rizike u trendovima saobraćaja kod upravljača putnom i železničkom infrastrukturom.

Koncesionari za gradnju autoputeva, koji bi mogli da postanu kompletni partneri u izgradnji i menadžmentu ovih budućih železničkih veza, bi na kraju imali koristi time što bi pomagali da se rastereti zastoje u saobraćaju koji već loše utiče na njihove mreže. Taj sistem ne bio kazna za dotične regione. Finansijsko opterećenje bi podneli korisnici, uključujući vozila u tranzitu i iz drugih zemalja, i zamenilo bi se tradicionalno finansiranje iz poreza od strane stanovnika i preduzeća u zemljama ili regionima koji se prelaze.

Ovaj novi pristup obuhvata i mnogobrojne ideje koje se javljaju na nacionalnom nivou pošto je osnovni princip da se deo viška prihoda od naplate naknada za postojeću infrastrukturu prebaci na finansiranje završetka izgradnje veznih pravaca koji nedostaju u mreži i ovaj princip se već primenjuje ili se o njemu diskutuje u raznim oblicima u zemljama članicama. Takođe se ističe u i zveštaju od strane Paolo Kosta<sup>60</sup> Skupštini da *“treba uzeti u obzir da ukoliko se pojavi bilo kakav višak prihoda kada se podmire troškovi izgradnje infrastrukture i troškovi održavanja, ta sredstva bi mogla da se upotrebe za smanjenje eksternih troškova u istom vidu transporta u kome su nastali ili u drugim.”*

### ***Presedani i projekti u zemljama članicama***

*U Nemačkoj, vlada trenutno ispituje predloge nezavisne komisije (Pallmann Komisija) da se uvede nov sistem prava na korišćenje na osnovu predjenih kilometara, čiji bi se prihod mogao koristiti za finansiranje transportne infrastrukture uključujući i druge vidove transporta, s tim što bi se mogući štetni efekti ispitali od slučaja do slučaja. Ova mogućnost da dodje do štetnih efekata a koju predlaže Komisija i koja se uglavnom sastoji od cifara iz drumske industrije i predstavnici javnih radova i izvođača – jasno je usmerena ka projektima kao što je Brenner.*

*U Francuskoj, Investicioni fond za drumski i vodeni prevoz u zemlji, koji postoji od 1995<sup>61</sup> popunjen je porezom od 0.69 (eura)centi po km plaćen od strane koncesionara (“Porez na planirani drumski prevoz”)- Ovaj fond se može upotrebiti da bi se finansirali projekti infrastrukture, od kojih više od polovine na železnici.*

Ovaj pristup takodje sugerise reviziju sadašnjeg zakonodavstva Zajednice, koja ne samo da ne uspeva da prenese sredstva dobijena od naplate putarine na projekte infrastrukture železnice, već čak može i da se interpretira da ometa takav prenos sredstava. Direktiva za naplatu putarine za teška vozila za korišćenje nekih infrastrukture<sup>62</sup> stoga ograničava iznos putarine do iznosa troškova izgradnje, rada i razvijanja putne mreže. Premda po toj Direktivi se ne “sprečava da Države Članice daju svoj doprinos zaštiti čovekove sredine i uravnoteženom razvoju transportne mreže procenat iznosa naplate ili putarine za korisnika, pored svega toga istina je da je metod računanja putarine predviđen ovim zakonodavstvom i ograničava iznos do troškova izgradnje, rada i razvoja drumske mreže. Kako je Evropski Parlament naglasio, postoji intrigantna kontradikcija u ovoj odredbi, jer iznos putarine ne može da se odnosi i na troškove izgradnje, rada i razvoja mreže infrastrukture a i da se istovremeno koristi za zaštitu čovekove sredine i uravnotežen razvoj transportne mreže. Mogućnost da se iskoristi deo iznosa putarine za finansiranje, na primer, projekata železnice je stoga zakonski dvosmislen, i ova zakonska nesigurnost bi trebalo da se otkloni što je pre moguće.

<sup>60</sup> A5-0345/2000

<sup>61</sup> Iz tehničkih razloga ovaj fond je dobio sredstva 2001. godine.

<sup>62</sup> Direktiva 1999/62/EC o obračunu naknada za teška teretna vozila kada koriste pojedine objekte infrastrukture.

Uvođenje novog okvira za naplatu infrastrukture Zajednice kako je najavljeno i Delu Tri, doneće promene i usaglašavanja oko toga da se dozvoli Zemljama Članicama da mogu da koriste sredstva iz naplate infrastrukture da bi se pronašao ovaj tip projekta.

**Što se tiče smernica za transevropske mreže**, Komisija planira da predloži:

**U 2001**, prilagođavanje sa sadašnjim pravilima s ciljem da:

- *se otklone uska grla* i podstakne gradnja železničkih koridora gde bi se prednost dala prevozu tereta, zatim veća integracija brzih pruga i avionskog prevoza, i uvođenje saobraćajnih menadžment planova na glavnim drumskim pravcima;
- *Izmene i dopune liste „specifičnih projekata“* ( „Esen lista“) usvojena od strane Zajednice 1996 dodavanjem velikih projekat. Radi ilustracije :
- *Železnički prevoz tereta visokog kapaciteta* kroz Pirineje;
- *Istočno-Evropska brza pruga/ kombinovan prevoz: Pariz-Štuttgart-Beč;*
- *Fehmarn Belt most/ tunel između Nemačke i Danske;*
- *Galilej satelitski radio-navigacioni projekt;*
- *Bolja plovnost Dunava između Straubinga i Vilshofena;*
- *Verona-Napulj železnička pruga, uključujući deonicu Bolonja-Milano;*
- *Međuooperativnost Iberijske brze železničke mreže.*

**U 2004, velike ikzmene smernica** o transevropskoj mreži s ciljem da se integrišu mreže zemalja kandidata, uvođenje koncepta „pomorskih autoputeva“, razvoj kapaciteta avionskog prevoza i bolje veze sa udaljenim regionima.

**Što se tiče finansiranja infrastrukture**, Komisija planira da predloži:

- *izmenu propisa o finansiranju* transevropske mreže, povećavajući na 20% maksimalni doprinos Zajednice za pogranične projekte koji prelaze preko prirodnih barijera kao i projekte na granicama zemalja kandidata;
- *Stvaranje okvira u Zajednici putem koga će moći* da kanališe prihod od naknada na konkurentnim deonicama u izgradnju nove infrastrukture, naročito železnice.

**Što se tiče tehničkih propisa**, Zajednica planira da predloži:

- *Harmonizaciju minimalnih sigurnosnih standarda* za puteve i železničke tunele koji formiraju deo transevropske transportne mreže;
- *Direktivu namenjenu da garantuje interoperativnost sistema* naplate putarine na transevropskoj drumskoj mreži.

## TREĆI DEO: STAVITI KORISNIKE U SRCE SAOBRAĆAJNE POLITIKE

Bilo da su u pitanju obični ljudi ili stručnjaci iz saobraćajnog sektora svi treba da uživaju u saobraćajnom sistemu koji zadovoljava njihove potrebe i očekivanja.

Korisnike stoga treba staviti u srce saobraćajne politike.

Korisnici su prevashodno zabrinuti za **bezbednost na drumu**, jer smatraju da je ona uvek ugrožena. Oni takodje žele da znaju šta plaćaju kada koriste autoput ili javni prevoz. Korišćenje infrastrukture i hvatanje u koštac sa problemom zagađenja životne sredine i zagušenjem košta. Zato je sada vreme da se kaže **šta koliko košta** tako da odluke o vidovima saobraćaja koje će biti donete budu potpuno jasne i smislene.

Ljudi ne žele samo da se prevezu na bezbedniji način, već očekuju jasne i fleksibilne uslove prevoza, posebno kada treba da koriste različite vidove transporta. Takodje traže da se njihova **prava** ozbiljnije uzimaju u obzir.

Konačno, korisnici očekuju da imaju **funkcionalniji prevoz u gradovima i velikim centrima**. Buka i zagađenje vazduha i njihov uticaj na zdravlje izazivaju veću zabrinutost u gradovima i velikim urbanim centrima, pa što pre treba povući jasnu liniju između uloge privatnog automobila i javnog prevoza. U okviru ograda navedenih u Povelji, posebno **principa subsidijarnosti**, Komisija u osnovi nastoji da podrži razmenu dobrih praktičnih poteza. Da bi se postigao održivi razvoj transporta bez sumnje je neophodno doneti mere za transport u urbanim centrima, ali će te mere biti teško primeniti, jer će za to biti zadužene lokalne vlasti.

### I. NEBEZBEDNI DRUMOVI

Od svih vidova transporta **drumski je najopasniji i odnosi najviše života**. Kako se to do sada smatralo životnom neminovnošću, tek od skora su nesreće na drumu počele da izazivaju veliku pažnju. Kako drugačije može da se objasni prihvatanje neminovnosti saobraćajnih nesreća kada je svakoga dana ukupan broj poginulih na drumovima Evrope praktično jednak broju poginulih kod pada aviona srednje veličine?

Pa ipak bezbednost na drumu je velika briga Evropljana, čak njihova glavna briga.<sup>63</sup>

Studije pokazuju da vozači u Evropi očekuju donošenje strožijih mera bezbednosti na drumu kao što su bolji kvalitet kolovoza, bolja obučenosn vozača, sprovođenje saobraćajnih propisa provera sigurnosti vozila i kampanje koje promovisu bezbednost na drumu.<sup>64</sup>

Do devedesetih godina Zajednica nije imala jasna ovlašćenja u sferi bezbednosti na drumu, pa je bilo teško pripremiti nekakvu akciju na tom polju. Uprkos tome Zajednica već dugo daje svoj doprinos bezbednosti na drumu. Stvaranje unutrašnjeg tržišta omogućilo je, posebno putem tehničke standardizacije, proizvodnju bezbedne opreme i pribora za motorna vozila kroz primenu 50 direktiva<sup>65</sup> (obavezno korišćenje pojasa, prevoz opasnih materija, primena uređaja za

<sup>63</sup> Anketa BVA u Francuskoj objavljena u Journal du Dimanche 21. januara 2001.. pokazala je da je to briga Francuza broj jedan, ispred obiljnih bolesti, nestašice namirnica itd.

<sup>64</sup> Projekti SARTRE (Socijalni stavovi u pogledu rizika u drumskom saobraćaju u Evropi). SARTRE 1 je obuhvatio 15 zemalja 1992. a SARTRE 2 19 zemalja 1997.

<sup>65</sup> Na primer odredbe kojima se standardizuje ugradnja laminatnih vetrobransko staklo, ugradnja sigurnosnih pojaseva za sve putnike, standardizovana bočna i čeonu zaštita, standardizacija kočionih sistema.



ograničenje brzine u kamionima, standardizovane vozačke dozvole i testiranje spremnosti motornih vozila za uslove na putu).

Dogovor iz Maastrichta je konačno dao Zajednici pravna sredstva da bi mogla da stvori pravni okvir i uvede mere bezbednosti na drumu.<sup>66</sup>

Pa, ipak, i pored ovih novih ovlašćenja po Povelji neke države članice nisu uspele da prepoznaju očiglednu potrebu za pravom evropskom politikom bezbednosti na drumu, a uvođenje principa subsidijarnosti otežava delovanje Zajednice na tom polju.<sup>67</sup>

**U sledećih 10 godina Evropska unija mora da sprovede ambiciozni cilj smanjivanja broja poginulih na drumu za polovinu. Ovo će se postići zajedničkom akcijom koja će uzeti u obzir ljudski i tehnički faktor, a biće tako zamišljena da trans-evropsku mrežu puteva pretvori u bezbednu mrežu.**

*A. Smrt kao svakodnevna pojava: 40,000 poginulih godišnje*

Cena mobilnosti koju Evropljani plaćaju je i dalje veoma visoka. Od 1970. godine, na primer, više od 1,64 miliona naših sugradjana je poginulo na drumu. I mada se broj poginulih u nesrećama značajno smanjio početkom devedesetih, to smanjenje nije bilo tako izraženo poslednjih godina.

U 2000. u saobraćajnim nesrećama u Evropskoj uniji **poginulo je preko 40,000 ljudi**, a povredjeno preko 1,7 miliona ljudi. Najzastupljenija starosna grupa bili su mladi od 14-25 godina kod kojih su saobraćajne nesreće primarni uzrok smrti. **Jedna osoba od tri će u nekom trenutku u svom životu doživeti saobraćajnu nesreću i biti povredjena.** Direktno merljivi troškovi saobraćajnih nesreća kreću se negde oko 45 milijardi eura. Indirektni troškovi (uključujući fizička oštećenja i psihološke posledice koje trpe oštećeni i njihove porodice) su tri do četiri puta veći. **Godišnje se ti troškovi kreću oko 160 milijardi eura, što čini 2% BDP u Evropskoj uniji.**<sup>68</sup>

Finansijska sredstva koja se troše na poboljšanje bezbednosti na drumu ne odlikavaju ozbiljnost situacije. Trud koji se ulaže da bi se smanjio broj nesreća na drumu i dalje je jadan i neprimeren, jer na njega otpada manje od 5% ukupnih troškova koje ove nesreće prave, a tu su uključeni i iznos koje osiguravajuća društva potroše na kompenzaciju i opravke u visini od 60 milijardi evra.

---

<sup>66</sup> Čl. 71 sporazuma EC sa amandmanima u sporazumu o Evropskoj uniji.

<sup>67</sup> Činjenica je da je predlog koji je prvi put iznet 1988. o ograničenju dozvoljenog nivoa alkohola u krvi je ostao mrtvo slovo na papiru u Agendi 24 predsedništva Saveta. Nikad nije izveden uspešan zaključak. 17. januara 2001 Komisija je usvojila preporuku o najvažnijim ciljevima prvobitnog predloga.

<sup>68</sup> Izveštaj Ewa Hedkvist Petersen o kominikeu komisije Savetu, Evropskom parlamentu, Odboru za privredu i socijalnu ztitu i Odboru za regione o "Prioritetima za bezbednost na putevima u EU – Izveštaj o napredovanju i rangiranje akcija " (COM(2000)125 – C5-0248/2000-200/2136(COS)), koje je usvojio Parlament 18. januara 2001.

Kako su odgovornosti i sredstva razbijena na veliki broj organizacija i nadležnih organa zaduženih za bezbednost na drumu na lokalnom i regionalnom nivou, tako je skoro isključena mogućnost velike akcije i obeshrabreni napori na stvaranju koordinirane politike.

Programi sa čijim se ostvarivanjem započelo nisu ništa više nego prvi pokušaji koji ne nose nikakvu posebnu težinu. Suočen sa problemom postizanja pravih rezultata zemlje članice ponekad navode kulturne razlike ne bi li opravdale svoj fatalistički stav. Određenje tehničke mere kao npr. bezbednost infrastrukture traže velika ulaganja koja zemlje članice oklevaju da ulože.

Kada bi sve zemlje članice recimo uspele da postignu iste rezultate kao Velika Britanija i Švedska onda bi broj poginulih bio smanjen za 20,000 godišnje. Godine 1998. odnos između poginulih u nesrećama na drumu u Švedskoj i Portugalu, zemljama koje se lako porede zbog približnog broja stanovnika, bio je 1 prema 4,5. Odnos između Velike Britanije i Francuske bio je 1 prema 2,5.<sup>69</sup> Postoji takodje ogroman prostor za poboljšanje u zemljama koje tek treba da se pridruže, jer su vozila u tim zemljama u proseku starija nego ona u zemljama članicama Evropske unije i nisu opremljena po poslednjoj tehnologiji (ABS, jastuk, itd.).

*Godine 1997. u Švedskoj je usvojen ambiciozan plan "nijedan poginuli ili ozbiljno povredjen u nesrećama na drumu" u celoj zemlji. Program se odnosi na sve one oblasti u kojima lokalne vlasti i kompanije imaju odlučujuću ulogu. Od njih se tražilo, na primer, da unesu kriterijume bezbednosti u svoje javne ugovore za kola i usluge prevoza i povećaju broj bezbednih vozila. Preduzete su i sistematske radnje na popravci mreže puteva da bi se smanjile teške nesreće, a u saradnji sa privatnim sektorom dat je podsticaj da se smanji tražnja prevoza putem i samim tim izloženost korisnika drumu većem riziku.*

### *B. Prepoloviti broj poginulih*

U bici za bezbednost na drumu Evropska unija mora da postavi sebi **ambiciozan cilj da se smanji broj poginulih između 2000. i 2010. godine. Komisija planira da pojača napore da bi ostvarila cilj da prepolovi broj poginulih na drumu u tom periodu.** Iako će odgovornost za preuzimanje mera da se prepolovi broj poginulih do 2010. godine pasti uglavnom na pleća nacionalnih i lokalnih vlasti, Evropska unija mora da doprinese ostvarenju ovog cilja ne samo kroz dobru praksu, već i kroz aktivnosti na dva nivoa:

- usaglašavanje kazni, i
- korišćenje novih tehnologija za poboljšanje bezbednosti na drumu.

Komisija može na osnovu pregleda situacije u 2005. godine da predloži mere za regulisanje.

#### 1. Usaglasiti kaznenu politiku

Činjenica je da se kontrola i kazne značajno razlikuju od zemlje do zemlje članice. Vozači kola i kamiona znaju da moraju "da smanje gas" u nekim zemljama, ali da u drugim mogu da voze

---

<sup>69</sup>Broj poginulih na drumu u 1998 bio je 531 u Švedskoj, 2 425 u Portugalu, 3 581 u UK i 8 918 u Francuskoj. Autoputevi bez ograničenja brzine, preporučeno ograničenje 130 km/h, a više na polovini mreže brzine su ograničene na 120 km/h i manje.

brzo, a da ne budu kažnjeni. Ovo je zabrinjavajuće, jer svako za volanom može lako da prelazi iz jedne države u drugu. Za takav prekršaj kazna (isključenje vozila, oduzimanje dozvole) mora biti ista bez obzira na nacionalnost vozača i mesto prekršaja. Ipak vozač kamiona sa zabranom da vozi može dobiti drugu dozvolu u susednoj zemlji.

*Vozač koji vozi od Kelna do Londona autoputevima E 40 i E 15 mora da ograniči brzinu na 120 km/h pri prelasku belgijske granice, a na 130 km/h u Francuskoj pre nego što uspori na 112 km/h u Velikoj Britaniji. Kada dodje tamo može da konzumira alkohol do dozvoljenog nivoa u krvi od 0,8 mg/ml, ali u povratku mora da se pridržava maksimuma od 0,5 mg/ml.*

*Francuske vlasti imaju ovlašćenje da oduzmu vozačku dozvolu onome čiji je nivo alkohola u krvi preko 0,8 mg/ml ilije prekoračio brzinu za više of 40 km/h. Ipak, po francuskom zakonu nijedna od ove dve mere ne može da se primeni na osobu koja nije francuski državljanin.*

Opasna vožnja je kao kuga, isto tako opasna kao i zločin, pa Komisija planira da u pravni sistem Zajednice unese i klauzule koje se neće odnositi samo na vozače kamiona, već na sve vozače.

Jedan primer kaže da je belgijsko udruženje RED donelo nove efikasne mere za poboljšanje bezbednosti na drumu koje uključuju i sledeće:

- organizaciju kurseva za vozače za snalaženje u teškim situacijama tj. podučavanje vozača kako da povrate kontrolu nad vozilom dok pokušavaju da se zaustave na mokrom kolovozu, kako pravilno da sede za volanom, itd. (ovi kursevi nemaju veze sa kočenjem);
- u saradnji sa Ministarstvom pravde izradu alternativnih prekršajnih mera, npr. umesto plaćanja kazne ili gubljenja dozvole prekršioc bi, ako pristanu dobijali stipendiju za kurs u određenim ustanovama za snalaženje u teškim situacijama i pomoć povredjenima u saobraćajnim nesrećama .

Potrebno je poraditi na problemu uskladjivanja određenih propisa, kazni i kontrole (posebno zbog brze vožnje i vožnje u pijanom stanju), prvo i najvažnije na putevima u transevropskoj mreži koju Zajednica sufinansira i koristi je sve veći broj ljudi iz različitih zemalja članica, i to početi od međunarodnog prevoza robe. Ovo bi podrazumevalo ujednačavaanje tehničkih karateristika infrastrukture, ali i ujednačavanje vertikalne i horizontalne signalizacije.

Velika šarolikost horizontalne i vertikalne signalizacije na evropskim putevima, posebno putokazi i koje nisu uskladjene po konvencijama UN, veliki je problem za vozače. Propisi za davanje pravca razilkuju se od zemlje do zemlje na jednom istom tipu puta. Na primer, pet zemalja zelenom bojom označava autoput dok druge koriste plavu. Jezička pravila za nazive mesta se takodje razlikuju, kao i brojne oznake. **Stoga u planove treba postepeno uvoditi usaglašenu vertikalnu i horizontalnu signalizaciju kroz celu transevropsku mrežu, kao i ste znake na vozilima.** Dugoročno gledano, mora da se napravi zajednički sistem identifikacije puteva u trans evropskoj mreži da bi sve bilo jasnije i da bi korisnicima bio garantovan stalni kvalitet puteva u mreži.

Pravilno postavljanje znakova na **crnim tačkama** , uključujući i navodjenje broja poginulih na tom mestu, treba jasnije da označe takva mesta vozačima koji voze duž puteva u raznim zemljama.

Treba razmotriti obim mogućih studija i revizija uticaja na bezbednost na putu (zajedno sa studijama o uticaju na životnu sredinu) s tim da se one rade sistematski za magistralne pravce u transevropskoj mreži puteva, posebno za projekte za koje se traži da ih Evropa finansira.

Takodje se i dalje mora raditi na **suzbijanju zla kakva je vožnja u pijanom stanju** i naći rešenje za korišćenje droga ili lekova koji utiču na vozačku sposobnost. 17.januara 2001. godine Komisija je usvojila preporuku kojom se zemljama članicama nalaže da propišu opšti limit od 0,5 mg/ml kao maksimalnu dozvoljenu granicu alkohola u krvi i 0,2 mg/ml za profesionalne vozače, motocikliste i neiskusne vozače.

*Pokušavajući da se izbore sa problemom vožnje u pijanom stanju Belgijanci su 1995. godine pokrenuli tzv. Bob kampanju (osoba koja vozi, ne pije) koja se pokazala veoma uspešnom. Ljudi u grupi se podstaknu da izaberu jednog medju sobom koji neće piti i moći će bezbedno da ih odveze kući.*

*U Francuskoj, uz kampanju o podizanju svesti idu i druge mere koje za cilj imaju smanjenje broja poginulih osoba posle izlaska iz noćnih klubova. Neki klubovi traže od vozača da predaju ključeve od kola kada udju koje im vraćaju po polasku, ali tek kada im se proveriti nivo alkohola u krvi.*

*Takodje, da bi se vozači podstakli da voze pažljivije u nekim oblastima na nekim pravcima obeležena su mesta gde su ljudi izgubili život u nesrećama tako što su nacrtane siluete pored puta. Kad ih ugleda 37% vozača kaže da postanu pažljiviji, a 20% da uspore.*

Nekoliko zemalja članica je preduzelo niz inicijativa za ograničenje rizičnog ponašanja, posebno upozoravanje mladih na opasnost vožnje u pijanom stanju. Neophodno je da se podstakne širenje i razmena ovako dobrih praktičnih mera.

Tabela 1. Dopuštena brzina i nivo alkohola u krvi u zemljama EU

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	O	L	NL	A	F	FIN	S	UK
Izgradjene površine	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	48
Magistralni putevi	90	80	100	110	90	90	96	90	90	80	100	100	80	90	96
Autoputevi	120	110	Nap. <sup>70</sup>	120	120	130	112	130	120	120	130	120	120	110	112
Nivo alkohola u krvi mg/ml	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.8	0.8	0.8	0.5	0.5	0.5	0.5	0.2	0.8

Izvor : Evropska komisija i države članice.

Takodje, Savet i Evropski parlament sada raspravljaju o predlogu direktive kojom bi se putnicima u autobusu naložilo da koriste pojaseve tamo gde oni postoje. Postojeće direktiva o "pojasevima u autobusima" propisuje tehničke standarde za pojaseve, ali ne primorava proizvođače da ih ugrade. **Da bi ova mera bila efikasna potrebno je da se od proizvođača pojaseva zahteva, kao i od proizvođača pojaseva za kola pre njih, da na sva sedišta u autobusima ugrade pojaseve.** Ovakva direktiva će biti predložena 2002. godine.

<sup>70</sup> Autoputevi bez ograničenja brzine, preporučeno ograničenje 130 km/h, a više na polovini mreže brzine su ograničene na 120 km/h i manje

## 2. Nove tehnologije za bolju bezbednost na drumu

Tehnološki napredak će doprineti razvoju uobičajenih metoda kontrole i kazni putem uvođenja automatskih uređaja i pomagala na upravljačkoj tabli. U okviru toga eventualno ugrađivanje u drumska vozila kao i u druge vidove saobraćaja crnih kutija koje će beležiti parametre na osnovu kojih će moći da se utvrdi uzrok nesreće nateraće vozače da se ponašaju odgovornije, ubrzaće sudski postupak nakon nesreće, smanjiti troškove tog postupka i omogućiti primenu efikasnijih mera prevencije. U junu 2001. godine Komisija je takodje usvojila predlog da se obavezno ugrađuju uređaji za ograničenje brzine u vozila preko 3,5 tone ili u vozila sa preko 9 putnika (maksimalna brzina je 90km/h za komunalna vozila i 100km/h za autobuse).

### **Potrebna nezavisna istraga**

Poseban problem je istraga posle nesreće. Danas je glavna briga u istrazi koju sprovode vlasti ili osiguravajuća društva kako da se nadoknadi prouzrokovana šteta i utvrdi odgovornost po članovima zakona koje je doneo zakonodavac. Ipak, takva istraga nije dovoljna da se zaustavi sve veća potreba u Evropi i Americi za nezavisnom tehničkom istragom koja bi dovela do otkrivanja uzroka nesreće i načina na koji bi se mogao unaprediti zakon.

Već nekoliko godina evropsko pravo omogućava ovakvu vrstu istrage u civilnom vazduhoplovstvu.<sup>71</sup> Slična obaveza sada postoji i u železničkom sektoru.<sup>72</sup> Komisija već planira da predloži sprovođenje ovakve istrage i u pomorstvu<sup>73</sup> a kasnije bi isto trebalo primeniti i na nesreće na putu.

Nezavisna istraga treba da bude sprovedena na nacionalnom nivou po evropskoj metodologiji. Rezultati treba da se prosledjiju komitetu nezavisnih stručnjaka u okviru Komisije čiji bi posao bio da poboljšaju postojeće zakonske mere i prilagode metodologiju tehničkom napretku.

Kako je gospodin P. van Vollenhoven<sup>74</sup> rekao na 3.-oj Konferenciji o istragama saobraćajnih nesreća koju je organizovao Evropski savet za bezbednost u saobraćaju "stalna nezavisna organizacija garantuje ne samo nezavisnu istragu, već i osigurava da njene preporuke budu sprovedene u delo."

Uvođenje elektronskih vozačkih dozvola bi takodje pomoglo pri odmeravanju kazni kao što je i isključenje vozila iz saobraćaja ako su vozači izgubili dozvolu.

<sup>71</sup> Direktiva 94/56/EC predstavlja model za sve vidove transporta. Ona uspostavlja osnovne principe istrage nesreća u civilnoj avijaciji i indidenata. Pored toga, decembra 2000 Komisija je usvojila predlog direktive o izveštavanju o događajima u civilnoj avijaciji. Osim što dopunjava postojeće zakonske propise u Zajednici, predlog se bavi i analizom incidenata i događaja koji obično prethode nesrećama.

<sup>72</sup> Amandman na Direktivu 91/440/EEC koji je usvojen prošlog decembra u "železničkom paketu" traži od država članica da se postaraju da se obavi istraga svake saobraćajne nesreće. Pre kraja 2001. Komisija će usvojiti predlog direktive o bezbednosti na železnici kojom će zahtevati od država članica da nominuju potpuno nezavisna nacionalna tela za istragu posle nesreća. Osmisliti mehanizam saradnje na nivou Zajednice verovatno u okviru buduće Agencije za bezbednost na železnici.

<sup>73</sup> Direktiva 1999/35/EC o obaveznim pregledima radi bezbednog saobraćanja redovnih ro-ro-feribota i brzih putničkih brodova traži da se od 1. decembra 2000 sprovede objektivne istrage u slučaju nesreće ovih brodova koji pristižu ili isplivljavaju iz luka Zajednice. Komisija namerava da predloži uskladjeni sistem za sve pomorske nesreće do 2004.

<sup>74</sup> Predsednik Odbora za bezbednost saobraćaja Danske

Evropska unija ima veliku odgovornost, ako nije i jedina odgovorna za podsticanje na primenu novih tehnologija koje bi dovele do pojave **novih bezbednijih vozila** na tržištu. **Inteligentni saobraćajni sistemi su još jedna mogućnost, pa im je dat veliki prostor u Evropskom planu koji je usvojio Feira Evropski savet juna 2000. i potvrdio Evropski savet u Stokholmu marta 2001.** U tom smislu bilo bi korisno podstaći ugradjivanje aktivnih bezbednosnih sistema u sva nova vozila, a to bi se moglo olakšati na nivou Zajednice tako što bi Zajednica potpisala ugovor sa automobilskom industrijom.<sup>75</sup> Sa ugradjenim instrumentima najnovije tehnologije, npr. sistemi upravljanja saobraćajem i izbegavanje sudara takva vozila obećavaju da će se bezbednost na drumu povećati za 50%. Tehnološki napredak takodje treba da poveća otpornost vozila na udar zahvaljujući novim materijalima i primeni naprednog dizajna.

U tom smislu sadašnji napredak sa gumama (smanjeno prskanje HGV guma, bolje prijanjanje uz mokru podlogu, sistem za upozorenje da je guma izduvana) treba u kratkom roku da omogući smanjenje potrošnje goriva i kotrljajuće buke dok se održava visok nivo bezbednosti. Ovo bi trebalo da smanji potrošnju goriva za 10% i broj poginulih za oko hiljadu godišnje.

**Zaštita putnika u vozilu** u slučaju sudara se neverovatno dobro razvija. Elektronski sistemi će omogućiti da se novi pametni zaštitni uređjaji (vazdušni jastuk, recimo) prilagode broju ljudi u vozilu, njihovoj morfologiji i prirodi udara, da bi pružili bolju zaštitu. Podsećanje da se stavi pojas mora postati deo standardne opreme vozila.

*U Švedskoj 95% putnika vozilu se vezuje. Ipak, polovina poginulih u automobilskim nesrećama nije bila vezana kada se nesreća dogodila.*

**Da bi se omogućilo bezbednije kretanje pešaka i biciklista** bezbednosni standardi za dizajn prednje strane kola mogli bi da sačuvaju do 2000 života godišnje. O dobrovoljnom pristajanju na ovakve standarde trenutno se razgovara sa industrijom automobila.<sup>76</sup>

Konačno, pošto se obim saobraćaja povećava bolje rešenje pitanja brzine vozila postaje osnovni aspekt bezbednosti koje treba da pomogne i u rešavanju problema zagušenja. Pored toga što će se poboljšati bezbednost na drumu značajno će se smanjiti efekat staklene bašte tj. emisija gasova. Najviše u ovom smislu obećavaju nove tehnologije kojima se utvrđuje optimalna brzina prema uslovima saobraćaja, karakteristikama puta i spoljnim uslovima (vremenskim), a informacija prosledjuje vozaču na displeju ili putem preko veze u vozilu. Na putevima i u vozilima u Uniji treba što pre da se nadju uređjaji nove tehnologije, i da svakom budu dostupni informacioni sistemi.

**- Novi program aktivnosti za bezbednost na drumu izmedju 2002. i 2010.** godine doneće **mere** koje treba preduzeti da bi se dosegao opšti cilj, smanjenje broja poginulih na drumu za 50% i da se proučavaju sve mere za smanjenje broja poginulih na drumu na državnom i evropskom nivou.

<sup>75</sup> Ovaj sporazum na kome Komisija trenutno radi će obuhvatiti sisteme za daljinsku kontrolu, sprečavanje sudara i kontrolu budnosti vozača.

<sup>76</sup> Kominike Komisije od 11. jula 2001 u kome se predlaže sporazum sa industrijom na dobrovoljnoj bazi.

- Od država članica će se zahtevati da unaprede **saradnju i razmenu iskustava u oblasti prevencije i analize nesreća** tj. da koristeći jednostavna sredstva dobijena preko CARE baze podataka<sup>77</sup> ili stvaranjem opservatorije za bezbednost na putevima Evrope objedine sve aktivnosti podrške pod jednim krovom u korist stručnjaka za bezbednost na putevima i javnog mnjenja.

- Biće predloženo da se usaglase postojeći propisi i kaznene odredbe (posebno za nepoštovanje horizontalne i vertikalne signalizacije, vožnju u pijanom stanju i prebrzu vožnju) u međunarodnom saobraćaju na transevropskoj mreži autoputeva.

- Napraviće se spisak crnih tačaka koje su posebno opasne radi propisne signalizacije.

- U okviru Komisije će biti osnovan komitet od nezavisnih stručnjaka eksperata za istragu koji će Komisiji davati obaveštenja o razvoju pravila i propisa u svim oblastima bezbednosti.

**Ukoliko ne dodje do značajnog napretka za tri do četiri godine Komisija će možda od 2005. godine podnositi predloge za donošenje propisa.**

## II ČINJENICE IZ OBRAČUNA TROŠKOVA KORISNIKU

Korisnici usluga prevoza imaju pravo da znaju šta plaćaju i zašto. Borba sa zagušenjem u Evropi, rešavanje efekta staklene bašte, gradnja objekata infrastrukture sa poboljšanjem bezbednosti na drumu ili u javnom prevozu i svodeći uticaj na životnu sredinu na minimum svet o ulazi u cenu. A povrh ovih troškova za društvo dolaze troškovi kao što su ulaganja u bolju kontrolu saobraćaja, uvođenje novih vozova i izgradnja novih objekata infrastrukture (napr. aerodromi). Quid pro quo svih ovih koristi za društvo i korisnike prevoza leži u tome da se oni moraju ubuduće više manje odraziti na cenu koju će korisnici platiti za prevoz, ali da time ne ugroze mogućnost da se dobije vrlo kvalitetna i stalna usluga širom Zajednice.

Mada se globalno povećanje cena prevoza pojavljuje na stolu, najveća promena će ipak biti u strukturi cene. U jednoj ranijoj Beloj knjizi o zajedničkoj politici transporta Komisija je već zaključila da je *...jedan od najvećih razloga što dolazi do neravnoteže i neefikasnosti taj što korisnicima prevoza nisu adekvatno predstavljani celokupni troškovi njihovih aktivnosti .... Pošto cene ne odražavaju celokupne troškove prevoza koje društvo ima, tražnja je veštački naduvana. Ako bi se pribeglo odgovarajućim cenama i politici infrastrukture ovakva neefikasnost bi vremenom iščezla“*

Paradoksalno je da u transportu ima mnogo taksi: taksa za registraciju, taksa za puteve i osiguranje, porez na gorivo, nadoknade za korišćenje infrastrukture. Ali ako se kaže da je transport možda mnogo oporezovan on je prvenstveno loše i nejednako oporezovan. Korisnici se slično tretiraju bez obzira na štete na objektima infrastrukture, uska grla i zagađenje koje prourokuju.

Propust da se teret jednako raspodeli izmedju prevoznika, poreskih obveznika i korisnika znatno iskrivljuje konkurenciju kako izmedju prevoznika tako i izmedju vidova transporta.

Kada je reč o vidovima prevoza da bi se svi oni našli na ravnom igralištu, oporezivanje treba da se bazira na istom principu bez obzira na vid saobraćaja i da obezbedi pošteniju distribuciju

<sup>77</sup> CARE Baza podataka Zajednice o nesrećama na putevima u Evropi.

tereta transportnih troškova koje uglavnom više podmiruje društvo tj. poreski obveznici nego korisnici. Ako se primeni princip `korisnik plaća` i `zagadivač plaća` onda ćemo doći u situaciju kao što g. Paolo Costa, MEP s pravom kaže u nedavnom svom izveštaju <sup>78</sup> da `korisnici treba da plate za one komponente transportnih troškova koje se mogu kvantifikovati, a proizilaze iz upotrebe, kvaliteta i bezbednosti infrastrukture...

Evropski savet iz Gothenburga je takodje istakao da `održiva politika treba da ima za cilj punu ugradnju društvenih i ekoloških troškova. Potrebna je akcija da se razdvoji rast saobraćaja od rasta BDP time što će doći do prebacivanja prevoza sa druma na železnicu, vodni i javni putnički prevoz.` **Najvažnije u toj akciji Zajednice biće da se postepeno zamene postojeće takse u transportu efikasnijim instrumentima za ugradnju troškova infrastrukture i eksternih troškova.** Ti instrumenti su: prvi, naknada za korišćenje infrastrukture, izuzetno efikasno sredstvo da se reše problemi zagušenja i smanje ostali uticaji na životnu sredinu i drugi, porez na gorivo koji se dobro pokazao u kontrolisanju emisije ugljen dioksida. Uvodjenje ova dva instrumenta koji će omogućiti veću diferencijaciju i moduliranje taksi i poreza i prava korišćenja <sup>79</sup> mora da bude koordinirano s tim što će prvi instrument imati oslonac u drugom.

#### A. Postepeno uvođenje naknada za korišćenje infrastrukture

Osnovni princip naknada za korišćenje infrastrukture je da ta naknada mora da pokrije ne samo troškove infrastrukture <sup>80</sup> već i eksterne troškove tj. troškove saobraćajnih nesreća, zagadjenja vazduha, buke i zagušenja. Ovo važi za sve vidove transporta i sve kategorije korisnika kako privatne tako i komercijalne.

Za privatna vozila prekogranični saobraćaj je ograničen i naplata naknada za infrastrukturu pokreće pitanje o slobodi kretanja i potrebi da se granice ne uvode ponovo. Prema tome za Zajednicu nije prikladno da arbitrira između nacionalne i lokalne uprave ni po pitanju naknada za korišćenje komunalne ni transportne infrastrukture. Umesto toga Zajednica može da najkorisnije moguće postupi tako što će sagledati gde se dobro radi, informisati o tome i podstaći takvu dobru praksu napr. kroz programe istraživanja. Za komercijalni transport s druge strane i da izbegne nefer konkurenciju Zajednica treba da postavi okvir koji će omogućiti zemljama članicama da polako ugrađuju eksterne troškove i troškove infrastrukture i da budu dosledne u tim svojim inicijativama.

Struktura cena mora bolje da odrazi troškove koje ima društvena zajednica. Zbog preobilne regulative u ovoj oblasti i rizika od nefer konkurencije, izgleda da Zajednica treba da izradi okvir za naknade za korišćenje infrastrukture u svim vidovima transporta.

---

<sup>78</sup> EP izveštaj A5-0345/2000

<sup>79</sup> Takse na vozila, uklj. putničke automobile, na osnovu ekoloških kriterijuma mogu da podstaknu ljude da kupuju i voze čistija vozila (vidi deo IV.A ovde. Razne vrste energije u transportu).

<sup>80</sup> Svi ovi različiti troškovi su dati u Poglavlju 3 Bele knjige gde je bilo reči o fer naknadama za korišćenje infrastrukture (COM(1998)466).



## 1. Struktura cena koja odražava troškove koje ima društvena zajednica

Troškovi društvene zajednice se mogu novčano izraziti. Donja tabela prikazuje nivoe troškova koje stvara jedno teško teretno vozilo koje predje 1000 km autoputem izvan urbanog prostora i izvan saobraćajnih špičeva. Treba proceniti troškove zagađenja vazduha (troškove zdravstvene zaštite i štetu na usevima), klimatske promene ( poplave i štete na usevima ) infrastrukturu<sup>81</sup> buku (troškovi zdravstvene zaštite), saobraćajne nezgode (troškovi lečenja) i zagušenje (gubitak vremena).

**Tabela 2 . Eksterni troškovi i troškovi infrastrukture (u evrima) za teško teretno vozilo koje predje 100 km na autoputu kad nema mnogo saobraćaja**

<i>Eksterni troškovi i troškovi infrastrukture</i>	<i>Prosečni raspon</i>
Zagađenje vazduha	2,3 – 15
Klimatska promena	0,2 – 1,54
Infrastruktura	2,1 - 3,3
Buka	0,7 – 4
Saobraćajne nezgode	0,2-2,6
Zagušenje	2,7-9,3
Ukupno	8-36

Izvor Generalna direkcija za energetiku i transport

Neki od ovih eksternih troškova i troškova infrastrukture su već obuhvaćeni u naknadama koje se plaćaju za teretna vozila kako se vidi iz naredne tabele koja sadrži prosečne naknade, porez na gorivo i automobile i naknadu za infrastrukturu. Tu su i prosečna naknada za korišćenje infrastrukture u zemljama koje ih naplaćuju preko putarine ili stikera koje izdaju korisnicima i stope koje se planiraju u Nemačkoj, a već primenjuju u Švajcarskoj.

Kakva god da je sadašnja naknada za korišćenje autoputa, prosečna naknada za teško teretno vozilo koje predje 100 km varira između 12 i 24 evra od čega malo više od 8 evra predstavlja naknadu za korišćenje infrastrukture.

Kada se troškovi uvećaju zbog naknade za korišćenje infrastrukture ili poreza na gorivo opadne saobraćaj za čim odmah dolazi do smanjenja eksternih troškova i troškova za korišćenje puta i na kraju do uravnoteženja troškova i naknada. **Takva ravnoteža treba da bude cilj kome će se težiti u efektivnom i poštenom utvrđivanju cena.**

Ovakva ravnoteža će se još lakše postići ako se ustanove sistemi fer i efektivnih naknada na svim transportnim mrežama.

<sup>81</sup> Isto

**Tabela 3. Troškovi i naknade (u evru) za teško teretno vozilo koje predje 100 km na autoputu sa plaćanjem putarine pri malom saobraćaju**

Ukupni troškovi (eksterni i za infrastrukturu)	Prosečna naknada <sup>82</sup>	Prosečna naknada za korišćenje infrastrukture	Naknade planirane u Nemačkoj	Naknade koje se primenjuju u Švajcarskoj
<b>8 - 36</b>	<b>12 – 24</b>	<b>8,3</b>	<b>13</b>	<b>36</b>

Izvor : Generalna direkcija za Energiju i transport (iz 1998).

Jedan broj mera koje su već u toku treba da pomogne da se suzi jaz između troškova i naknada, naprimer, da standardi za emisije iz motornih vozila budu postepeno strožiji čime će se smanjiti zagađenje vazduha. Pošto cene treba da uzmu u obzir stvarni nivo troškova, koji stvaraju razni tipovi motora, zagušenja i druge eksterne troškove to neće značiti jednako povećanje naknada svuda. Naknade će verovatno biti više tamo gde je velika gustina saobraćaja nego u manje razvijenim regionima.

**Suprotno popularnom mišljenju, ovakvom integracijom neće biti ugrožena konkurentnost Evrope. Nije u pitanju opšti nivo poreza koji treba značajno da se promeni već pre njihova struktura koja treba radikalno da se promeni kako bi se u cenu prevoza ugradili eksterni troškovi i troškovi korišćenja infrastrukture.** Ako neke zemlje članice žele da podignu opšti nivo taksi i poreza u prevozu ova bi politika kako je g. Costa istakao <sup>83</sup> *“bila smišljena tako da se izbegne neto povećanje poreza (sa naknadama) u ekonomiji u celini”* naprimer, tako što bi se svako povećanje naknada za infrastrukturu anuliralo sniženjem drugih postojećih poreza kao što su doprinosi iz radnog odnosa ili finansiranje infrastrukture iz prihoda.

Sistemi za lociranje, identifikaciju i praćenje vozila i tovara će postati sve pouzdaniji kroz korišćenje informacionih i telekomunikacionih tehnologija naročito satelitskog navigacionog sistema (Galilej). Tarife onda mogu biti preciznije usmeravane i sačinjene zavisno od kategorije infrastrukture (nacionalna, međunarodna) i korišćenja (predjeni put, vreme). Potom se mogu uzeti u obzir i ostali objektivni faktori napr. kategorija vozila (ekološko ponašanje, faktori koji utiču na propadanje infrastrukture <sup>84</sup>, čak i koeficijent tovarenja), stepen zagušenja (period dana, nedelje ili godine) i lokacija (gradska, vangradska, međjugradska ili seoska sredina).

Sada se usvajaju međunarodni standardi za automatske sisteme putarine na kratkim odstojanjima i radi se na tome da se ustanove ugovorni i pravni uslovi za interoperativnost mreže. I ostali aspekti treba da se pojasne (šta sa korisnicima koji nemaju automatsku opremu, prevarama, itd. ). Uprkos trudu Komisija nije uspela da ubedi prevoznike da dragovoljno i u kratkom roku uvedu ovaj operativni postupak. **Stoga planira da 2002. godine na bazi tekućeg rada izradi zakonske propise na nivou Zajednice e u obliku direktive koja garantuje interoperativnost sistema za naplatu putarine na transevropskoj mreži puteva.** Na taj način korisnici će imati brz i lak način da plate naknadu za infrastrukturu koristeći ista sredstva plaćanja na celoj mreži i ne gubeći vreme na naplatnim kapijama. Danas je naprimer za automobil od Bolonje do Barselone mora da se plati putarina na više od šest kapija koje nisu u uskladenom sistemu `elektronskog plaćanja” čak iako su u istoj zemlji.

<sup>82</sup> Bez PDV

<sup>83</sup> Videti fusnotu 78.

<sup>84</sup> U drumskom prevozu, broj osovina i vrsta vešanja, napr.

Treba imati na umu da obračun naknada za infrastrukturu koji uzima u izbor i eksterne troškove, naročito ekološke i koji će biti ugrađen u cenu prevoza može u osetljivim oblastima da zameni sistem racionisanih prava na tranzit kao što su eko-bodovi uvedeni u Austriji gde teretna vozila koja žele da udju na austrijsku mrežu dobijaju bodove zavisno od njihovih ekoloških karakteristika. Komisija će preispitati koliko je korisno predlagati prelazni sistem za osetljive planinske oblasti ukoliko ne bi bilo moguće generalno izmeniti propise o naknadama početkom 2004.

## 2. Preobilje propisa

Mnogi vidovi transporta već imaju sisteme za naknade za infrastrukturu kao što su železnica, lučne i aerodromske takse, naknade za navigaciju u vazдушnom saobraćaju i putarina na autoputevima. Ovi sistemi su pojedinačno projektovani za svaki vid transporta i u svakoj zemlji pa to ponekad dovodi do nenormalne situacije, koja može da zakoči međunarodni ptransport i čak i da pravi razliku izmedju prevoznika i izmedju vidova transporta. Naprimera, teretni voz koji prolazi kroz zagušeni gradski prostor bi mogao da plati naknadu upravljaju infrastruktura dok će kamion proći ceo gradski prostor, a da ne plati naknadu za put.

U svojoj Beloj knjizi o poštenim naknadama za korišćenje infrastrukture Komisija je predložila program etapnog pristupa ovoj temi. Ovaj program je još daleko od svoje konkretizacije a i polazne osnove koje daje Zajednica u vezi sa njim su još uvek nepotpune.

**U sektoru prevoza robe**, predlog Komisije da se obrati veća pažnja ekološkim troškovima u polaznim osnovama koje Zajednica sačinjava za naknade koje treba da plate teška teretna vozila za korišćenje infrastrukture je delimično uspeo i to samo pod pritiskom pregovora o sporazumu o transportu izmedju Evropske unije i Švajcarske. Sadašnji polazne osnove u Zajednici za teška teretna vozila jednostavno samo navode minimalne naknade po vozilu, postavljaju maksimalne granice za pravo korišćenja mreže autoputeva i propisuju način obračuna iznosa putarine<sup>85</sup> **Evropsku uniju stoga danas sačinjavaju Evropa putarina, u kojoj korisnici moraju da plaćaju na autoputevima sa naplatom putarine, Evropa Eurovinjeta koju plaćaju teška teretna vozila na celoj mreži, uglavnom jednom godišnje i Evropa bez naknada.** Rezultat je razočarenje u mogućnost uskladjivanja nacionalnih sistema i ugradjivanja ekoloških troškova.

### ***Tekući propisi za utvrđivanje cena na putevima***

*Evropski zakon ne dopušta državama članicama da podignu naknadu za puteve iznad nivoa troškova infrastrukture.<sup>86</sup> Jer iako naknade imaju tu prednost da predstavljaju sistem srazmeran intenzitetu korišćenja one se obično samo na autoputevima primenjuju. U sistemu Eurovignette teška teretna vozila plaćaju godišnju naknadu zavisno od štete koju nanose životnoj sredini i na putevima. Naknade se baziraju na emisiji (standard EURO) i veličini vozila (broj osovin) i kreću se od 750 do 1550 evra godišnje. Ovaj sistem je ograničen na šest država članica (Belgija, Holandija, Luksemburg, Nemačka, Danska i Švedska). On se samo delimično oslanja na princip fer i efikasnih cena (napr. da korisnici treba da plate puni iznos eksternih troškova) pošto je to fiksni iznos koji ne zavisi od predjenog puta u godini.*

<sup>85</sup> Direktiva 1999/62/EC o naknadama koje treba da plaćaju teška teretna vozila za korišćenje objekata infrastrukture.

<sup>86</sup> U presudi od 26. 09.2000 u vezi sa autoputem Brenner, Sud pravde Evropskih zajednica je pomenuo niz obaveza koji proističu iz zakona zajednice u ovoj oblasti (C-205/98 Spor Komisije sa Austrijom).

**U pomorskom transportu** Komisija razmatra tarife koje Švedska primenjuje u ovom sektoru naročito lučke takse i takse da se smanji emisija zagađivača kako bi videli da li ovaj pristup mogao da podstakne da se veća pažnja obrati na eksterne troškove i na drugim mestima u Zajednici. U svetlu ovog istraživanja Zajednica bi mogla da predloži polazne osnove kojima će dovesti u vezu lučke takse sa ovim troškovima

**U železničkom transportu** postojeći zakoniski propisi Zajednice već dopuštaju ugradjivanje troškova železničkog saobraćaja gdegod ne ugrožava konkurentnost železnica u odnosu na druge vidove transporta. Drugim rečima, države članice mogu da ugrade ekološke troškove pod uslovom da njih plaćaju i konkurentni vidovi saobraćaja. Mogućnost naknada vezanih za buku još uvek mora da se proučava i po potrebi uvede novi sistem cena koji bi uzeo u obzir ovaj trošak po društvo.

**U vazdušnom saobraćaju**, predlog da se regulišu naknade za korišćenje aerodroma nije prošao. Ipak preispituje se nekoliko drugih opcija u ovom sektoru kao što su taksa na cenu karte, naknade na osnovu predjenog puta i vrsta aviona i naknade za uzletanje i prizemljenje<sup>87</sup>.

Uopšte uzev, aranžmani država članica u pojedinim vidovima transporta se znatno razlikuju, usitnjeni su i nedostaje im koherentnost na celom prostoru Unije što otežava nastojanje da se obuhvate i eksterni troškovi.

### 3. Potrebno je da Zajednica uradi polazne osnove

Nekoliko država članica su izrazile volju da ravnomernije rasporede eksterne troškove u saobraćajnoj infrastrukturi. Nemačka, Holandija i Austrija na primer planiraju da uvedu sistem naknada na osnovu predjenog odstojanja umesto putem stikera, koji se izdaje za određeni vremenski period ili putem putarine.

Stoga, sadašnji propisi Zajednice moraju da se zamene modernim konceptom utvrđivanja cena za infrastrukturu koji će ohrabriti ovakve korake, a obezbediće fer konkurenciju između raznih vidova transporta kao i efektivnije cene. Za reformu ove vrste treba podjednako tretirati prevoznike i vidove transporta. Bilo da je reč o aerodromima, lukama, putevima, železnici ili vodnim putevima cena za korišćenje infrastrukture treba da varira na isti način po kategorijama infrastrukture, vremenu u danu, daljini, veličini i masi vozila i svim drugim faktorima koji utiču na zagušenje i štete na infrastrukturi ili u životnoj sredini.

Za ovakvu promenu biće potreban koreniti i razgranat pregled računa u sektoru transporta bolje sagledavanje svih taksi i poreza, stopa i pomoći države u svakom vidu transporta kao i eksterni troškovi.

**Kako sada stoje stvari, Komisija planira da predloži direktivu o polaznim osnovama u 2002. godini i postavi principe naknada za infrastrukturu kao i strukturu cena za sve vidove transporta.**

**Predlog koji će svakoj državi članici ostaviti široko polje za realizaciju će sadržati zajedničku metodologiju za utvrđivanje nivoa cena u kojima će se naći eksterni troškovi i specificiraće se uslovi za fer konkurenciju između vidova saobraćaja.**

---

<sup>87</sup> Komonike iz 1999. godine o vazdušnom saobraćaju i životnoj sredini analizira razne moguće vrste ekoloških naknada, preispituje porez na kerozin i iznosi uopšteniju strategiju koja treba da reguliše celokupan raspon uticaja na životnu sredinu od strane avio saobraćaja.

Ova metodologija je već uznapredovala, a glavni eksterni troškovi koji će biti uzeti u obzir su oni iz Tabele 3.

Za drumski saobraćaj naknade će varirati zavisno od ekoloških uticaja vozila.<sup>88</sup> Zavisiće i od tipa infrastrukture (autoputevi, magistralni i gradski putevi), predjenog odstojanja, osovinske težine i vrste vešanja kao i kao i stepena zagušenja. Ove naknade će biti postepeno uvedjene i biće vezane za smanjenje drugih naknada kao što su taksa na vozilo da se uticaj na ceo sektor svede na minimum.

Ova direktiva treba postepeno da se počne primenjivati na druge vidove transporta. U železničkom prevozu, naprimer, naknade će uključiti i mehanizme za dodelu slobodnih perioda u redu vožnje i biće stupnjevite zavisno od nedostatka infrastrukturnih kapaciteta i negativnih uticaja na životnu sredinu. Pomorski transport će morati da uvede naknade u kojima će se javiti troškovi koji se odnose na bezbednost na moru (naročito asistenciju pri plovidbi morem, vezove, raspoložive tegljače kao L`Abeille). Svi brodovi koji plove evropskim vodama treba da plaćaju te naknade.

U velikom broju slučajeva uzimati u obzir eksterne troškovi znači povećati prihod potreban da se pokriju troškovi infrastrukture koja se koristi. **Da se dodje do maksimalnih koristi u sektoru transporta bitno je da raspoloživi prihod bude usmeren u odredjene nacionalne ili regionalne fondove za finansiranje mera za smanjenje ili kompenzaciju eksternih troškova (dupla dividenda).** Prioritet treba dati izgradnji infrastrukture koja podstiče intermodalnost i nudi ekološki bolju alternativu.

U nekim slučajevima ovaj višak prihoda bi mogao biti nedovoljan jer se, naprimer vidi da politika transporta traži i velike objekte infrastrukture da bi podstakla intermodalnost kao što su železnički tuneli. **Direktiva polaznih osnova će, prema tome, morati da dopusti i izuzetke i da doda još jedan element onima koji su potrebni da se kompenzuju eksterni troškovi. Ovaj element bi bilo finansiranje alternativne ekološki bolje infrastrukture. Ova opcija se rezerviše za infrastrukturu koja treba da savlada prirodne, ekološki rizične prepreke i koja bi morala da se unapred preispita i da je Komisija prati u svim detaljima.**

## B. Potreba da se usklade porezi na gorivo

Porezi na gorivo upotpunjuju sliku o naknadama za transportnu infrastrukturu time što dodaju eksterne troškove cenama koje plaćaju korisnici, Pogotovo oni sadrže eksternu komponentu troškova vezanih za emisije gasova tipa staklene bašte. Kada se sektor drumskog transporta potpuno otvori za konkurenciju, odsustvo uskladenih poreza na gorivo će sve više biti prepreka neometanom funkcionisanju unutrašnjeg tržišta.

Porez na gorivo se u velikoj meri sastoji od akciza. Države članice su jednoglasno odlučile 1992. godine da uvedu sistem oporezivanja mineralnih goriva u celoj Zajednici na bazi dve direktive koje daju minimalnu stopu poreza za svako mineralno ulje zavisno od upotrebe (gorivo, industrijska i komercijalna upotreba grejanje). U praksi, akcize su često daleko iznad minimalnih vrednosti koje važe u Zajednici, a nisu ni revidovane od 1992. i ogromno mnogo se razlikuju od jedne zemlje do druge, varirajući na primer d 307 evra na 1000 litara bezolovnog benzina u Grčkoj do 783 evra u UK.

---

<sup>88</sup> Pored Euro standarda 1 do 5 koji regulišu emisije ova klasifikacija bi mogla da odrazi uticaj i u pogledu stvaranja buke.

Štaviše, nekoliko posebnih aranžmana dopušta državama članica da odustanu od akciza na naftne proizvode ili da ih smanje. Naprimjer, zakonski propisi u Zajednici dopuštaju oslobađanje za gorivo koje se upotrebljava za komercijalne letove.

Zakon Zajednice takodje dopušta državama članicama da podnesu posebne zahteve za izuzeće ili smanjenje akciza pod uslovom da je to u skladu sa politikom Zajednice o zaštiti životne sredine, energiji, transportu, ali i unutrašnjem tržištu i konkurenciji. Ova izuzeća su podstakla uvođenje novih tehnologija i čistih goriva (napr. bezolovni benzin ili sa malim sadržajem sumpora).

*Ka uskladjenom oporezivanju goriva za komercijalna vozila u drumskom saobraćaju*

*Kada su cene goriva uzletele sredinom 2000. godine drumski transporteri u Zajednici su se našli pod velikim ekonomskim pritiskom. Činjenica je da na gorivo otpada oko 20% ukupnih troškova eksploatacije koje imaju transportna preduzeća. Zatim sama struktura ovog sektora, naročito veliki broj mikro preduzeća slabi njihovu moć u pregovorima sa klijentima, pa se usudjuju da koriguju svoje jedinične cene sporije nego što iznose povećanja troškova sirovina. Štaviše akcize na dizel variraju znatno od jedne države članice do druge i to od 246 evra do 797 evra na 1000 litara što unosi tenziju na liberalizovano tržište.*

*Komisija takodje zapaža da su akcize na dizel u proseku za 140 evra ( na 1000 litara) niže nego za bezolovni benzin.*

*Princip održivog razvoja takodje traži da se prevoznicima prezentiraju štp `realnije` cene tj. da uključenegativne eksterne efekte, naročito efekte gasova iz staklene bašte. Oporezivanje takodje sluči to se kompenzuje efekat oscilazija cene sirove nafte.*

*Odvajati oporezivanje goriva za komercijalnu upotrebu od oporezivanja za privatnu upotrebu bi moglo da omogući državama članica da smanje razlike u porezima na kola koja voze na benzin i kola koja voze na dizel.*

***Ono što treba predložiti na kratak rok je uskladjeno oporezivanje goriva u komercijane svrhe. Cilj bi bio da se uvede uskladjena akciza na dizel gorivo u komercijalne svrhe što bi u praksi bilo više od sadašnjeg prosečnog poreza na dizel gorivo u Zajednici . Ovim pristupom bi se:***

- ispunili uslovi iz politike Zajednice o transportu, životnoj sredini i energiji time što bi se krenulo zahvaljujući većim akcizama u preusmeravanje izmedju vidova transporta i ugradjivanje eksternih troškova*
- poboljšalo funkcionisanje internog tržišta time što bi se ograničila nefer konkurencija i*
- sektor drumskog transporta bi dobio veliku marginu izraženu kroz veću stabilnost cena na malo.*

*U srednjoročnom periodu bi bilo poželjno da se benzin i dizel slično oporezuju za sve kupce goriva.*

*Treba istaću da direktive 92/81/EEC i 92/82/EEC propisiuju različite akcize na benzin (37 evra na 1000 litara) i dizel ( 245 evra na 1000 litara ) kada se koriste kao gorivo. Ispitivanja pokazuju da je ovakva diferencijacija izmedju benzina i dizela jasno povezana za ekonomske potrebe drumskog transporta. Krajem 1980ih kada je Direktiva sačinjena, postojala je potreba da se manje oporezuju drumski prevoznici, glavni potrošači dizel goriva, da se ne bi ugrozilo*

*njihovo poslovanje.*

*Na kraju Komisija zapaža da za slučaj kada se cena sirove nafte znatno poveća, dopunska budžetska sredstva iz PDV bi mogla ako zatreba, da stvore bazu za mehanizam cikličnog korigovanja.*

Na kraju, supsticiona goriva često su oslobođena poreza ili se plaćaju manji porezi ali u različitom stepenu u državama članicama. Ova supsticiona goriva imaju veliki značaj kako za sigurnost isporuka energije tako i za smanjenja uticaja transporta na životnu sredinu. **Zelena knjiga o sigurnosti isporuka energije predlaže da 20% ukupne potrošnje do 2020. budu supsticiona goriva. Predstojeći predlog direktive o energetskim proizvodima koja će dopustiti da vodonik i biogorivo budu oslobođeni poreza, trebalo bi usvojiti što pre.** Još jedan ključni elemenat u ovom programu postepenog uvodjenja raznih tipova supsticionih goriva je direktora koju sada radi Komisija, a koja uvodi minimalni procenat biogoriva koji treba dodati dizelu i benzinu na tržištu.

Pored poreza na gorivo, ima problema i u izvesnim zemljama zbog različitih PDV iznosa za putovanja avionom, vozom i autobusom. Ovo su problemi nefer konkurencije između vidova transporta, a da ne pominjemo rizik od ugrožavanja ispravnog funkcionisanja internih tržišta što će morati da se promeni. Naročito bi vazdušni saobraćaj mogao da bude u obavezi da plaća PDV.

Pored toga, postoje znatne teškoće da se odredi mesto na kome će se plaćati porez za pruženu transportnu uslugu, teškoće koje Komisija namerava da reši putem novih predloga u okviru nove strategije PDV: Na kraju i propisi o odbicima pri kupovini kola za preduzeća variraju od jedne države članice do druge i imaju za rezultat razlike u tretmanu što takodje treba korigovati. Treba reći da je predlog za uskladjivanje prava na odbitke već pred Savetom.

### III. HUMANA STRANA SAOBRAĆAJA

Ogromne promene u saobraćajnom sektoru koje je donelo otvaranje za konkurenciju i tehnološki napredak ne treba da sakriju činjenicu da saobraćaj nije samo proizvod koji podleže zakonima tržišta nego i servis od opšteg interesa u službi javnosti. Zato Komisija podržava mere za intermodalnost u funkciji ljudi i nastavlja da se bori za prava korisnika u svim vidovima saobraćaja, a takodje ne ispušta iz vida mogućnost da u budućnosti ti isti korisnici steknu i obaveze.

#### A. Intermodalnost u funkciji ljudi

U putničkom saobraćaju ima puno prostora za poboljšanje uslova putovanja i olakšanje prelaska sa jednog vida saobraćaja na drugi, što je i dalje veoma problematično. Isuviše često se putnicima smuči da menjaju razna prevozna sredstva u toku jednog putovanja. Oni imaju poteškoća da dobiju informacije i kupe karte ukoliko putovanje zavisi od nekoliko prevoznika ili uključuje različita prevozna sredstva, a prelaz sa jednog vida prevoza na drugi može da se iskomplikuje i zbog neadekvatne infrastrukture (npr. nedostatak mesta za parkiranje kola ili bicikla).

Uprkos principu ispomaganja prioritet kratkoročno treba da dobiju barem tri vrste akcija:

#### 1. Objedinjene karte za prevoz

Da bi se olakšao prelaz sa jedne mreže ili vida saobraćaja na drugi treba podsticati uvođenje integralnog sistema karata za prevoz (i tako osigurati transparentnost cena) između železničkih kompanija ili između različitih vidova saobraćaja (avion-autobus-trajekt-javni prevoz-parking).

Neke železničke kompanije, kao na primer u Holandiji, već nude integralnu uslugu za voz i taksi u jednoj karti. Ovo isto može da se uradi u javnom saobraćaju ili za voz i avion i rent a car. Objedinjavanje usluga koje pružaju različiti operatori u okviru jednog tarifnog sistema i u jednoj karti kakvo postoji u Ile de France od 1976. godine ili u Napulju od prošle jeseni daje korisnicima veću fleksibilnost i čini javni prevoz privlačnijom opcijom<sup>89</sup>.

#### 2. Manipulacija prtljagom

Intermodalnost takodje podrazumeva i davanje usluga koje idu uz prevoz, posebno rukovanje prtljagom. Dok je sada moguće predati prtljag na avion na železničkoj stanici putnici moraju sami da se brinu o svom prtljagu tokom presedanja. .

#### ***Avion-železnica: uspešna kombinacija***

*Nov način unapredjenja intermodalnosti za putnike razvijen je u Nemačkoj i između Belgije i Francuske.*

*Lufthansa je zaključila ugovor sa Nemačkim železnicama o ponudi kombinovanog prevoza železnicom između Štutgarta i Frankfurta, a odatle avionom do bilo koje destinacije u svetu. Putnici mogu da rezervišu i kupe objedinjenu kartu za voz i avion. Mogu da predaju prtljag*

<sup>89</sup> 1976. Uvođenje Carte orange (oranžaste karte) koja ujedinjuje SNCF-RATP-APTR i FNTR. Od novembra 2000 Napulj i 43 opštine su usvojile jedinstvenu kartu za prevoz pod imenom UNICO: Eksperiment će trajati godinu dana ali već se misli o tome da se ovaj rok produži.



*kada stignu na železničku stanicu i ako se prtljag izgubi imaju ista prava kao i avio putnici bez obzira da li se obrate Lufthansi ili Deutsche Bahn-u.*

*Ukoliko bi se ova usluga, koja je trenutno u probnoj fazi, pokazala uspešnom, dve kompanije bi mogle da zakluče ugovore za povezivanje drugih mesta između kojih putovanje vozom ne traje duže od dva sata. Procenjuje se da 10% putnika Lufthanse na kratkim i srednjim domaćim letovima prelazi na voz. Kapaciteti koji se oslobadjaju zahvaljujući ovim aranžmanima idu u korist srednjih i dugih letova.*

*Slično je i sa Air France i Thalys koji su zaključili ugovor po kome svi putnici Air France koji putuju od Brisela do Pariza gde se ukrcavaju na srednji ili dug let do Pariza putuju Thalys vozovima. U tu svrhu Air France direktno zakupljuje dva vagona u pet Thalysovih vozova koji svakodnevno saobraćaju do Šarl de Gol aerodroma, a na železničkoj stanici u Briselu je otvorio biletarnicu i postavio železničko osoblje. Po sistemu rezervacija ovo putovanje Thalysovim vozom smatra se Air France-ovim letom i putnici ne moraju dodatno da rezervišu karte već putuju sa jedinstvenom avionskom kartom kao i ranije. Putnici i prtljag prolaze preliminarnu proveru na železničkoj stanici u Briselu, a ubuduće će predavanje prtljaga u potpunosti moći da se obavi na polaznoj stanici.*

*Novo efikasne usluge ovog tipa smanjiće problem zagušenja na nekim od glavnih aerodroma u Evropi i poboljšati tačnost i kvalitet prevoza putnika.*

### 3. Kontinuitet putovanja

Kad se kaže putovanje misli se nešto kontinuirano u čemu će planiranje korišćenja zemljišta i urbanistička politika igrati vrlo važnu ulogu. Glavne stanice metroa, voza i autobusa i parkirališta treba da se nalaze na mestima na kojima se mogu ostaviti automobili i nastaviti putovanje javnim prevozom, a tu treba da postoji i drugačija ponuda (recimo, radnje). Na ovaj način bi se ljudi podstakli da koriste javni prevoz koji manje zagađuje okolinu. Gradjenje parkirališta na obodima grada (a takodje i blizu železničke stanice, stanica metroa, autobusa ili tramvaja) na kojima vozači mogu da ostave svoja vozila i nastave glavnim prevoznim sredstvima javnog prevoza (uključujući i taksi) je opcija koja je već primenjena u velikom broju gradova, kao recimo Minhenu ili Oksfordu. Prilagodjavanje sredstava javnog prevoza za prevoz bicikala još je jedan način da se podstakne oblik intermodalnosti na kratke razdaljine. Treba priznati da je bicikl veoma često potcenjen kao prevozno sredstvo iako nekih 50 miliona putovanja (oko 5% od ukupnog broja) se obavi biciklom svakoga dana u Evropi. U Danskoj je taj procenat čak 18%, a u Holandiji 27%.

Uspešnost intermodalnosti takodje podrazumeva i ulogu taksija koji je mnogo više nego samo sredstvo za prevoz putnika, jer uključuje i druge usluge (prevoz manjih količina robe, ekspresne isporuke, itd.). Isto tako, razvoj inteligentnih saobraćajnih sistema kojima se putnici obaveštavaju o mogućnostima prevoza bi u krajnjem slučaju smanjio vreme koje se gubi pri prelasku sa jednog vida prevoza na drugi. Uspešnost intermodalnosti takodje zavisi i od pristupačnosti svih vidova saobraćaja. U tom smislu treba misliti na poteškoće ljudi koji imaju smanjenu mobilnost, a koriste javni prevoz, jer za njih prelaz sa jednog vida prevoza na drugi može da bude istinska prepreka.

## *B. Prava i obaveze korisnika*

Postepeno otvaranje tržišta za svaki vid transporta je postavilo prevoznike u centar razvoja saobraćaja. Mada korisnici mogu da izvuku neke beneficije u pogledu cena to nije razlog da se njihova prava zanemaruju. Putnici moraju da budu u stanju da traže svoja prava i kod transportnog preduzeća i kod javnog servisa. Cilj Komisije u poslednjih deset godina je da se razrade i definišu prava korisnika i u tom cilju će raditi i sa potrošačima i sa organizacijama korisnika. U tom kontekstu Komisija će takodje razmatrati da li korisnička prava treba da idu ruku pod ruku sa korisničkim obavezama.

### 1. Korisnička prava

Na vazdušni saobraćaj je Komisija do sada koncentrisala svoje napore da prati otvaranje tržišta i da štiti putnike od konfliktnih nacionalnih propisa i regulative . Prava putnika su definisana u nekoliko tekstova . Sva ova prava su publikovana u Povelji koja je, zahvaljujući njihovoj saradnji istaknuta na većini aerodroma u Zajednici. Povelja daje spisak državnih organa kojima se korisnici mogu obratiti i tražiti svoja prava i obavestiti Komisiju kako se sa njima postupalo. Ona će biti menjana tako da uvek odražava pravne i druge volontarističke dogovore.

Sačinjeni su novi predlozi da se poveća obaveza avionskih kompanija u slučaju nesreće, kašnjenja ili gubitka prtljaga. **Komisija će uskoro predložiti jačanje prava putnika uz nadoknade ako putnici zakasne ili im kompanija ne dozvoli ukrcavanje zbog prebukiranja.** Biće predložene i mere da putnici osete efekte pokazatelja kvaliteta usluga. Prema praksi u SAD i na osnovu obaveza koje je već preuzela, Komisija će **objaviti klasifikaciju avio kompanija po njihovom poslovnom učinku ( ili nedostatku istog) i to kada se radi o tačnosti, broju putnika kojima nije dopušteno da se ukrcaju, stepenu gubljenja prtljaga itd.** Korisnici će tako imati objektivne kriterijume za poredjenje raznih aviokompanija i ova transparentnost će bez sumnje biti najbolji način da se izvrši pritisak na aviokompanije da poboljšaju svoje usluge.

Putnici takodje imaju pravo da budu pravilno informisani o ugovoru koji potpisuju sa avio prevoznikom. odredbe ugovora moraju biti fer i poštene. Komisija će preuzeti inicijativu s tim u vezi u 2001. godini.

Istovremeno, radeći zajedno sa Evropskom konferencijom za civilnu avijaciju (ECAC) Komisija je pokrenula inicijativu da se avio kompanije i aerodromi u Evropi dogovore na dobrovoljnoj bazi kako da zaokruže i pojasne regulativni okvir.

Na kraju, Zajednica mora da sagleda probleme sa kojima se svi putnici sreću kada hoće da iskoriste prava koja imaju : kako utvrditi ko je odgovoran, kako započeti postupak u drugim državama članicama, kako dobiti nadoknadu za štetu. **Ovo je potrebno jer na aerodromima, za razliku od luka, izgleda kako da niko nije nadležan i svi uključeni akteri (aerodromski službenici, davaoci usluga, policija, aviokompanije itd. ) prebacuju lopticu drugome za sve probleme koje ima putnik.** Stoga je avio putnicima potrebna veća zaštita kao i pristup sredstvima za brzo rešenje istih.

**Naredni korak je kako mere zaštite putnika koje donosi Zajednica prebaciti u ostale vidove transporta, železnicu, pomorsku plovidbu i koliko je to moguće gradski prevoz.** Potrebne su određene nove mere za prava korisnika u svim vidovima transporta bez obzira kom, da bi korisnici mogli i da poznaju svoja prava i da ih koriste. Ove mere moraju pogotovo zadovoljiti potrebe korisnika pomenute i kominikeu Komisije o uslugama od opšteg interesa u Evropi.<sup>90</sup>

## 2. Obaveze korisnika

Bilo bi previše simplicistički i čak nepošteno prema stručnjacima u transportu ne istaći da i korisnici imaju obaveze pri putovanju. Neodgovorno ponašanje naročito u avionu može da ima ozbiljne kojnskevnce na bezbednost. Opasnost od požara zbog cigarete žurno ispušene u toaletu aviona je ozbiljan problem tokom leta. Ako dodje do požara stjuardi imaju samo minut i po pre nego što se prošire otrovni gasovi.

Air France razvrstava incidente u tri grupu po ozbiljnosti:

1. Obična verbalna prepirka, pasivni otpor
2. Buntovno i uvredljivo ponašanje, agresivnost, pušenje cigarete u toaletima
3. Pretnja bezbednosti leta, fizičko nasilje.

Agresija putnika, ponekad rezultat konzumiranja alkohola, je navela neke aviokompanije da sprovedu psihološku obuku osoblja o tome kako smirivati situaciju. Ustvari, ova agresija se često ispoljava i na vozačima i kontrolorima karata u javnom prevozu i u vozovima. Kazne za ovakve postupke nediscipline su najpre problematične za sprovođenje a onda se javljaju i pravni problemi. O tome treba razmisliti na nivou Evrope kako bi se našli odgovori za ove pravne probleme.

**Komisija će objaviti novu verziju Povelje u vazdušnom saobraćaju** i navesti sva prava i obaveze putnika kao i poslednje zakonske propise i počće da sačinjava povelju prava i obaveza korisnika za sve vidove transporta.

## 3. Visokokvalitetni javni servis

Pošto predstavlja fizičku vezu izmedju kohezije društva i balansiranog regionalnog razvoja, transport je glavna komponenta javnog servisa. On je štaviše jedina oblast za koju dogovor iz Rima izričito kaže da predstavlja pojam javne službe. U čl. 73 EC dogovora se kaže da *“će svaka pomoć biti u skladu sa ovim dogovorom ako zadovoljava potrebe koordiniranog transporta ili ako predstavlja nadoknadu za obavljanje određenih obaveza koje su primerene konceptu javnog servisa.*”

U deklaraciji o uslugama od opšteg ekonomskog interesa, Evropski savet je u Nici decembra 2000. izričito naglasio značaj ovih službi, govoreći izmedju ostalog da *“postoji potreba i to naročito ovde da se pojaśni odnos izmedju metoda finansiranja servisa od opšteg ekonomskog*

<sup>90</sup> Stav 11 kominikea “Usluge od opšteg interesa za Evropu” COM(2000)580.

*interesa i primene propisa o pomoći države. Kompatibilnost takve pomoći koja treba da kompenzuje ekstra troškove pri obavljanju zadataka od opšteg ekonomskog interesa treba da bude postoji u skladu sa Čl. 86(2)”*

Znači da ova uloga javnog servisa može da sadrži i posebna rešenja po osnovu zakona o konkurenciji ili slobode pružanja usluga ali i da poštuje principe neutralnosti i proporcionalnosti. Uloga javnog servisa je da služi interesima i potrebama korisnika, a ne šefova i službenika i da se postara da te službe neometano rade u svako doba. Ipak, nedavni industrijski potezi u nekim zemljama su naveli prevoznike koji su koristili železnicu da još jednom dobro razmisle zbog njene nepouzdanosti i da se prebace na drumski transport.

**Uslovi koji važe za javni servis** (napr. učestanost i tačnost, dovoljno mesta, povlastice za pojedine kategorije korisnika) su glavna alatka da transportni sektor pruži ove usluge od opšteg ekonomskog interesa. Tako jedna država članica ili neki drugi javni organ može u izvesnim uslovima i bez konkurencije da traži ili da postigne dogovor sa privatnim ili javnim preduzećem da ono zadovolji neke potrebe javnosti koje takvo preduzeće ne bi preuzelo (ili ne na taj način) ako bi gledalo samo svoje komercijalne interese.

Komisija je nedavno predložila novi pristup kopnenom transportu i to da otvori tržište ali da garantuje transparentnost, kvalitet i učinak javnog prevoza **putem regulisane konkurencije**. U nacrtu propisa<sup>91</sup> se kaže da se nacionalne ili lokalne vlasti moraju postarati da organizuju odgovarajući javni prevoz uz minimalne kriterijume za zaštitu zdravlja i bezbednost putnika, dostupnost ovih usluga, nivo i transparentnost cena prevoza i ograničeno trajanje ugovora. U tom cilju ova inicijativa vlasti će biti u formi ugovora o javnom servisu koji će biti zaključeni putem tendera na period od 5 godina. Ipak, javna preduzeća za prevoz, odstupajući od ovog postupka moći će da zaključuju ugovore o javnom prevozu sa odredjenim prevoznikom ispod godišnjeg praga od 800 000 evra pod uslovom da se brinu o bezbednosti. Planira se i unošenje odredbi za kontrolu integracija i zaštitu zaposlenih u slučaju promene prevoznika.

Uopšteno govoreći, iskustvo nas uči da ograničenja finansijska pomoć nije pretnja poštenoj konkurenciji niti utiče na promet. Ipak, suprotno praksi u drugim ekonomskim sektorima, o svakoj pomoći koja se daje sektoru transporta Komisija mora biti unapred obavestene. **Ova opšta obaveza izgleda neprimerena, naročito kada je ta pomoć namenjena kao kompenzacija za izvršenje obaveza javnog servisa na pravcima koji vode do udaljenih reiona i malih ostrva u Zajednici**. Komisija će predložiti uskladjivanje pristupaka u ovoj oblasti.

Da bi garantovala korisnicima visokokvalitetnu, dostupnu kontinuiranu uslugu širom Zajednice koja će poštovati propise Zajednice o konkurenciji, Komisija će i dalje raditi na tome da za transportne usluge opšteg ekonomskog interesa sačini niz opštih principa i to:

- primena tenderske procedure u jasnom pravnom okviru koji je odredjen na na nivou Zajednice,
- davanje izuzeća ili ekskluzivnih prava gde to bude bilo potrebno
- davanje finansijske kompenzacije operaterima koji izvršavaju zadatke javnog servisa.

<sup>91</sup> Predlog regulative Evropskog parlamenta i saveta o akciji država članica u vezi sa potrebama javnog servisa i ustapanje ugovora o javnom servisu u putničkom prevozu od strane železnice, drumu i unutrašnjih plovnih puteva (COM(2000)7).

## IV RACIONALIZOVATI GRADSKI PREVOZ

Stalno širenje grada, promena stila života i fleksibilnost privatnog automobila u kombinaciji sa ne uvek adekvatnim javnim prevozom su tokom poslednjih 40 godina izazivale ogromna komešanja u saobraćaju u gradovima. Mada je decentralizacija aktivnosti ili stambene izgradnje povremeno bila podržana razvojem odgovarajuće infrastrukture i linija javnog prevoza nedostatak integralne politike i pristupa planiranju gradova i prevozu dopustio je privatnom automobilu da stekne skoro potpuni monopol. Iako sveprisutan i opterećenje kakvo se samo može zamisliti u centru grada na periferiji gradova malih i velikih rast saobraćaja je bio najbrži. Ali u tim regionima gde se potrebe u prevozu teže mogu utvrditi i zadovoljiti, javni prevoz nije dovoljno fleksibilan u sadašnjoj formi. I da bi sve bilo još gore, osećaj neizvesnosti ne da ljudima da koriste javni prevoz u pojedinim oblastima i u pojedinim delovima dana.

Povećani saobraćaj i zagušenja u gradu idu ruku pod ruku sa sve većim zagadjenjem vazduha, bukom i saobraćajnim nesrećama. Česta kratka putovanja sa hladnim motorom ogromno uvećavaju potrošnju goriva, a emisije su i tri do četiri puta veće kada je brzina kretanja tri ili četiri puta manja. Gradski prevoz je stoga kriv za 40% emisije CO<sub>2</sub> koje su odgovorne za klimatske promene kao i drugih polutanata koji imaju zabrinjavajući uticaj na zdravlje gradskog stanovništva naročito azotoksidi koji dovode do vršnih vrednosti koncentracije ozona i nereguliranih mikročestica. Najranjiviji delovi stanovništva kao deca, stari i bolesni ( sa respiratornim kardiovaskularnim ili drugim bolestima) su najveće žrtve i po nekim studijama to sve košta društvo 1,7% BDP<sup>92</sup>. Kada se govori o bezbednosti, jedna nesreća sa smrtnim ishodom u dve se dešava u gradskom prostoru a najviše povredjenih ima među pešacima, biciklistima i motociklistima.

Čak i ako princip subsidijarnosti diktira da odgovornost za gradski prevoz uglavnom leži na državnoj i lokalnoj upravi, zla vezana za prevoz u gradskim prostorima i lošiji kvalitet života se ne mogu zanemarivati. Veliki problem će ovi organi imati da rešavaju, koji će brže stići nego što bi iko pomislio upravljanje saobraćajem a naročito ulogu privatnog automobila u velikim gradskim centrima. Medjutim, sagledavajući problematiku (zagadjenje, zagušenje, neostatak infrastrukture ) izgleda **da društvo ide putanjom koju treba preseći**. Alternativa je promovisati čista vozila i javni prevoz dobrog kvaliteta.

Princip subsidijarnosti dopušta Evropskoj uniji da preuzima inicijative, na donošenju regulative takodje, da podstiče korišćenje raznolike energije u transportu. S druge strane Unija ne može da primenjuje tu regulativu kao sredstvo za nametanje alternativna automobilu u malim i velikim gradovima. Stoga se Zajednica ograničava samo na promovisanje dobrih poteza iz prakse.

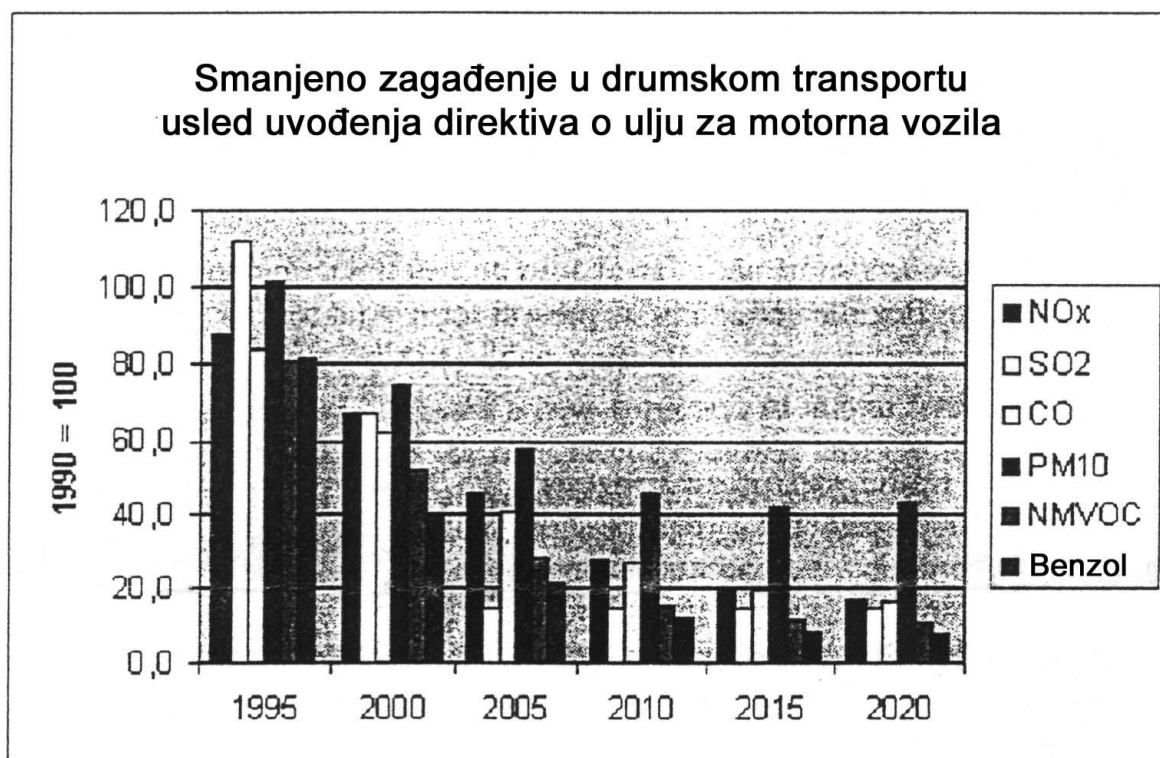
### A. *Različite vrste energije za transport*

Konvencionalna vozila sa toplotnim motorom, čija je energetska efikasnost daleko od optimuma, su jedan od glavnih izvora zagađenja u gradu, kao i gasova koji proizvode efekat staklene bašte i doprinose preteranoj energetskoj zavisnosti Evropske Unije. Znatan napredak je postignut zahvaljujući standardima za kvalitet motornih vozila i goriva a u cilju sprečavanja zagađenja.

---

<sup>92</sup> Svetska zdravstvena organizacija, Troškovi u zdravstvu usled zagadjenja vazduha od drumskog saobraćaja. Analiza uticaja za Austriju, Francusku Švajcarsku, juni 1999.

Već usvojeni strožiji standardi će vremenom dati rezultate, kao što je prikazano na sledećem dijagramu.



Ovaj stvarni napredak ne bi trebalo da zakloni neadekvatne mere do sada preduzimate da se smanji emisija gasova sa efektom staklene bašte iz motornih vozila, kao i energetska zavisnost Evropske Unije. Sporazum sa Udruženjem evropskih proizvođača automobila bi trebalo da dovede do smanjenja emisije ugljendioksida iz novih automobila u proseku za 15% do 2008. godine. Pored ovog sporazuma, za koji bi trebalo da se postave novi ciljevi za smanjenje emisije za period posle 2008. godine, i koji bi trebalo proširiti tako da obuhvati i vozila komunalnih organizacija, trebalo bi takođe preduzeti dodatne mere na nivou Zajednice za uvođenje supstitucionih goriva, naročito bio-goriva, i stimulisanje potražnje za istima kroz probno korišćenje.

#### 1. Uspostaviti novi zakonski okvir za substituciona goriva

Istraživanje i razvoj su takođe doneli napredak u razvoju novih vozila koja koriste alternativne vidove energije i imaju manju emisiju. Gradski prevoz već predstavlja pogodno tržište za širu upotrebu **alternativnih energija**. Nekolicina evropskih gradova je već krenula sa tim: Pariz, Firenca, Stokholm i Luksemburg, da nabrojimo samo neke gradove koji već koriste autobuse na prirodni gas, bio-gorivo ili gorivo bez sumpora. U budućnosti bi i putnički automobili i teška teretna vozila mogli da koriste alternativnu energiju kao pogon.

U kratkoročnom i srednjoročnom vremenskom okviru najviše obećavaju bio-goriva, prirodni gas u srednjoročnom i dugoročnom, a vodonik u veoma dugoročnom okviru. U Zelenoj knjizi o obezbeđenju energije za Evropsku Uniju, Komisija zato predlaže da cilj u drumskom transportu bude da se **20% klasičnih goriva zameni supstitucionim gorivima do 2020. godine**.

Raširenost bio-goriva će pomoći da se smanji energetska zavisnost Evropske Unije, poboljša stanje životne sredine i diversifikuju proizvodnja i radna mesta u oblasti poljoprivrede. Realno gledano, proizvodnja sirovina za bio-goriva bi mogla da bude od posebnog interesa sudeći po zajedničkoj poljoprivrednoj politici za stvaranje novih ekonomskih resursa i očuvanje zaposlenosti u ruralnoj zajednici.<sup>93</sup>

**Da bi promovisala bio-goriva** Komisija namerava da uvede dve posebne mere u 2001. godini:

**Direktivu o postepenom uvođenju minimalnog procenta obavezne potrošnje bio-goriva u svakoj zemlji članici:** stopa od 2% će biti predložena za prvu fazu, uz potpunu fleksibilnost po pitanju toga da li će se ovaj cilj postići mešanjem bio-goriva sa fosilnim gorivima ili korišćenjem čistih bio-goriva. Na taj način će se izbeći nepredvidljivi efekti bio-goriva na motore i životnu sredinu. Istovremeno će se stvoriti stabilno tržište i trebalo bi da se za pet puta poveća kapacitet proizvodnje postojećih bio-goriva. Drugi stadijum će imati za cilj da se postigne stopa prodora bio-goriva na tržište od skoro 6% do 2010. godine;

**Novi propisi Zajednice o smanjenju poreza za bio-goriva:** zadovoljavajući potrebu za približavanjem aranžmana svake zemlje članice o oporezivanju bio-goriva, ovaj predlog će pomoći zemljama članicama da stvore neophodne ekonomske i zakonske uslove i postignu čak i premaše ciljeve postavljene u gorepomenutom predlogu direktive. Ovaj predlog bi dao zemljama članicama mogućnost da uvedu poreske olakšice saglasno njihovim budžetskim ograničenjima, okolnostima (npr. za poljoprivredne kulture) i tehnologiji koju zemlje članice odaberu.

Takođe će biti potreban pregled sveukupne usklađenosti taksi za motorna vozila i delokruga za stvaranje, na nivou čitave Zajednice, jednog šireg okvira za uvođenje mehanizama za diferenciranje poreza za putnička vozila prema ekološkim kriterijumima. Ovim novim pristupom, koji može da se osmisli tako da ne utiče na budžetske prihode zemalja članica, porezi za putnička vozila bi mogli da postanu "zeleniji" tako što bi se ljudi motivisali da kupuju i koriste ekološka vozila.

## 2. Stimulisati potražnju putem probnog korišćenja

Za prirodni gas i vodonik je i dalje potrebno je još raditi da se izabere najefikasniji pristupa i podstakne šira upotrebe ovih goriva u onoj meri koja će doprineti ambicioznom cilju da 20% od svih goriva budu substituciona goriva. Kako je već naglašeno u Zelenoj knjizi o obezbeđivanju energije, **Zajednica će u budućnosti morati više da podržava nove čiste automobilske tehnologije koje nam stoje na raspolaganju, naročito u skladu sa Šestim okvirnim istraživačkim programom.** Što se neposredne budućnosti tiče, Komisija je okupila nekoliko

<sup>93</sup> Kada bi bio-goriva činila 1% od ukupne potrošnje fosilnih goriva u Uniji, došlo bi do otvaranja 45.000-75.000 novih radnih mesta.

izvora finansiranja u okviru inicijative CIVITAS. Ova inicijativa pokrenuta u oktobru 2000. godine ima za cilj da pomogne da se realizuju inovativni projekti o čistom gradskom prevozu. Po Petom okvirnom programu za istraživanje i razvoj dodeljen je budžet od 50 miliona evra.

Izabrano je 14 gradova da budu pioniri <sup>94</sup> Dodato je pet gradova iz zemalja kandidata za pridruživanje. <sup>95</sup>

Razvoj nove generacije hibridnih električnih kola ( elektromotor sa toplotnom mašinom) mnogo obećava <sup>96</sup>, automobila na prirodan gas i na dugi rok automobila sa vodoničnim gorivnim celijama. Električno vozilo sa akumulatorom je primer direktno primenjive tehnologije. Medjutim, pošto mu je domet ograničen na 100 km prodaje se samo na zatvorenim tržištima i kupuju ga samo komunalna preduzeća ili javne službe (vodovod, elektrosnabdevanje, gas, pošta itd. ) i koriste na malim razdaljinama svakodnevno.

*U mestu La Rochelle, eksperiment `Liselec` omogućava javnom prevozniku da svojim putnicima ponudi 50 električnih vozila za samoposluživanje na lokacijama gde su veoma potrebni. Preko 400 pretplatnika je već iskoristilo ovu ponudu. Sledeći primer iz Djenove, opštinske vlasti su odredile zone gde se prioritet u parkiranju daje čistim kolima. Da bi ovakvi eksperimenti urodili plodom i uticali na kvalitet vazduha moraju se podstaći na dovoljno velikoj osnovi. Takva vozila moraju koristiti goriva bez nafte da se smanji emisija gasova staklene bašte i njihova zavisnost od nafte.*

Stoga bi trebalo promisliti da se pokrene korišćenje taksija i komunalnih vozila na struju ili prirodni gas ili čak vodonik (gorivne ćelije) za dostavu (kao i u službama od javno interesa u gradovima i metropolama Po principu subsidijarnosti, za svaku takvu inicijativu bile bi nadležne državne ili regionalne vlasti.

#### *B. Promovisati dobre poteze iz prakse*

Zagušenje saobraćaja i zagađenje – veoma blisko povezani - se nalaze medju stvarima koji odbijaju građane od života u gradu, a jedan od glavnih razloga zagušenja je prekomerno korišćenje privatnih automobila.

Prema tome, treba da nadujemo alternativu kolima koja je atraktivnija kako po infrastrukturi (metro- tramvaj – biciklističke staze <sup>97</sup>- prioritetne trake za javni prevoz) tako i po uslugama (kvalitet, informacije). Javni prevoz treba da dostigne onaj stepen komfora, kvaliteta i brzine koji narod očekuje. Ovakav kvalitet su izabrali mnogi evropski gradovi koji su rešili da unesu inovacije i uvedu u eksploataciju nove metro ili tramvajske linije ili nove autobuse sa lakšim pristupom za ljude sa smanjenom pokretljivošću. Bitno je da se javni prevoz prilagodi društvenim promenama: putovanja se sve više raspoređuju tokom celog dana pa je razlika

<sup>94</sup> Aalborg, Barcelona, Berlin, Bremen, Bristol, Cork Gothenburg, Grac, Lil, Nant, Rim, Rotterdam, Stokholm i Vincester.

<sup>95</sup> Bukurešt, Gdinja, Kaunac, Pecs i Prag.

<sup>96</sup> Moglo bi se reći hibridna vozila sa toplotnom mašinom malog kapaciteta koja služi kao generator za punjenje akumulator. Ovo im daje mogućnost duže vožnje nego kod klasičnih električnih vozila.

<sup>97</sup> Sa zaštitom da dvotočkaši ne rizikuju živote svaki put kad ih voze.



između špiceva i sati van špica stvar prošlosti. Isto tako, izgradnja novih stambenih zona ili trgovačkih centara u predgradjima treba da dovede do izmene linija i vrsta vozila u javnom prevozu.

Lakošinska vozila koja se kreću posebnim kolosecima – koja su visoko cenjena danas u mnogim gradovima i metropolama – su ekonomični oblik prevoza popularan među putnicima jer su to ustvari projektanti revitalizovali tramvaj dajući bu istinski futuristički izgled.<sup>98</sup> Gradovi kao što su Beč, Štuttgart, Frajburg, Strasburg i Nant su napravili vidljiv korak napred u preusmeravanju saobraćaja između vidova transporta izabravši ovaj oblik prevoza. Zakočili su korišćenje kola tako što su investirali u vandrumske vidove prevoza i pokazali da se korišćenje automobila može smanjiti za 1% godišnje, mada u mnogim gradskim centrima ono raste i više od toga.

Neki gradovi su doneli pravilnike kojima ograničavaju broj parking mesta na minimum za svaku novu poslovnu zgradu kada korišćenje kola postaje nepraktično.

Neki lokalni organi planiraju da odvoje prioritetne trake za javna sredstva saobraćaja (autobuse i taksi) i privatne vozila koja voze popunjena i da povećaju broj traka rezervisanih za bicikliste i čak motocikliste. U velikim gradovima i metropolama, mogla bi se podstaći inicijativa da se najveći poslodavci (firme ili uprava) navedu da organizuju prevoz svojih zaposlenih ili da im plate prevoz javnim saobraćajem. To je naprimer, učinjeno u Beču gde metro delimično finansiraju firme iz centra grada.

Poslednjih godina je došlo do jednog novog oblika kretanja koja liče na `zajedničku upotrebu kola i drugih transportnih sredstava`<sup>99</sup>. Pored uvođenja novih sredstava javnog prevoza, da bi se smanjilo zagušenje u gradu moraju se doneti i planovi za plaćanje naknada za urbanu infrastrukturu, čiji je najjednostavniji oblik naknada za parkiranje. Neki gradovi kao London predviđaju i druge razradjenije oblike naknada za gradske saobraćajnice putem elektronske tehnologije za identifikaciju vozila i elektronskog sistema za ubiranje naknada koji bi se mogli uskladiti na nivou Zajednice<sup>100</sup> (odeljak o naknadama). Medjutim, lokalno stanovništvo će pozdraviti planove za plaćanje naknada za gradske saobraćajnice samo ako su u ponudi i konkurentne alternative kao što su usluge javnog prevoza i odgovarajuća infrastruktura. Stoga je bitno da se iz prihoda finansira nova infrastruktura za sveopšte poboljšanje usluga gradskog prevoza<sup>101</sup>.

Po principu subsidijarnosti i svesni da će većina mera biti u nadležnosti nacionalnih, regionalnih ili lokalnih organa, Komisija namerava da promoviše sledeće:
---

<sup>98</sup> Bolji je način ulaženja za ljude sa smanjenom pokretljivošću zahvaljujući namenski gradjenim niskopodnim tramvajima. Novi projekti koji se delimično finansiraju sredstvima Zajednice omogućavaju da se dodje do inovativnih rešenja koja će revolucionisati izgled tramvaja.

<sup>99</sup> Naročito u gradovima Bremenu i Beču

<sup>100</sup> Videti Akcioni plan eEvropa koji je predložila KOMisija na Evropskom savetu u Feiri.

<sup>101</sup> Gradovi kao što su Rim, Djenova, Kopenhagen, London, Bristol i Edinburg proučavaju i ispituju mogućnost naplate naknada za korišćenje gradskih saobraćajnica u okviru sveobuhvatnog programa da se smanji zagušenje i znatno poboljšaju mreže za javni prevoz.

- podršku (sredstvima Zajednice) pionirskim gradovima i metropolama<sup>102</sup> s tim da svaka država članica bude dužna da izadje sa svojim nacionalnim planovima
- češće korišćenje čistih vozila i onih oblika javnog prevoza koji su dostupni svim korisnicima, i ljudima sa ograničenom pokretljivošću (naročito invalidima i starima),
- identifikaciju i širenje informacija o svemu što je najbolje iz prakse gradskog prevoza kao što su šinske linije u gradu i regionu i upravljanje odgovarajućom infrastrukturom.

#### **ČETVRTI DEO: UPRAVLJATI GLOBALIZACIJOM U TRANSPORTU**

---

<sup>102</sup> Inicijativa CIVITAS

Transport se velikim delom reguliše na međunarodnom nivou. Počeci regulative u transportu su nadjeni u Rimskom pravu . Od renesanse, međunarodno pravo se delimično zasnivalo na principu regulisanja transporta, naročito pomorske plovidbe. U poslednja dva veka regulativni okvir je nastajao u međjuvladinim organizacijama od Centralne komisije za plovidnu Rajnom (prva ove vrste) do Međunarodne organizacije za civilnu avijaciju.

To je jedan od razloga zašto je teško da zajednička transportna politika zauzme položaj između s jedne strane međunarodnih propisa koji se proizvode u postojećim organizacijama i s druge strana nacionalnih propisa koji često teže zaštititi domaćih tržišta.

Pošto su najvažniji ciljevi međunarodnih propisa da se olakša razmena i trgovina oni ne uzimaju u obzir ključna pitanja zaštite životne sredine, sigurnost ponude ili industrijske i socijalne dimenzije u ovoj oblasti.. Stoga je tokom više godina ovo navelo pojedine zemlje kao SAD da zaključe regionalne transportne dogovore naročito u sektorima pomorske plovidbe i avijacije radi zaštite određenih interesa. Evropska unija ih je pratila u stopu da bi se odbranila od katastrofa na moru i da bi rešila pitanje neodgovarajućih propisa o buci aviona ili nadoknada putnicima u slučaju nesreće.

Pored toga, transportne usluge – naročito na moru i u vazduhu treba da postanu tema pregovora koji se vode u Svetskoj trgovinskoj organizaciji. Zajednica bi mogla da odigra ulogu katalizatora u otvaranju tržišta koja su još uvek zatvorena

Sa proširenjem horizonata transportna politika i transevropska mreža će se uskoro prelići po celom kontinentu, pa Evropa mora ponovo da razmisli o svojoj međunarodnoj ulozi ako želi da uspe u razvoju održivog transportnog sistema i da reši probleme zagušenja i zagađenja.

## **I. ŠIRENJE UNIJE MENJA SVE**

Širenje bez presedana koje će uslediti u narednih nekoliko godina daće Uniji pravu kontinentalnu dimenziju. Mada se ona maksimalno već proteže 4000 km, od juga Španije do severa Finske, proširenjem će se neprekinuti prostor Unije protegnuti na preko 3000 km napr. između Lisabona i Konstance u Rumuniji. Njena pomorska flota će se znatno uvećati, jer samo zastave Kipra i Malte predstavljaju brodsku tonažu skoro ekvivalentnu onoj koja sada postoji u floti zajednice.

Ne izgleda da usvajanje transportnog *acquis* u Zajednici stvara velike probleme zemljama kandidatima. One su već povezane sa državama članicama EU putem međunarodnih sporazuma o međunarodnom prevozu robe i vazdušnom saobraćaju. Jedan problem međutim koji nije specifično vezan za transport tiče se njihove administrativne sposobnosti da primene *acquis* i regrutuju dovoljan broj inspektora.

Prvi izazov, da bi proširenje uspelo biće povezati buduće zemlje članice sa transevropskom mrežom što je preduslov za njihov ekonomski razvoj koji se bazira na očekivanom rastu saobraćaja kako što je desilo prilikom pridruživanja Španije, Portugala i Grčke.

Medjutim značajna uloga koju igra šinski transport u zemljama kandidatima čini da proširenje pre svega bude prava prilika da se uspostavi balans između vidova zaopbraćaja.

Poslednje, ali ne i najmanje važno je da će proširenje doprineti bezbednosti u pomorstvu.

### A. Infrastruktura kao izazov

Kako stoji u Agendi 2000, transevropsku transportnu mrežu u zemljama kandidatima čini oko 19 000 km puteva, 21 000 km železničkih pruga, 4 000 km unutrašnjih plovničkih puteva, 40 aerodroma, 20 pomorskih luka i 58 unutrašnjih rečnih luka. Odnos dužine mreže i površine je uglavnom mnogo niži u zemljama kandidatima nego u Uniji dok je odnos dužine mreže i stanovništva približno isti.

U tom kontekstu, proširenje će pokrenuti istinsku eksploziju u razmeni robe i ljudi između zemalja Unije .

1998. godine izvoz iz zemalja kandidata u Uniju je već dostigao 112 miliona tona tj. bio je 2,2 puta veći nego u 1990. godini, po vrednosti 68 milijardi evra. Njihov uvoz se kretao oko 50 miliona tona, više od pet puta nego u 1990. a vredeo je 90 milijardi evra. Uska grla se već obrazuju na granicama i postoji istinski rizik od zasicenja u koridorima istok-zapad. Nije neobično videti redove kamiona duže od 50 km na nemačko-poljskoj granici.

Nedostatak efikasne infrastrukture transportnih mreža koje treba da prihvate ovaj očekivani rast kretanja je veoma podcenjen, a ta infrastruktura je ključni element u strategiji ekonomskog razvoja zemalja kandidata i njihovog ulaska na jedinstveno tržište.

Iz istorijskih razloga veze između članica država EU i zemalja kandidata su slabo razvijene. Intenzivna tehnička saradnja između nacionalnih stručnjaka iz raznih zemalja i Komisije dovela je do toga da se povuku trase nekoliko koridora što je dogovoreno na panevropskoj konferenciji na Kritu 1994 i u Helsinkiju 1997. i da se lansira globalna ocena potreba u infrastrukturi u zemljama kandidatima (TINA <sup>103</sup>)

Iz ovoga je proizašlo da sredstva iz javnog budžeta nikako ne dosežu do 91 milijardi evra potrebnih da se do 2015. godine izgradi prioritna saobraćajna infrastruktura u zemljama kandidatima iz Centralne i Istočne Evrope što iznosi 1,5% njihovog BDP u tom periodu. Štaviše pomoć koja se predviđa instrumentom kao što je Strukturne politika pre pridruživanja (ISPA) je takodje krajnje ograničena ( 520 miliona evra godišnje za transport ) <sup>104</sup> **Ovo je pitanje od ključne važnosti u kontekstu buduće finansijske perspektive Zajednice.**

Prema tome, bitno je da se mobilišu privatna sredstva naročito kroz zajmove Evropske investicione banke. Koliko god je moguće dotične zemlje će morati da nadju druga a ne tradicionalna sredstva finansiranja kao što su porez na gorivo, naknade za korišćenje infrastrukture što neke već i rade.

---

<sup>103</sup> Transport Infrastructure Needs Assessment ( TINA ) Završni izveštaj iz oktobra 1999.

<sup>104</sup> Po pridruživanju, zemlje kandidati će se takodje kvalifikovati za strukturnu pomoć koja već postoji u poglavlju o `proširenju` u finansijskoj projekciji koja je usvojena na samitu u Berlinu. Deo rezervisan za transport medjutim nije poznat.

Prioritet se mora dati finansiranju infrastrukture kojom će se otklanjati uska grla naročito na granicama i modernizovati železnička mreža. Osim što će vaspostaviti ili graditi infrastruktura bitno je da se ona poveže sa sadašnjom transevropskom transportnom mrežom. Prema tome revizija smernica TEN koju Komisija namerava da uradi u 2004. godini će morati da uzme u obzir i zemlje kandidate.

### *B. Mogućnosti koje nudi dobro razvijena železnička mreža*

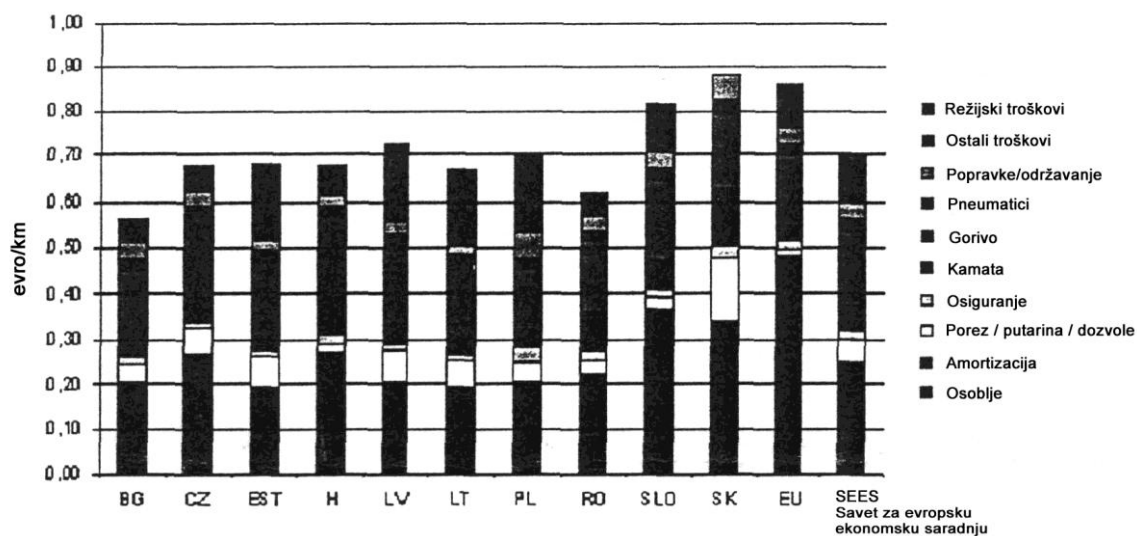
Železnica i dalje zadržava više od 40% tržišta prevoza robe u zemljama Centralne i Istočne Evrope (ne uključujući pomorski kabotaz) što je sličn učešću u SAD u poredjenju sa 8% u Evropskoj uniji. Kako pokazuju tekući trendovi, učešće ovog vida transporta bi moglo da opadne na 30% u 2010. godini. Tokovi robe su počeli da se tumbaju 1990. godine i dostigli najnižu crtu 1994. godine kada su iznosili 65% nivoa iz 1989. Posle ovog pada došlo je do kolapsa tradicionalne teške industrije i ekonomske krize koja je pogodila ove zemlje. Železnička preduzeća su morala da se izbore sa radikalnim promenama u privredi za šta su bila loše pripremljena. Prevoz tereta se oslanjao na prevoz teških proizvoda – male dodatne vrednosti – između rudarskih oblasti i industrijskih kombinata. Ovaj tradicionalni tip transporta polako nestaje iz ovih zemalja u kojima se razvija moderna privreda. Principi “u pravo vreme – just in time” i intermodalnost bili su nepoznata tehnička rešenja samo do pre nekoliko godina pa će celokupan sistem železničkog prevoza morati da se preispita, jer je sve zastarelo, investicije u infrastrukturu i nova šinska vozila teške su kao olovo poslednjih godina.

Postojanje ove naročito ekstenzivne guste železničke mreže i znatnog stručnog znanja je jedinstvena prilika koja se mora iskoristiti da bi se izvršio rebalans vidova saobraćaja u proširenoj Evropi. Mora se uložiti napor da se ubede te zemlje da im treba da održe učešće železnice na tržištu prevoza roba na visokom nivou i da im cilj bude oko 35% u 2010. godini.

Jedan način da se okrene ovaj pad u pozitivnom smeru je da se reformišu šinski transport u zemljama kandidatima (razdvoji eksploatacija od upravljanja infrastrukturom, restrukturiraju železnička preduzeća itd) što se mora uraditi pre nego što drumski transport u potpunosti ne ovlada.

Da bi se održao nivo učešća železnice u modalnoj raspodeli u zemljama kandidatima biće potreban još odredjeniji pritisak na drumski prevoz da obezbedi uslove za poštnu konkurenciju između pojedinih vidova saobraćaja i da prevoz robe drumom bude još konkurentniji kada udje na tržište Zajednice. Uticaj otvaranja tržišta prevoza robe drumom posle pridruživanja ne sme se preceniti u uslovima kada je u zemljama kandidatima mali vozni park koji će dobiti dozvole (tehnički standardi) da obavlja međunarodni prevoz i kada postoji relativna konvergencija u troškovima eksploatacije, uključujući plate, što postepeno preovladava (vidi donju tabelu). Saobraćaj u smeru istok-zapad predstavlja 3 % vrednosti od ukupnog međunarodnog drumskog prevoza robe u Evropskoj uniji. Stoga, države članice u celini rade u korist otvaranja tržišta prevoza odmah po pridruživanju pod uslovom da zemlje kandidati efikasno primene *acquis* Zajednice. Međutim, postoji znatna razlika u troškovima jer su plate vozača niske u ovim zemljama što bi moglo da, kratkoročno gledano, ima negativan uticaj na nekim od ovih tržišta.

## Troškovi međunarodnog drumskog prevoza po kilometru (podaci za 1998. godinu)



Izvor: Studija troškova i koristi od proširenja za Phare MCTP, Halcrow/NEI, 1999.

Efikasna primena zakonskih akata Zajednice o drumskom prevozu takođe treba da donese značajne koristi za životnu sredinu i bezbednost drumskog prevoza (vozni park teretnih vozila koja manje zagađuju).

### C. Nova dimenzija bezbednosti prevoza brodom

Zajednica proširenjem dobija veći broj članica sa izlazom na more što će joj omogućiti da organizuje efikasnije praćenje brodskog prevoza i da maksimalno smanji rizik od nesreća, naročito onih koje uzrokuju brodovi koji prevoze opasnu robu ili robu koja može da izazove zagađenje. Treba upamtiti da se skoro 90% trgovine naftom sa Evropskom unijom odvija brodovima da skoro 70% uvoza prolazi pored obala Bretanje i kroz Lamanš.

Da bi se smanjili ovi rizici, Komisija predlaže paket glavnih mera osmišljenih prvenstveno sa sledećim ciljevima:

- da se ojača lučka kontrola u državama članicama;
- 
- da se pooštri zakonska regulativa o klasifikaciji društava kako bi se obezbedilo da samo kompetentna društva koja ispunjavaju stroge kriterijume kvaliteta budu ovlašćena da deluju u ime država članica;
- 
- da se postepeno izbace iz upotrebe stari jednotrupni tankeri ;
- 
- uvesti sistem nadoknada žrtvama zagađenja mora
- imenovati Evropsku agenciju za bezbednost u pomorstvu.

Pa i kada sve ove – hitno potrebne- mere budu usvojene Zajednica će još uvek imati samo nekoliko sredstava na raspolaganju da se izbore s rizikom koji postoji u voznim parkovima koji su ispod standarda u nekim zemljama kandidatima i sa neadekvatnom kontrolom beabednosti u pojedinim lukama. Proširenje će omogućiti strožiju kontrolu onog tipa bezbednosti koji je

Komisija predložila posle nesreće Erike i koji moraju da poštuju brodovi u svim lukama, a koji će dovesti do postepenog nestanka sa Evropskog kontinenta luka kojima je računica glavni motiv i koje su ozloglašene zbog neadekvatne kontrole.

Proširenje mora da bude i prilika da se unesu tehnički uslovi za konstrukcije brodova i da se poštuju kriterijumi koje treba da ispune brodovi koji svraćaju u evropske luke i standardi za socijalnu zaštitu počev od standarda Medjunarodne organizacije rada za moreplovce.

Crna lista brodova koji su ispod standardi i koja će uskoro omogućiti Evropskoj uniji da zatvori svoje luke za opasne brodove logično obuhvata i brodove čije su posade nedovoljno stručne i nedovoljno plaćenje. U tom cilju Evropska unija će radpido definisani minimalne uslove socijalne zaštite koje namerava da sprovode za posade brodova. Komisija predlaže <sup>105</sup> da se pokrene dijalog učesnika u medjunarodnim pomorstvu i preispitaju pitanja kao što su obuka i radni i životni uslovi abrodu. Ovo će olakšati proširenoj Evropi da duplira tonažu svoje današnje flote i preduzme korake protiv brodova **sa zastavama samo iz računa i nastanak luka samo iz računa.**

Bez obzira koliko Evropska unija bude čvrsta u ovom pogledu, jedan od ključnih problema ostaje nedostatak ovlašćenja za vršenje inspekcije ili sprovođenje kontrole od strane Medjunarodne pomorske organizacije (IMO), donosioca propisa. IMO ima potrebu za instrumentima kontrole da bi naterao države koje imaju brodove da preuzmu svoju odgovornost. Uzimajući Medjunarodnu organizaciju za civilnu avijaciju za model i imajući u vidu proširenje, Evropska unija će podržati inicijativu Japana da IMO dobije ovlašćenje da vrši kontrolu država koje imaju brodove. Medjunarodno priznati inspektori bi mogli tako da obavljaju kontrolne zadatke i da omoguće državama da sagledaju nedostatke kod brodova koji plove pod njihovom zastavom. To bi bio prvi korak u proveru da li se poštuju medjunarodne obaveze koje su preuzele sve države potpisnice više konvencija IMO. I dok možda preporuke koje budu proizašle iz ovih kontrola ne bi bile medjunarodno obavezujuće one bi ipak bile unete u crnu listu brodova kojima će se zabraniti pristup u luke u Zajednici.

Pored toga, treba imitirati najbolje poteze iz prakse socijalne zaštite ili oporezivanja na nacionalnom nivou kao što je sistem oporezivanja na bazi tonaže da bi se podstaklo preregistrovanje zastava za što više brodova u registru Zajednice. U ovom sistemu, vlasnici brodova plaćaju porez na osnovu tonaže sa kojom rade, bez obzira na stvarni prihod iz poslovanja. Komisija planira da ovaj predlog prezentira godine 2002.

Strožija kontrola zastava iz računa naročito sa tačke gledišta njihovog poštovanja minimalnih standarda socijalne zaštite je imperativ ne samo da bi se sprečile nesreće brodova koji nose zagadjujuće supstance, već i da se spreči novi oblik **organizovane ilegalne imigracije**. Nedavni događaji su pokazali da do ilegalne imigracije dolazi kadgod brodovi s predumišljajem iskrcavaju pun brod imigranata na obale Evrope. Kontrola pojedinih zastava iz računa mora se kombinovati sa merama politike Zajednice o saradnji u sudstvu.

## **Ilegalna imigracija**

<sup>105</sup> COM(2001) 188 konačna verzija

Ni transportni sektor nije imun na problem ilegalne imigracije. Jedan broj propisa i administrativna praksa (gradjanske obaveze prevoznika, kontrola na granicama) već postoje za presecanje priliva ilegalnih migranata, ali one moraju da se ojačaju pošto se izgleda veličina problema verovatno neće smanjiti u budućnosti.

**Gradjanska odgovornost prevoznika** su dobra alatka u borbi protiv ilegalne imigracije i moraju da se u potpunosti harmonizuju na nivou Evrope. Stroge odredbe za odgovornosti prevoznika koje postoje u nekim zemljama članicama su predmet raznih kritika. Pitanja koja se pokreću se naročito odnose na to da li je prenos ovlašćenja prevoznicima da sprovedu inspekciju dobar politički potez, zatim kakva se marljivost po tom pitanju može očekivati od prevoznika i da li su efekti takvih zakonskih propisa u skladu sa odredbama međunarodnih zakona.

Okrugli sto zainteresovanih strana među njima i država članica, transportne industrije i humanitarnih organizacija treba da poploča put mogućim inicijativama Komisije, inicijativi koja će morati da se gradi na osnovu razumne političke ravnoteže.

**Stroga kontrola na spoljnim granicama** je drugi ključni elemenat u borbi protiv ilegalne imigracije. Da bi se nadoknadilo ukidanje kontrola na unutrašnjim granicama potrebna je zajednička kontrola na spoljnim granicama uporedivog stepena kao i strogo poštovanje svih postojećih obaveza iz Šengena . Kontrola na granicama može da prouzokuje kašnjenja na koje se može odgovoriti putem ugradnje sofisticirane opreme za vršenje kontrole, novih tehnologija, saradnje i zamene osoblja.

Na kraju, Zajednica treba da postepeno uvodi sistem upravljanja **troškovima vezanim za plovību**. Sada se kretanje brodova reguliše bilateralnim sporazumima zaključenim prema IMO nap. za Kanal Lamanš ili za Organizaciju razdvajanja saobraćaja Ushant. Ove lokalne kontrole se koncentrišu na saobraćaj (interval sledjenja, brzina, putevi). Ako predlozi koje je Komisija već iznela na sto (u paketu Erika II) budu usvojeni, oni treba da obuhvat i opasne terete i dozvolu da brodovi promene kurs kada je bura, kao i oni koji plove izvan teritorijalnih voda. Bez obzira na prirodu kontrole međjutim, prikupljene informacije se niti koriste niti prenose u druge centre, drugim organima ili telima koja se nalaze na pravcu plovību nekoga broda.

Buduća Evropska agencija za bezbednost u pomorstvu će olakšati sistematsku razmenu tim pre što će sa pojavom sistema za identifikaciju ( transpondera), uvođenjem obaveze da se nose crne kutije na brodu i uskoro i programom Galilej omogućiti da se ustanovi položaj broda sa tačnošću od nekoliko metara. Do 2010. godine proširena Unija bi mogla kao i u vazdušnom sektoru za transport da razradi sistem za upravljanje saobraćajem da bi se zaštitila od opasnih i sumnjivih kretanja brodova i to naročito da ih spreči da se sklone u svoje skrivene luke. Uskladjeni sistem ove vrste za upravljanje brodovljem od Bosfora do Baltika, u šta ulazi i Biskajski zaliv i Kanal Lamanš će **dati Evropskoj uniji sredstvo da može da koordinira intervencije i kontrole i time će, ne organizujući ništa više do obične obalske straže**, efikasno nastupati po modelu iz SAD protiv svih opasnosti na njenim obalama (naročito preprodaja droga, ilegalna imigracija i prevoz opasnih tereta) .

Uspešnost proširene unije će zavisi od toga

- što će u finansijskoj projekciji za period posle 2006. godine Zajednica predvideti adekvatno javno finansiranje infrastrukture u svojim zemljama članicama i povezivanje budućih zemalja



članica sa transevropskom mrežom Unije, time što će uz nastojanje da održi učešće šinskog prevoza u modalnoj raspodeli u zemljama kandidatima od 35% u 2010. godini mobilisati finansijska sredstva privatnog sektora u tom cilju,

- što će povećavati administrativne kapaciteta u zemljama kandidatima kroz obuku inspektora i administrativnog osoblja zaduženog za primenu zakonskih propisa u transportu

- time što će podsticati preregistraciju zastava i to za što više brodova u registru Zajednice poštujući sve što je u praksi najbolje kada je reč o socijalnoj zaštiti i fiskalnim pitanjima, kao što je sistem oporezivanja na bazi tonaže

- time što će ojačati kontrolu bezbednosti u pomorstvu kroz evropski sistem za upravljanje saobraćajem.

## II. PROŠIRENA EVROPA MORA DA SE POTVRDJUJE NA SVETSKOJ SCENI

Paradoksalno je da Evropska unija koja je vodeća trgovačka snaga u svetu koja veliki deo svoje razmene obavlja izvan svojih granica ima tako malo da kaže kada se usvajaju međunarodni propisi koji regulišu veliki deo transporta. To je stoga što Unija kao takva je isključena iz mnogih međuvladinih organizacija gde nema ništa više do status posmatrača. Ova situacija se mora bez odlaganja korigovati tako što će Zajednica pristupiti međuvladinim organizacijama koje regulišu sektor transporta kako bi tridesetak članica uvećane Unije ne samo govorilo u jedan glas već bi, pre svega, ona mogla da utiče na aktivnosti tih organizacija u korist zajedničkog interesa i održivog razvoja.

Potreba koju ima Evropa da govori jednoglasno u odbranu svojih industrijskih i ekoloških interesa je posebno velika na polju vazdušnog saobraćaja.

Najjasnija demonstracija uzvišenijeg mesta Unije na globalnom transportnom tržištu je izazov koji je postavila sebi sa programom Galilej. Dok ona ne postigne nezavisnost na polju satelitske radionavigacije, Evropa rizikuje da izbubi efektivnu alatku za upravljanje vidovima transporta.

### A. Jedan glas za Evropsku uniju u međunarodnim telima

Zajednica je izgradila značajnu zakonsku materiju u poslednjih deset godina naročito u vazdušnom i pomorskom saobraćaju. Ovi zakonski propisi više nisu puko prepisani tekstovi međunarodnih konvencija kako je to bilo u prošlosti. Zajednica usvaja određenu regulativu koja se uvek ne poklapa sa preporukama i sporazumima međunarodnih organizacija.

Na polju bezbednosti u pomorstvu, u zajednici je dogovoreno da se do 2015 zabrani ulazak jednotrupnih tankera u njene luke. Ova rešenost Evropske unije je navela Medjunarodnu pomorsku organizaciju da promeni svoj planirani rokovnik za izbacivanje ovih brodova iz upotrebe. Napori Komisije koji vode progresivnom umanjuju buke aviona su takodje pomogli da se započnu multilateralni razgovori o izmeni standarda o buci aviona u Medjunarodnoj organizaciji za civilnu avijaciju (ICAO).

Ovo pokazuje da brižljivo koordinirana akcija EU ima stvarni uticaj na odluke koje se donese u međunarodnim telima

Medjutim, činjenica je da države članice ne zauzimaju uvek dosledan stav u ovim organizacijama po pitanju onoga što je dogovoreno na nivou Zajednice.

Proširenje unije jača potrebu da Unija uputi pozitivan signal da je potrebna povezanost standarda koje su usvojile 15 zemalja i onih koji se primenjuju u međunarodnim telima od 150 članica. Unija treba da pojača svoju sposobnost da se pozitivno postavi u međunarodnoj areni i da govori jednim glasom u odbranu svojih društvenih, industrijskih i ekoloških interesa. U pregovorima sa Svetskom trgovinskom organizacijom, Evropska unija će i dalje gurati otvaranje transportnog tržišta dok će istovremeno održavati kvalitet transportnih usluga, izvršavati zadatke od opšteg ekonomskog interesa i brinuti za bezbednost putnika.

Zajednica mora da pribavi sredstva kojima će izvršiti stvaran uticaj u međunarodnim organizacijama koje se bave transportom i to naročito u Medjunarodnoj organizaciji za civilnu avijaciju i Medjunarodnoj pomorskoj organizaciji. Krajem 2001. Komisija će predložiti da savet započne pregovore sa ovim organizacijama kako bi Evropska unija postala punopravan član. U tom kontekstu Komisija je već predložila da Zajednica pristupi organizaciji Eurocontrol.

Predstojeće proširenje postavlja poseban problem u pogledu statusa Zajednice u međuvladinim organizacijama koje su odgovorne za plovidbu Rajnom i Dunavom. Iz istorijskih razloga Centralna komisija za plovidbu Rajnom je zadužena za propise za plovidbu Rajnom i njenim pritokama što je oko 80% evropske tonaže. Zajednica se uglavnom da ugradi ove propise u zakonske propise Zajednice koji se odnose na celu unutrašnju plovnu mrežu. Ipak, koegzistencija ova dva pravna sistema postavlja probleme u pogledu izdavanja sertifikata, zaštite posade i emisija gasova.

Ova neslaganja će se uvećati kada dodje do proširenja. Ako se ništa ne desi da se situacija promeni, kada šest zemalja kandidata koji su povezane sa međunarodnom mrežom kopnenih plovnih puteva potpišu *acquis* (pristupnicu) onda će postojati jedan sistem na snazi za Rajnu i sistem Zajednice na snazi na ostalim kopnenim plovnim putevima kao što je gornji tok Dunava, Odra i Elba i svi ovi plovni putevi će biti međusobno povezani upravo na teritoriji Zajednice. Onda bi od novih država članica bilo zatraženo da usvoje zakonodavstvo zajednice i da izdaju certifikate zajednice koji ne važe za Rajnu. To ne bi bilo kompatibilno sa jedinstvenim tržištem.

**Komisija će prema tome predložiti da Zajednica postane punopravan član Centralne komisije za plovidbu Rajnom i Dunavske komisije.**

#### *B. Hitna potreba da vazdušni saobraćaj dobije eksternu dimenziju*

Vazdušni saobraćaj više nego ostali vidovi posebno zavisi od međunarodnog konteksta. Da bi se održale pored velikih svetskih aktera, glavne evropske vazdušne kompanije moraju da rade u celom svetu. Kako su najrentabilniji prevoz tereta na duge pruge, i transatlantski letovi od životne je važnosti za konkurentnost evropskih avio prevoznika da učestvuju na tržištu u punoj meri naročito stoga što će njihov domaći saobraćaj biti izložen sve većoj konkurenciji vozova velikih brzina. Bilateralni aranžmani kao i sporazumi o otvorenom nebu između pojedinih država članica i SAD<sup>106</sup> traže da nacionalne kompanije obavljaju vazdušni saobraćaj. U slučaju

---

<sup>106</sup> Švedska, Finska, Danska, Holandija, Belgija, Luksemburg, Nemačka, Austrija, Italija i Portugal su svi potpisali sporazum o otvorenom nebu sa SAD. Ovi sporazumi daju slobodan pristup svim prevoznicima koje su navele svaka od ugovornih strana a koji ispunjavaju uslove nacionalnosti (da je većina kapitala i imaju državljani rečene zemlje) Sporazum između UK i SAD se razlikuje uotoliko što je to sporazum o slobodnom učešću za sve

integracije dva avio prevoznika iz raznih zemalja oba će rizikovati da izgube svoj portfolio tih prava. Kada SAD i države članice EU pregovaraju da bi zaključile ovakve sporazuma administracija SAD priznaje samo kompanije iz svake države članice, ali ne i evropske avio kompanije. Jedan razlog leži u nedostatku odgovarajućeg pravnog akta koji bi omogućio brisanje takve klauzule o nacionalnosti. Evropski akt o preduzećima treba da bude pogonska sila da se izbrišu ove odredbe koje dozvoljavaju pristup tržištu isključivo `čisto` nacionalnim prevoznicima. Drugim rečima, cilj je da se evropskim prevoznicima dodeli nacionalnost “zajednice” u odnosu na treće zemlje.

Sve u svemu, ova situacija po kojoj svaka država članica posebno, a ne Unija pregovaraju sa trećim zemljama o uslovima pristupa je hendikep. Ako uzmemo samo jedan primer, Evropske avio kompanije mogu da dobiju 160 slotova na aerodromu Narita u Tokiju dok američki prevoznici imaju 640.

Uprkos liberalizaciji vazdušnog saobraćaja u Zajednici, avio kompanije jedino mogu da poleću iz svojih nacionalnih baza i nemaju iste mogućnosti za integraciju kao drugi sektori. Transatlantski pravci su podeljeni na više od 20 avio prevoznika na evropskoj strani, a na sedam iz SAD što se može uskoro svesti na četiri ili pet zahvaljujući integracijama koje su u toku u SAD. Evropske avio kompanije takodje imaju samo jedno tržište za svoje interkontinentalne letove i često samo jedan punkt (hub). Francuske kompanije, naprimer mogu da ponude letove od Berlina do Malage, ali ne i let od Berlina do Njujorka. Njihovi konkurenti, aviokompanije iz SAD imaju nekoliko punktova sa kojih mogu da nude interkontinentalne letove ne samo do krajnje destinacije u Zajednici već i do drugih destinacija na bazi savezništva izmedju kompanija.

Ovakav medjunarodni kontekst mnogo pomaže da se objasni trenutna situacija u sektoru vazdušnog saobraćaja : svaka od tri vodeće američke aviokompanije preveze približno 90 miliona putnika svake godine u poredjenju sa 30 do 40 miliona koje prevezu najveći evropski prevoznici. Najmanje medju njima nemaju dovoljno veliko domaće tržište koje im može garantovati konkurentnost.

Stoga postoji hitna potreba da vazdušni saobraćaj dobije eksternu dimenziju koja će biti srazmerna važnosti njihove interne *acquis*. Stoga je komisija osporila kompatibilnost sporazuma o otvorenom nebu u Evropskom Sudu pravde. I ne čekajući ishod ovih slučajeva, države članice ytrns fs po hitnom postupku prihvate da Zajednica bude pregovarač u sporazumima o vazdušnom saobraćaju naročito sa SAD da zauzme ulogu koju je već igrala u pregovorima sa Norveškom, Švajcarskom, Islandom i zemljama kandidatima.

Zajednica mora da bazira ove sporazume sa svojim glavnim partnerima na principima koji garantuju slobodno korišćenje prava u saobraćaju, jednake uslove konkurencije, zaštitu i bezbednost, životnu sredinu i eliminaciju imovinskih prava. To su principi koji stoje iza koncepta zajednickog transatlantskog prostora za vazdušni saobraćaj koji Komisija želi da vidi kako zamenjuje postojeće tranatlantske sporazume. Zajednički transatlantski prostor će postati najveći liberalizovani vazdušni prostor na svetu i svaka aviokompanija, evropska ili američka će

---

destinacije u UK izuzev aerodroma Heathrow a i manjoj meri Gatwick. Posebno što se tiče Heathrow, sporazum samo ovlašćuje dva britanska i dva US predstavnika da koriste taj aerodrom na letovima u SAD i natrag.

moći slobodno da posluje bez ograničenja prava u saobraćaju, pod uslovom da poštuje propise dogovorene između ugovornih strana o konkurenciji, bezbednosti i životnoj sredini. Ove propise će doneti zajednička tela. Takođe će biti potrebno preispitati mogućnost da se pregovara o avio saobraćaju i sa drugim velikim partnerima, prvenstveno Japanom i Rusijom.

### *C. Galilej: ključna potreba za globalnim programom*

Satelitska radionavigacija je tehnologija koja svakome omogućuje da svojim prijemnikom pokupi signale koje prenosi niz satelita i da u datom momentu ne samo očitava vrednost u preciznom vremenu već i precizni položaj po geografskoj širini, dužini i visini.

Ova tehnologija je sve uspešnija a stalno se otkrivaju nove aplikacije. Njihovo tržište postoji i korišćenje je moguće u velikom rasponu javnih i privatnih aktivnosti s tim da su već obuhvaćeni: transport (lociranje i merenje brzine vozila, osiguranje itd.), telekomunikacije (signali za integrisanje mreže, bankarske interkonekcije, konekcije u električnoj mreži), medicina (napr. telemedicina) sprovođenje zakona (napr. elektronsko praćenje), carina (terenska istraživanja itd) i poljoprivreda (geografski informacioni sistemi).

Prema tome jasno je da je to strateški važna tehnologija i verovatno će doneti značajnu dobit.

Samo SAD (GPS) i Rusija (GLONASS) danas imaju ovu tehnologiju, s tim što su oba sistema finansirana u vojne svrhe a rezultat je da se signali mogu blokirati ili pokriti u svakom trenutku kako bi se zaštitili sopstveni interesi ovih zemalja. To se desilo tokom rata na Kosovu kada su SAD presekle GPS signal. Nijedan sistem nije potpuno pouzdan. Naprimera, korisnici ne dobijaju momentalnu informaciju o greškama i transmisija je ponekad nepredvidiva, naročito u gradovima i regionima na dalekom severu Evrope.

Evropa ne može da dozvoli da potpuno zavisi od trećih zemalja u ovoj strateškoj oblasti.

Komisija je stoga prezentovala nezavisni satelitski radio navigacioni program Galilej u kome su niz od 30 satelita koji pokrivaju celu planetu i lokalni zemaljski transmiteri koji pružaju univerzalne usluge svim korisnicima na svakoj lokaciji čak i u zaklonjenim prostorima (tunelima, podzemnim garažama itd).

Uspeh programa Galilej zavisi u velikoj meri od toga da Zajednica usvoji jedinstveni stav u međunarodnim pregovorima. Prvi važan korak je da se dobiju potrebne frekvence na Svetskoj Konferenciji o radiokomunikacijama u Istanbulu, maja 2000. Železnica takođe treba da vodi međunarodne pregovore da se dodje do komplementarnosti između Galileja i američkog i ruskog sistema i da se omogući njihova sinergija. Mogućnost da se koriste zajedno signali i GPS i Galilej će povećati njihov pojedinačni učinak. Pregovori su u toku sa američkim i ruskim vlastima o sistemskoj interoperativnosti i o frekvencama potrebnim da se razradi ovaj projekat. Pregovori sa SAD još nisu završeni a Rusija je na samitu u Parizu sa Evropskom unijom 30 oktobra 2000. godine izrazila da je voljna da se postigne komplementarnost između sistema Glonass i Galilej.

Do 2008. ovaj projekat će dati Evropskoj uniji sistem globalne pokrivenosti u kojoj će imati punu kontrolu i zadovoljavajuće uslove tačnosti pouzdanosti i bezbednosti. Tako će Unija raspolagati alatom koja je bitna za politiku razvoja saobraćaja. Naprimera, Galilej će moći da se upotrebi da u trenu pronadje robu koja se prevozi u železničkoj mreži, da se olakša razvoj politike `u pravo vreme – just in time`. Galilej će omogućiti veoma tačno pozicioniranje brodova

koji nose opasne terete i daće pomorskim vlastima sredstvo da obezbede sigurnu plovidbu naročito u oblastima u kojima je taj saobraćaj gust, kao što je Ushant TSS. Hitnost, istrage, spasavanje kao i civilna zaštita su ostale aplikacije u kojima će Galilej nuditi pouzdana, garantovana rešenja po najstrožijim standardima. Galilej će otvoriti put do mogućeg tržišta od 9 milijardi evra godišnje kao povraćaj na investicije koje su približno jednake izgradnji (250 km) železničke pruge za velike brzine.

Galilej bi tako mogao da revolucionarno izmeni oblast transport, kao što je liberalizacija vazdušnog saobraćaja ranije uradila jer će stvoriti mesto za jevtine aviokompanije koje su otvorile nove tržišta za turizam ili pak mobilna telefonija koja je radikalno promenila svakodnevni život.

Četiri faze programa Galilej su:

- studije koja se završavaju 2001. godine.
- razrada i probna faza za lansiranje prvih satelita 2001 – 2005
- faza neposredne pripreme niza od 30 satelita, 2006 – 2007
- puštanje u rad 2008 i dalje.

Nakon odluke Evropskog saveta iz Stokholma da se lansira ovaj program bez odlaganja, njegova budućnost će zavisiti od mobilizacije privatnog sektora koji daje finansijska sredstva posegno za fazu neposredne pripreme. Komisija će prema tome predložiti da se otvori zajedničko preduzeće, po Čl.171 Sporazuma i da se zaokruži sadašnja razvojna faza i pripremi udruživanje javnih i privatnih finansijskih sredstava.

Takvo zajedničko preduzeće će naplaćivati od Evropske kosmičke agencije (ESA) kosmički prostor i zemaljski segment u fazi razrade sistema. Evropska kompanija bi mogla da preuzme posao od zajedničkog preduzeća u fazi neposredne pripreme.

## ZAKLJUČCI: VREME ODLUKE

Veliki broj političkih mera i instrumenata će biti potreban da se pokrene proces koji će u narednih 30 godina dovesti do one vrste održivog transporta kome bismo se mogli nadati. Mere kojima u prilog govori ova Bela knjiga su samo prve etape dugoročnije strategije.

Nećemo biti u stanju da prilagodimo zajedničku transportnu politiku zahtevima za održivi transport ukoliko se rapidno ne reši niz problema:

- adekvatno finansiranje infrastrukture potrebne da se otklone uska grla i da se povežu obodni regioni Zajednice sa njenim centralnim regionima. Stvaranje transevropske mreže ostaje jedan od preduslova za preusmeravanje između vidova transporta. Stoga je od fundamentalnog značaja da eksterni troškovi, a pogotovo ekološki troškovi budu ugrađeni u naknade za korišćenje infrastrukture koje će svi korisnici morati da plaćaju
- da postoji politička rešenost da se uvede šezdesetak mera koje su predložene u ovoj Beloj knjizi. EU će izbeći zagušenje samo ako motri na konkurenciju regulisanu propisima u kojoj će kada bude reči o teretnom prevozu tereta železnice imati adut
- novi pristup gradskom prevozu od strane lokalnih vlasti koji treba da uskladi modernizovani javni servis sa racionalnim korišćenjem privatnih kola su samo koraci da se postupi po preuzetim međunarodnim obavezama da se smanji emisija zagađivača CO<sub>2</sub>,
- da se zadovolje potrebe korisnika koji će se zbog sve većih troškova za svoju mobilnost imati prava na kvalitetnu uslugu i puno poštovanje njihovih prava bez obzira da li tu uslugu pružaju javna preduzeća ili privatne kompanije, pa će korisnik postati srž organizacije transporta

Medjutim, zajednička transportna politika neće dati sve odgovore. Ona mora da postane deo sveukupne strategije održivog razvoja i da obuhvati

- ekonomsku politiku i promene u procesu proizvodnje koje utiču na tražnju transporta
- politiku planiranja namene zemljišta a naročito urbanističkog planiranja – moramo da izbegnemo svu nepotrebno uvećanu mobilnost zbog neuravnoteženog urbanističkog planiranja,
- politika socijalne zaštite i obrazovanja kroz organizovanje određene obuke za rad i školovanje
- politika gradskog prevoza na lokalnom nivou, a naročito u velikim gradovima
- budžetska i fiskalna politika da se stvori veza između ugrađivanja eksternih naročito ekoloških troškova i završetka transevropske mreže
- politika konkurencije da visokokvalitetni javni servis, a naročito u sektoru železnice obezbedi da otvaranje tržišta ne osujete najveće kompanije koje su već na tržištu,

- da politika istraživanja u transportu Evrope obezbedi što doslednije istraživačke napore u Zajednici, na nacionalnom i privatnom nivou u skladu sa koncepcijom evropskog istraživačkog prostora.

Niz mera iz Bele knjige kao što su mesto automobila i kvalitet javnih servisa pretpostavljaće potrebu da se pravi izbor i preduzme akcija na nacionalnom nivou u kontekstu jasno omeđene pomoći. Predlozi iz Bele knjige (Aneks I) sadrže oko šezdesetak mera koje treba da se preduzmu na nivou Zajednice. Prateći ono što se dešava u drugim oblastima kao što su oblast energetike, telekomunikacija i finansijskih usluga postoji potreba za novom formom regulative koju treba doneti u transportu na evropskom nivou u čemu će nacionalna regulatorna tela koja se sada organizuju delovati koordinirano nap. pri dodeli slotova u avijaciji ili puteva vožnje na železnici ili po pitanju bezbednosti na putevima. Ovo je karakteristična pojava u novoj vrsti vladavine.<sup>107</sup>

Kako je već naznačeno ove mere su ambicioniznije nego što izgledaju. Treba da budemo svesni da u procesu donošenja propisa, gde je često potrebno su-odlučivanje evropskog parlamenta /saveta – moramo da prekinemo sa sadašnjom praksom sastanaka ministara saobraćaja na kojima se sistematski teži konsenzusu. Moramo da potpuno iskoristimo mogućnosti koje nudi sporazum iz Mاستrihta (i dopunjavajući sporazumi iz Amsterdama i Nice) da se odluke donose kvalifikovanom većinom.

Da se ubrza proces odlučivanja i ocenjivanja Komisija je rešila da izradi rokovnik za postizanje određenih ciljeva i u 2005. će izraditi sveukupnu ocenu kako se realizuju mere za koje se zalaže Bela Knjiga. Ova ocena će uzeti u obzir ekonomske, socijalne i ekološke posledice predloženih mera<sup>108</sup>. Ona će se bazirati i na detaljnoj analizi onih posledica proširenja Unije koje mogu da izmene strukturu evropskog transportnog sistema. Koliko god to bude moguće Komisija će nastaviti da kvantifikuje zadate ciljeve i u tom cilju namerava da izradi kominike u godini 2002. i da navede sve ove ciljeve u njemu.

---

<sup>107</sup> Vladavina u Evropi Bela Knjiga : COM(2001) 428.

<sup>108</sup> koje se prate sistemom TERM – Mehanizam za izveštavanje u transportu i po ekološkim pitanjima

## **ANEKSI**



## **I. ANEKS I AKCIONI PROGRAM**

Mere koje se predlažu u ovoj Beloj Knjizi mogu se skupno prikazati kao što sledi:

### **1. PREUSMERAVANJE IZMEDJU VIDOVA TRANSPORTA**

#### **1.1. Poboljšati kvalitet u drumskom sektoru**

- \* Uskladiti inspekcijske preglede i kazne do kraja 2001. kako bi se
- promovisalo efikasno, jednoznačno tumačenje, realizacija i praćenje postojećih zakonskih propisa u drumskom transportu
- ustanovila obaveza poslodavca za pojedine prekršaje koje počine njegovi vozači,
- uskladili uslovi za isključenje vozila iz saobraćaja,
- povećao broj pregleda koje države članice treba da obave (sada to iznosi 1% od ukupnog broja dana kada se radi) radi provere da li se poštuju propisi o dužini vožnje i odmoru vozača,
  
- \* Učiniti da profesija u drumskom transportu bude atraktivna time što će se promovisati potrebna umeća i obezbediti zadovoljavajući radni uslovi
  
- \* Uskladiti minimalne odredbe u ugovorima koji regulišu transportni rad i dozvoliti reviziju tarifa  
zbog rasta troškova (napr. skora cena goriva ).

#### **1.2. Revitalizovati železnicu**

- \* Postepeno stvarati železničko tržište u Evropi. Do kraja 2001. Komisija će podneti drugi paket mera za sektor železnice i to da bi se
- stvorila nacionalna tržišta za prevoz robe - kabotaž
- dostigao visok nivo bezbednosti na železničkoj mreži na bazi nezavisno donetih propisa i regulative i jasno definisane odgovornosti svakog aktera,
- ažurirale direktive o interoperativnosti za sve komponente železničkih mreža kako velikih brzina tako i klasične,
- postepeno uhodavao međunarodni prevoz putnika,
- promovisale mere da se očuva kvalitet železničkih usluga i korisničkih prava . Predložiti direktivu o uslovima nadoknade za slučaj kašnjenja ili propusta u službi. Ostale mere koje se tiču pokazatelja kvaliteta, uslova ugovora, transparentnosti informacija za putnike i mehanizama za vansudsko rešavanje sporova će takodje biti predložene.
  
- \* Ojačati bezbednost na železnici predlogom direktive i uspostavljanjem strukture Zajednice za interoperativnost i bezbednost železnice.
  
- \* Podržati gradnju novih objekata infrastrukture naročito pruga namenjenih isključivo teretnom saobraćaju.

- \* Započeti dijalog sa železničkom industrijom u kontekstu dobrovoljnog sporazumevanja da se smanje negativni uticaji na životnu sredinu.

### **1.3. Kontrolisati rast vazdušnog saobraćaja**

- \* Predložiti do 2004. godine da bi se stvorilo jedinstveno nebo uvođenje:
  - moćnog regulativnog tela koje će imati adekvatne resurse, neće biti podložan raznim interesima i biće sposoban da postavlja ciljeve za rast saobraćaja uz istovremeno garantovanje bezbednosti
  - mehanizma koji omogućuje vojsci da zadrži svoje odbrambene sposobnosti i izvuče korist iz saradnje kao i da organizuje efikasniju ukupnu organizaciju vazdušnog prostora,
  - socijalnog dijaloga sa socijalnim partnerima počinjući sa kontrolorima vazdušnog saobraćaja uz konsultacije, na osnovu iskustva iz drugih sektora, po pitanju zajedničke avio politike koja ima značajne socijalne implikacije po društvo. Ovaj dijalog bi mogao da dovede do dogovora zainteresovanih organizacija.
  - saradnje sa Eurocontrol kako bi se iskoristila njihova stručnost i znanje za razradu i primenu propisa Zajednice,
  - sistema nadgledanja, inspekcije i penala koji će omogućiti efikasno sprovođenje propisa
- \* U polaznim osnovama Medjunarodne organizacije za civilnu avijaciju, ponovo razmisliti o taksama u vazdušnom saobraćaju i pregovarati o uvođenju poreza na kerozin do 2004. i diferencijalnim naknadama za navigaciju en route
- \* Godine 2002. početi debatu o budućnosti aerodroma da bi se
  - bolje koristili postojeći kapaciteti
  - uradio pregled sistema naknada na aerodromima
  - uveo vazdušni saobraćaj u logički sistem zajedno sa ostalim vidovima
  - odlučilo o potrebnim aerodromima
- \* 2003. godine uraditi reviziju sistema za dodelu slotova da se popravi pristup tržištu uz potrebna smanjenja ekoloških uticaja aerodroma u celoj Zajednici
- \* Pregovarati sa SAD o sporazumu o zajedničkoj avijaciji preko Atlantika da bi se zamenili tekući sporazumi o otvorenom nebu

### **1.4. Prilagoditi pomorski i unutrašnji vodni transport**

- \* Osmisliti infrastrukturu potrebnu za gradnju istinskih “pomorskih autoputeva.”
- \* Uprostiti regulativu za pomorski i unutrašnji vodni transport time što će se podsticati osnivanje kancelarija za sve administrativne i carinske formalnosti **na jednom mestu** i povezati svi akteri u logističkom lancu.

- \* predložiti regulativu za bezbednosnu kontrolu putnika, koji se ukrcavaju na brodove za putovanje po Evropi da se otkloni rizik od napada uz sve ostalo što se već radi u vazдушnom saobraćaju,
- \* Pooštriti propise o bezbednosti u pomorstvu u saradnji za Medjunarodnom pomorskom organizacijom i Medjunarodnom organizacijom rada i to
  - unošenjem minimalnih propisa o socijalnoj zaštiti kojih se moraju držati inspektori na brodovima i
  - stvoriti istinski evropski sistem za upravljanje pomorskim saobraćajem.
- \* Podsticati preregistraciju zastava za što više brodova u registru Zajednice poštujući sve što je u praksi najbolje kada je reč o socijalnoj zaštiti i fiskalnim pitanjima s tim da se 2002.godine predlože mere za oporezivanje na osnovu tonaže, revizija smernica i državna pomoć pomorskom transportu.
- \* Poboljšati situaciju u unutrašnjom vodnom transportu putem
  - standardizacije tehničkih uslova za celu vodnu mrežu u Zajednici do 2002.
  - boljeg uskladjivanja sertifikata za kapetane na celoj mreži unutrašnjih plovnih puteva u Zajednici uključujući Rajnu. Komisija će izneti svoj predlog po ovom pitanju godine 2002.
  - uskladjivanja uslova u pogledu dužine odmora, broja članova posade, sastava posade i vremena plovidbe na brodovima. Komisija će dati predlog po ovom pitanju 2002.

### **1.5. Povezati vidove transporta**

- \* Izraditi novi program do 2003. za promovisanje alternativnih rešenja u drumskom transportu (Marko Polo) koji bi mogao dobiti sredstva od nekih 30 miliona evra godišnje za razvoj profesije integratora tereta i standardizaciju transportnih jedinica i tehnika utovara.

## **2. ELIMINISATI USKA GRILA**

- \* 2001. godine revidovati smernice za transevropsku mrežu kako bi se otklonila uska grla i stavio naglasak na planirane koridore za prevoz tereta, brzu putničku mrežu i upravljanje saobraćajem na magistralnim putevima i listi projekata Essen dodati ilustracije radi:
  - železničku prugu velike propusne moći kroz Pireneje za teretni saobraćaj
  - Istočno evropsku železnicu /kombinovani transport velikih brzina Pariz- Štuttgart Beč
  - most/tunel Fehmarn između Nemačke i Danske
  - Satelitski navigacioni projekat Galilej
  - Poboljšanje plovnosti Dunava između Straubinga i Vilshofena
  - železničku vezu Verona – Napulj sa ogrankom Bolonja – Milano
  - interoperativnost železničke mreže za velike brzine na Iberijskom poluostrvu.
- \* Godine 2001. povećati na 20% max. finansiranje iz budžeta najkritičnijih uskih grla u transevropskoj mreži među kojima i onih koja još uvek postoje na granicama Unije i zemalja kandidata za pridruživanje i propisati uslove.
- \* 2004. godine prezentovati ekstenzivnu reviziju transevropske mreže koja će imati za cilj integrisanje mreža zemalja kandidata za pridruživanje, uvesti koncept `pomorskih

autoputeva`, proširivati kapacitete aerodroma i popraviti teritorijalnu povezanost na celom kontinentu

- \* Izraditi polazne osnove u Zajednici za raspodelu prihoda od naknada naplaćenih na konkurentskim pravcima i nameniti izgradnji nove infrastrukture naročito železničke,
- \* uskladiti standarde o minimalnoj bezbednosti u druskim i železničkim tunelima koji pripadaju transevropskoj mreži.

### **3. STAVITI KORISNIKE U SRCE TRANSPORTNE POLITIKE**

#### **3.1. Nebezbedni putevi**

- \* Postaviti cilj da EU smanji broj poginulih na evropskim putevima do 2010 za jednu polovinu.
- \* Do 2005. godine uskladiti propise o pregledima i kaznama u međunarodnom komercijalnom prevozu na transevropskoj putnoj mreži naročito zbog prekoračenja brzine i vožnje u pijanom stanju.
- \* Sačiniti spisak `crnih tačaka` na transvevropskim putevima gde je opasnost velika i uskladiti način označavanja.
- \* Zahtevati od proizvođača autobusa da montiraju sigurnosne pojaseve na svim mestima u svim vozilima, koje proizvedu. Takva jedna direktiva će biti predložena 2003. godine
- \* Motriti na opasnu vožnju i razmenjivati sve što je dobro iz prakse drugih podstičući odgovornu vožnju i to putem obuke i obrazovanja prvenstveno namenjenih mladim vozačima.
- \* Nastaviti sa naporima za borbu protiv zla kakvo je vožnja u pijanom stanju i naći rešenja za upotrebu droga i lekova.
- \* Ustanoviti metodologiju na evropskom nivou da se podstaknu nezavisna tehnička istraživanja tj. da se organizuje komitet nezavisnih stručnjaka u Komisiji.

#### **3.2. Faktori u troškovniku korisnika**

- \* 2002. godine predložiti okvirnu direktivu koja će postaviti principe i strukturu sistema za naplatu naknade za korišćenje infrastrukture i definisati zajedničku metodologiju za određivanje nivoa naknada uz ukidanje postojećih taksi i dozvoljeno prelivanje sredstava.
- \* Učiniti da sistem taksi bude dosledno sprovedjen time što će predložiti jednaki porez na gorivo u komercijalnom druskom prevozu i zaokružiti unutrašnje tržište do 2003. godine
- \* 2002. godine predložiti direktivu kojom se garantuje interoperativnost sredstava plaćanja na celoj transevropskoj mreži puteva.

### **3.3. Prava i obaveze korisnika**

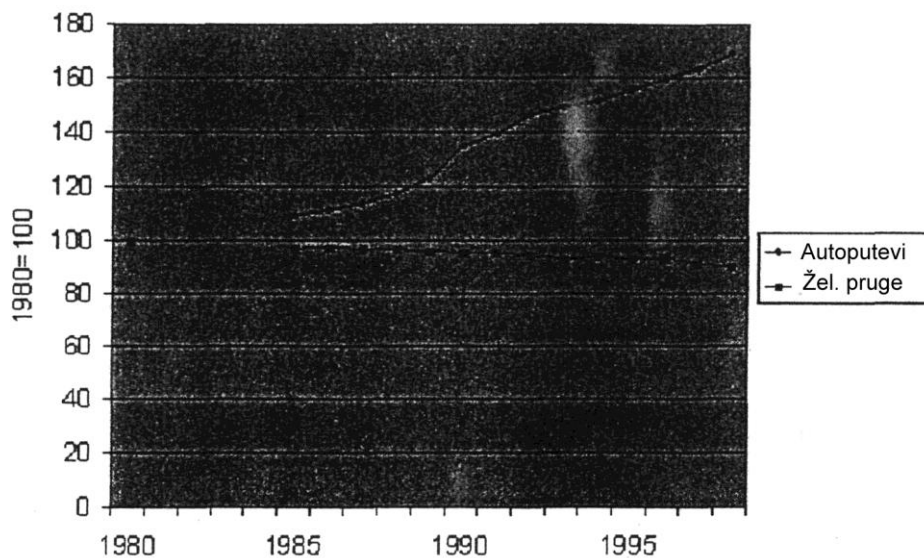
- \* 2001. godine proširiti postojeća prava avionskih putnika kroz nove predloge sa posebnim osvrtom na zabranu ukrcavanja u avion zbog prebukiranja, kašnjenja i otkazivanja letova.
- \* 2001. godine izraditi propise o uslovima ugovora u vazдушnom saobraćaju
- \* Do 2004 i dalje proširivati listu mera Zajednice za zaštitu prava putnika i na druge vidove transporta, a naročito železnicu, pomorski transport i koliko se to može gradski prevoz. To se posebno odnosi na kvalitet, pokazatelje kvaliteta, uslove ugovora, transparentnost informacija za putnike i mehanizme sa vansudsko rešavanje sporova.
- \* Predložiti postupke da se obavesti država i traži pomoć kada se daje kompenzacija za vršenje obaveza javnog servisa na linijama do perifernih regiona u Zajednici i malih ostrva.
- \* Pojasniti opšte principe koji regulišu usluge od opšteg ekonomskog interesa na polju transporta kako bi se korisnicima pružila kvalitetna usluga kako je to Komisija obznanila kad je reč o uslugama od generalnog interesa za Evropu.

### **4. KAKO POSTUPATI SA EFEKTIMA GLOBALIZACIJE U TRANSPORTU**

- \* Povezati buduće zemlje članice sa transevropskom mrežom EU kvalitetnom infrastrukturom s tim da učešće železničkog prevoza ostane 35% u modalnoj raspodeli u zemljama kandidatima do 2010. i mobilisati finansijska sredstva privatnog sektora.
- \* Predvideti u budućoj finansijskoj projekciji Zajednice adekvatna društvena sredstva za infrastrukturu u novim zemljama članicama
- \* Razvijati administrativne sposobnosti u zemljama kandidatima putem obuke inspektora i administrativnog osoblja zaduženog za propise u transportu
- \* Ostvariti puno članstvo Evropske zajednice u glavnim međunarodnim organizacijama posebno Medjunarodnoj organizaciji za civilni avio saobraćaj, Medjunarodnoj pomorskoj organizaciji, Komisiji za plovidbu Rajnom, Dunavskoj komisiji i Eurocontrol
- \* Do 2008 ustanoviti satelitski navigacioni sistem sa globalnom pokrivenošću nad kojim će EU imati kontrolu, a koji će zadovoljiti uslove tačnosti, pouzdanosti i bezbednosti (Galilej).

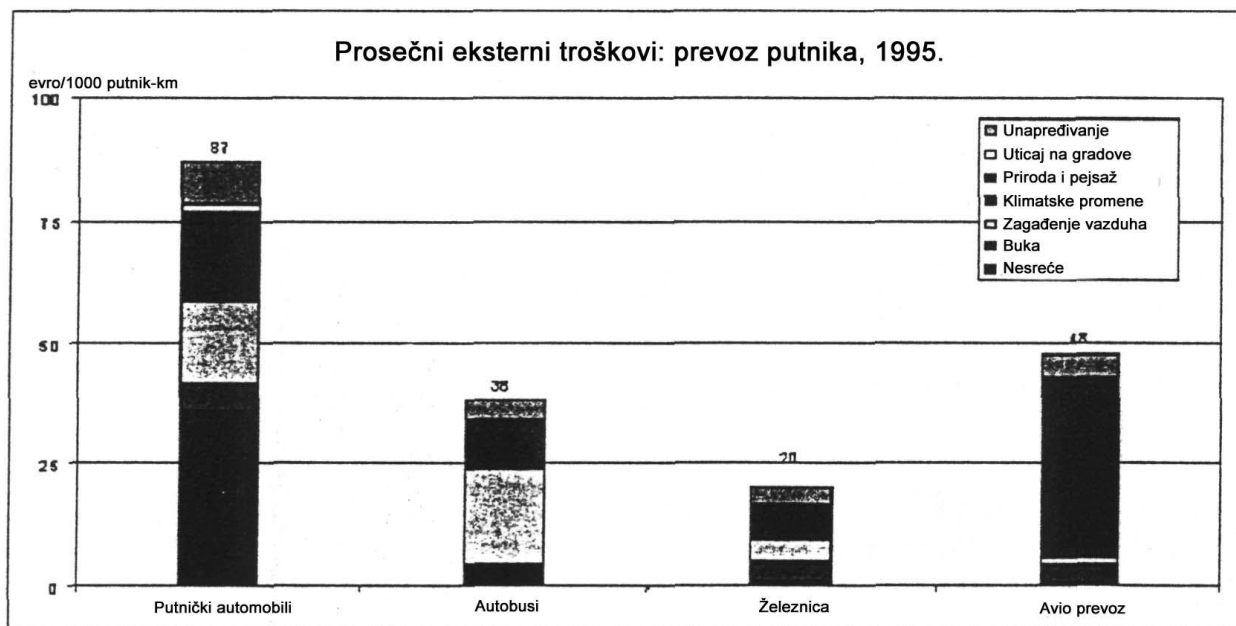
## II. ANEKS II: POKAZATELJI I KVANTITATIVNE ILUSTRACIJE

Sl. 1: Dužina autoputeva i železničkih pruga (EU 15 članica)



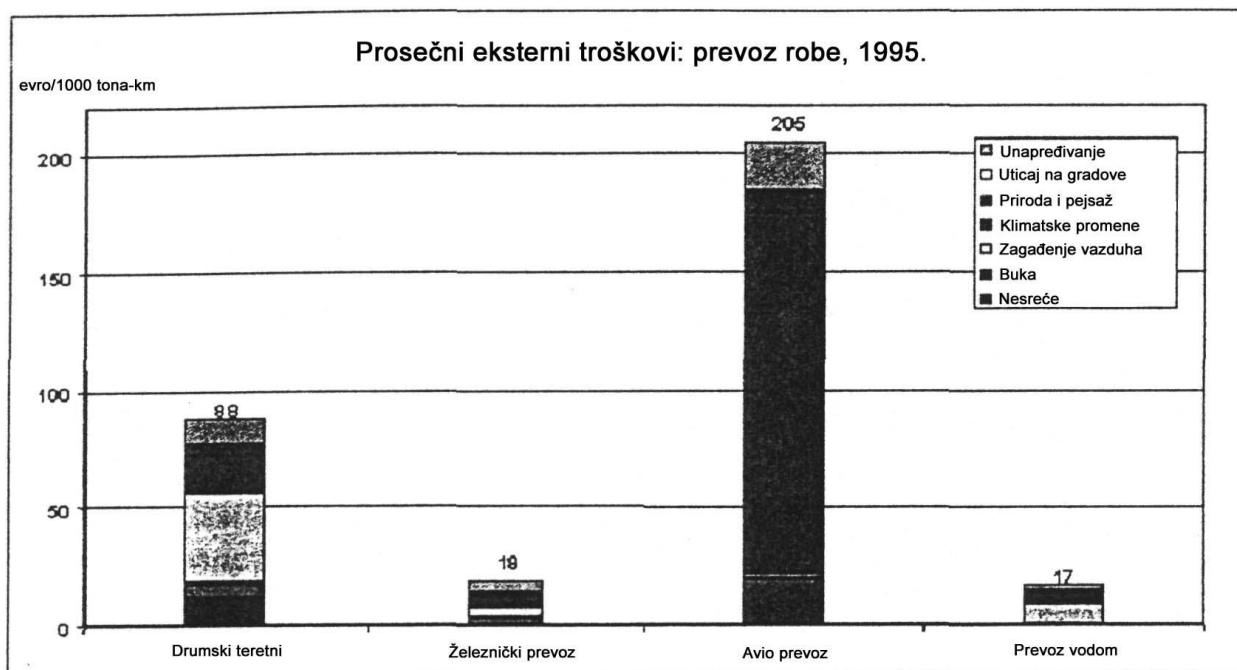
Izvor: Eurostat, 2001

Sl. 2: Prosečni eksterni troškovi 1995. godine (EU 17, 15 članica + Kipar i Malta) po vidovima transporta i vrsti troškova: prevoz putnika (bez troškova zagađenja)



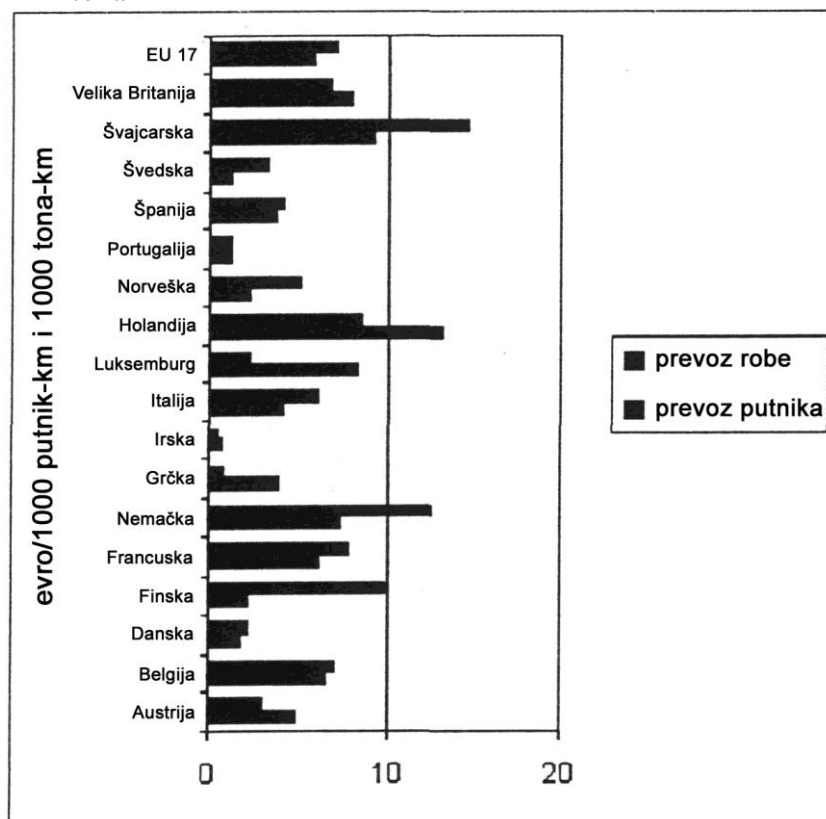
Izvor: INFRAS, IWW za IUR, 2000.

Sl. 3: Prosečni eksterni troškovi 1995. godine (EU 17 - EU 15 + Kipar i Malta) po vidovima transporta i vrsti troškova: teretni transport (bez troškova zagađenja)



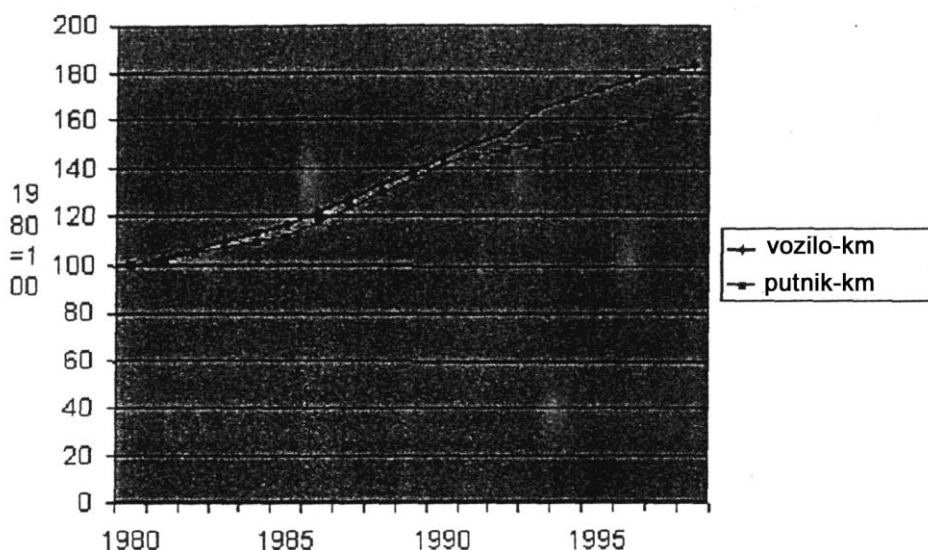
Izvor: INFRAS, gorenavedeni rad, 2000.

Sl. 4: Prosečni eksterni troškovi zagađenja, podaci za 1995. godinu, izraženo u evro/1000 putnik-km i tona-km



Izvor: ECMT, 1998; INFRAS, gorenavedeni rad, 2000.

Sl. 5: Putnik-km i vozilo-km u Francuskoj, Portugaliji, Finskoj i Velikoj Britaniji, 1980-1998



Izvor: Eurostat, 2001.

Tabele 1 (sažeti podaci) i 3 (detaljni podaci) ilustruju rezultate ovih pristupa.

Tabela 1: Uporedni prikaz opcija u skladu sa porastom njihovog uticaja od 1998. do 2010. godine

1998=100 EU 15 članica	Putnik-kilometar	Tona-kilometar	Vozilo-kilometar	Emisija CO <sub>2</sub>
Očekivani trend	124	138	126	127
Opcija A	124	138	115	117
Opcija B	124	138	115	115
Opcija C	124	138	112	110
BDP	143	143	143	143

Na tabeli 2 prikazan je grubi pokušaj da se klasifikuju glavne mere koje bi mogle da budu preduzete da bi se transport uskladio sa održivim razvojem. Ovaj program mera iznetih u Beloj knjizi treba podržati unakrsnim aktivnostima, odn. aktivnostima i u drugim sektorima privrede, a ne samo u transportnom sektoru, kako bi se obezbedio uspeh predloženih opcija, a naročito opcije C.



Tabela 2: Tipologija veznih pravaca

Oblast Pokazatelji	Privredna aktivnost BDP (pkm i tkm)	Transportni sistem Voz/km	Uticaj na životnu sredinu Emisije koje zagađuju
Mere za vezne pravce (primeri)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanističko planiranje</li> <li>• Organizacija rada (napr. na daljinu)</li> <li>• Industrijska proizvodnja</li> <li>• Namena zemljišta – planiranje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naknade</li> <li>• sistemi inteligentnog transportna</li> <li>• Modalni transfer</li> <li>• Veće stopa utovara i popunjenosti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vozila i goriva koja manje zagađuju</li> <li>• Kontrola brzine .</li> <li>• Motori koji štede energiju</li> </ul>

Izvor: 5. Program istraživanja Komisije – SPRITE: Odvajanje intenziteta transporta od privrednog rasta

#### Objašnjenje

Putnički kilometar: prevoz jednog putnika na daljinu od 1 km

Tonski kilometar: prevoz jedne tone tereta na daljinu od 1 km

Vozilo kilometar : broj kilometara koje predje vozilo

CO<sub>2</sub> procenjena emisija ugljen dioksida. Ovim se uzima u obzir za očekivani trend i tri opcije postignuta energetska efikasnost vozila koja se očekuje nakon volontarističkog dogovora sa automobilskom industrijom ( ACEA, KAMA, JAMA).

BDP hipotetički rast BDP od 3% godišnje.

Tabela 3. Ilustracija rezultata iz pristupa

EU 15	1998			2010 Očekivani trend			2010 – Opcija A			2010 - Opcija B			2010 – Opcija C		
	Bn Pkm - Tkm	Bn Vozkm	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>
Privatni automobili	3776	2221,2	434,2	4650	2735,3	453,4	4650	2486,6	412,2	4650	2486,6	412,2	4559	2438	404,1
Autobus	415	24,4	18,7	441	25,9	19,8	441	25,9	19,8	441	23,6	18,0	501	26,8	20,5
Metro-tramvaj	50	0,5	0	53	0,5	0,0	53	0,5	0,0	53	0,5	0,0	61	0,5	0,0
Železnica	290	1,5	6,4	327	1,7	7,2	327	1,7	7,2	327	1,5	6,5	400	1,8	8,0
Vazdušni saobraćaj	241	1,9	59,3	458	3,7	112,7	458	3,7	112,7	458	3,3	102,4	408	3,0	91,2
Tukupno putnika	4772	2249,5	518,6	5929	2767,1	593,1	5929	2518,4	551,9	5929	2515,5	539,1	5929	2470,1	523,8
Rast 1998-2010				24%	23%	14%	24%	12%	6%	24%	12%	4%	24%	10%	1%
Drum	1255	313,8	271,1	1882	470,5	406,5	1882	427,7	369,6	1882	427,7	369,6	1736	394,5	340,9
Železnica	241	1,3	1,9	272	1,5	2,2	272	1,5	2,2	272	1,4	2,0	333	1,7	2,4
Unutrašnji vodni putevi	121	0,3	3,6	138	0,4	4,1	138	0,4	4,1	138	0,4	3,8	167	0,4	4,6
Cevovodi	87		1,0	100		1,0	100		1,0	100		1,0	100		1,0
Kratkolinijski pomorski transport	1166	0,3	23,3	1579	0,4	31,6	1579	0,4	31,6	1579	0,4	28,7	1635	0,4	29,7
Ukupno roba	2870	315,76	300,9	3971	472,8	445,4	3971	430	408,5	3971	429,8	405,1	3971	397,0	378,6
Rast 1998				38%	50%	48%	38%	36%	36%	38%	36%	35%	38%	26%	26%

EU 15	1998			2010 Očekivani trend			2010 – Opcija A			2010 - Opcija B			2010 – Opcija C		
	Bn Pkm - Tkm	Bn Vozkm	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>	Bn Pkm - Tkm	Bn Voz/km	Mio Tona CO <sub>2</sub>
Ukupno		<b>2565,2</b>	<b>819,5</b>		<b>3239,9</b>	<b>1038,5</b>		<b>2948,4</b>	<b>960,4</b>		<b>2945,3</b>	<b>944,2</b>		<b>2867,1</b>	<b>602,4</b>
Rast 1998-2010					26%	27%		15%	17%		15%	15%		12%	10%
Rast u BDP 1998-2010					43%	43%		43%	43%		43%	43%		43%	43%

Izvor: Za podatke za 1998 za pkm i tkm “Transport u EU u ciframa, statistička džepna knjiga, Evropska Komisija 2000.  
Podaci o emisiji CO<sub>2</sub> i voz km su procenjeni od strane odgovarajućih sekretarijata Komisije.

**III ANEKS III - PROJEKTI KOJE SU DOSTAVILE ZEMLJE ČLANICE I  
EVROPSKI PARLAMENT A KOJE KOMISIJA RAZMATRA RADI UNOŠENJA  
U SPISAK “POSEBNIH” PROJEKATA (LISTA IZ ESENA)**

**III ANEKS III - PROJEKTI KOJE SU DOSTAVILE ZEMLJE ČLANICE I EVROPSKI PARLAMENT A KOJE KOMISIJA RAZMATRA RADI UNOŠENJA U SPISAK "POSEBNIH" PROJEKATA (LISTA IZ ESENA)**

Projekat		Dužina (km)	TIP	Krajnji rok	Preostala ulaganja (mil. evra)	
1	IT	Milano-Bolonja i Verona-Napulj	830	Mešovita pruga za velike brzine	2007	13 994
3	F	Monpelje-Nim	50	Mešovita pruga za velike brzine i teret	2012	790
15	EU	Galilej	--	Evropski satelitski navigacioni sistem	2008	3 250
16	E/F	Prelaz preko Pireneja velike prousne moći	180	Pruga za prevoz tereta	2020	5 000
17	D/A	Stuttgart-Minhen-Salzburg-Beč	713	Mešovita pruga za velike brzine i teret	2012	9 501
18	D	Vilshofen-Straubing	70	Poboljšanje plovnosti Dunava	--	700
19	E/P	Interoperativnost železničke mreže za velike brzine na Iberijskom poluostrvu	7 800	Nove i modernizovane pruge velikih brzina	--	29 600
20	D/DK	Fiksna veza Fehmarn	50	Most/tunel železnica, drum	2013	3 650
<b>Ukupno</b>						<b>66 485</b>

## IV ANEKS IV. TEHNOLOŠKI RAZVOJ I INTELIGENTNI TRANSPORT

Tehnološke inovacije pružaju izvanrednu mogućnost za integrisanje vidova transporta, optimizaciju performansi, bezbednost i pomažu transportnom sistemu Evrope da se upusti u razvoj održivog transporta. Evropska unija je vrlo aktivno uključena u tehnološke inovacije u transportu. Njeni programi za istraživanje i razvoj promovisu inovacije i omogućuju njihovu primenu na širokoj osnovi kao što je transevropska mreža. Tehnologije **nastale u informatičkom društvu predstavljaju značajan doprinos.**

### 1) Razvoj tehnologije

U periodu 1998-2002 doprinos EU naporima u oblasti istraživanja i razvoja u transportu na nacionalnom nivou i u industriji se cene na oko 1,7 milijardi evra u oblastima kao što su intermodalnost, energija, tehnologija transportnih sredstava, kao i telematika. **Umesto da proširuje ove svoje napore Zajednica bi trebalo da ih zadrži na konstantnom nivou, a da se posebno koncentriše na ciljeve zajedničke transportne politike.** Novi okvirni program istraživanja za period 2002-2006. će omogućiti da ovi principi zažive u transportu. Novi predlog <sup>109</sup> Komisije uključuje među prioritete cilj da se dodje do savršenije nove tehnologije za razvoj bezbednih i čistih vidova transporta i razvoj transportnog sistema Evrope. U predlogu okvirnog programa, prioritete oblasti za tematska istraživanja koja obećavaju da budu oslonac zajedničke transportne politike iznete u ovoj Beloj knjizi su:

#### 1. Aeronautika i kosmos

Prioriteti u istraživanju/razvoju u oblasti aeronautike će se na jednoj strani baviti smanjenjem uticaja emisije gasova i buke motora na životnu sredinu a s druge, povećaće bezbednost aviona uz povećanje kapaciteta i operativne sigurnosti sistema za upravljanje vazдушnim saobraćajem da bi se lakše došlo do jedinstvenog evropskog neba.

Što se tiče kosmosa, razvoj Galileja je jedna od prioritete istraživačkih aktivnosti koja ima za cilj da pomogne da se dodje do potrebnog stručnog znanja da bi se ova tehnologija, koja je u nastanku što efikasnije iskoristila.

#### **Avion sigurniji, a manji zagadjivač**

Cilj istraživanja i razvoja na polju sigurnosti je da se pet puta smanji stopa akcidenata iako postoji rast saobraćaj. Istraživanja će biti usmerena na razvoj tehnologija koje će davati posadi konstantna saznanja o situaciji, koja se mogu proveriti.

Što se tiče životne sredine cilj je da se iako postoji rast vazdušnog saobraćaja smanji emisija CO<sub>2</sub> za 50% i NO<sub>x</sub> za 80%, a buka za 10 dB da bi se evidentirani nivo buke smanjio za 50%. Istraživanje će se baviti tehnologijom letilice, aerodinamikom i procedurama leta.

<sup>109</sup> COM(2001) 279

## 2. Održivi razvoj i globalne promene

Istraživačke aktivnosti predložene u ovoj prioritetnoj oblasti imaju za cilj da ojačaju naučne i tehnološke kapacitete potrebne Evropi da bi realizovala svoju strategiju održivog razvoja, posebno primenom novih tehnologija.

Strateški ciljevi su uglavnom smanjenje gasova staklene bašte i emisije zagadjivača, sigurno snabdevanje energijom i izbalansirana upotreba raznih vidova transporta što su sve prioritetne teme, koje će doprineti realizaciji transportne politike koja se preporučuje u ovoj Beloj Knjizi.

Što se tiče kratko- i srednjoročnih istraživačkih aktivnosti da se smanji količina gasova staklene bašte i zagadjenje i obezbede sigurno snabdevanje eneergijom, predlog je da se istraživanje koncentriše na razvoj izvora obnovljive energije i na čistije i efikasnije korišćenje energije naročito u gradkim naseljiva kao i da se dodje do novih rešenja u transportu koja su čistija i energetska efikasnija.

### **Čist gradski prevoz**

Racionalno korišćenje klasičnih privatnih automobila u centru grada i promovisanje čistog gradskog prevoza su prioritetni ciljevi kao i napor da se vozila sutrašnjice koriste vodonik kao gorivo. Projektima se predviđaju mere za bolje upravljanje tražnjom, integrisanje usluge gradskog prevoza i promociju marketinga za vozila, koja su mali zagadjivači ili uopšte nisu. Razvoj nove generacije hibridnih električnih kola (elektromotor kombinovan sa toplotnom mašinom) i kola na prirodni gas ili dugoročno na ćelije vodoničnog goriva veoma obećavaju.

Što se tiče kratko- i srednjoročnih istraživačkih aktivnosti da vidovi transporta budu održivi, predlog je da se istraživanje okrene čistijem i bezbednijem drumskom i pomorskom transportu, uvođenju inteligentnih transportnih sistema za upravljanje infrastrukturom, interoperativnosti na železnici i razvoju intermodalnosti i u putničkom i u teretnom saobraćaju.

### **Interoperativnost na železnici**

Istraživanje i razvoj moraju da pomognu da se osmisle i uvedu polazne osnove koje će garantovati punu interoperativnost šinske infrastrukture, vozila, kabine lokomotive i posade. On će se usredsrediti na tehnologije koje će pomoći da se poboljša kapacitet prevoznih sredstava i sistema za upravljanje saobraćajem (duži vozovi, optimalna dodela slotova, održavanje) i uvesti konkurentnije usluge (operativni sistemi kao što su identifikacija tereta, obuka posade).

Cilj dugoročnog istraživanja je da se dodje do novih izvora obnovljive energije: tehnologije vodonika i gorivnih ćelija koje su same po sebi čiste i mogu se koristiti za prevoz.

### 3. Predviđanje naučnih i tehnoloških potreba u EU

Aktivnosti u ovoj prioritetnoj oblasti treba da se sastoje od određenog istraživanja ili onoga koje će dopunjavati gorepomenute prioritetne tematske oblasti i na koje se oslanjati politika za koju je EU zainteresovana kao što je zajednička transportna politika prezentovana u ovoj Beloj knjizi.

#### **Praćenje i ocena programa iz Bele knjige**

Uskladjeni podaci, prognozne alatke i pokazatelji će se koristiti za praćenje i ocenu akcionog programa i smernice za transport i transevropske mreže u ovoj Beloj knjizi.

#### **2) eEvropa**

Potreba za novim uslugama je istaknuta u Akcionom planu eEvropa za 2002. godinu koju su usvojili predsednici država i vlada na Evropskom savetu juna 2000 u Feiru. Utvrđeni su posebni ciljevi za 2002. godinu i to da se ubrza razvoj inteligentnog transporta kao naprimer

- da se u 50% glavnih i velikih gradova u Evropi uvedu informativne usluge u saobraćaju i za putovanja,
- da 50% najvažnijih autoputeva u Evropi bude opremljeno sistemima za upravljanje saobraćajem i otkrivanje nesreća i zagušenja
- da sva nova vozila koja se prodaju u Evropi budu opremljena efikasnijim aktivnim sigurnosnim sistemima
- da svi mobilni građani Evrope imaju mogućnost za lociranje na osnovu hitnih poziva na broj 112 uz višejezičnu pomoć i niz hitnih usluga
- da se preduzmu inicijative na polju donošenja zakonskih propisa koje će promovisati jedinstveno evropsko nebo, mobilne komunikacije za vozove, sisteme za informisanje i kontrolu u pomorstvu i Galilej.

Akcioni plan eEvrope će biti polazna osnova za istraživanje, razvoj inteligentnog transporta. Uloga Akcionog plana koji treba da realizuju države članice i industrija je da se olakšaju nova rešenja i ubrza njihova razrada. Privatni sektor ima ključnu ulogu u razvoju inteligentnog transporta. Realizujući inicijative e-Evropa države članice treba da se postaraju da uklone prepreke privatnim uslugama.

#### **3) Priprema sistema inteligentnog transporta**

Potencijalni uticaj inteligentnih sistema u transportu je ocenjivan tokom istraživanja i u ranim fazama pripreme. Kraće vreme putovanja za 20% i povećanje kapaciteta mreže od 5-10% su postignuti u raznim kombinacijama. Ceni se da je bezbednost bila bolja za oko 10-15 % u pojedinim specifičnim nesrećama (naletanje otpozadi) zahvaljujući koordiniranim informacijama i strategijama kontrole dok su porasle i stope preživljavanja zahvaljujući automatskim sistemima za detekciju koji su deo upravljanja u hitnim situacijama. Izgleda da se samo 6% nesreća na putu ne može izbeći uprkos boljoj tehnologiji. I uvedene strategije za kontrolu zagađenja i ograničenje saobraćaja su dale prve procene da je smanjena emisija na nivou tla. Najznačajniji uticaj inteligentnog transporta će biti verovatno u drumskom transportu mada on čini i druge vidove transporta bezbednijim i efikasnijim.



Transevropska transportna mreža je idealan kandidat za inteligentni transport. Ona ne samo da ima razgranatu tradicionalnu infrastrukturu kao što su putevi i autoputevi, železničke pruge, luke i aerodromi već ima i sisteme za upravljanje saobraćajem, sisteme za informisanje, pozicioniranje i navigaciju što omogućava da se takva infrastruktura koristi na najbolji način. Galilej<sup>110</sup> koji Komisija želi da unese na listu posebnih projekata (Lista `Esen` ) je primer projekta katalizatora u razvoju inteligentnog transporta . U godinama 1998-1999. nekih 100 miliona evra tj. preko 10% budžeta TEN je dodeljeno sistemima za upravljanje saobraćajem.<sup>111</sup> Finansijska podrška za višegodišnji indikativni program u periodu 2001-2006 za transevropsku mrežu je uvećana do nivoa od oko 800 miliona evra što je bez presedana.

Takvo sufinansiranje treba da se obezbedi i za projekte koji podstiču pripreme na širokoj osnovi, koordinaciju i stimulans za sinhronizovana ulaganja što je posebno kritično kod projekata ovog tipa s obzirom na mnoštvo aktera. Bez takve koordinacije moglo bi da dodje do pravog mozaika usitnjenih usluga na regionalnom ili nacionalnom planu i da bude ugrožen kontinuitet usluga izvan geografskih granica Država i organizacionih granica operatera. Za korisnike bi iskrsla velika nova prepreka nesmetanom radu na unutrašnjem tržištu.

Privatni sektor ima ključnu ulogu u lansiranju novih usluga: sa ove tačke gledišta Komisija preporučuje da se razradi pravni i komercijalni okvir za učešće privatnog sektora i partnerske odnose izmedju javnih i privatnih operatera kako bi se olakšalo uvodjenje usluga sa dodatom vrednošću za informacije o saobraćaju i putovanja.

Pored programa Galilej koji je opisan napred u ovoj Beloj Knjizi, glavni projekti koji su u toku ili treba da se lansiraju su

#### 1. Priprema sistema inteligentnog transporta za puteve na širokoj osnovi

Šest evropskih regionalnih inicijativa i glavni akteri u upravljanju saobraćajem u Evropi od 1996. primaju finansijsku podršku EU; ove inicijative, kao prateće u pripremnj fazi u 14 država članica posebno ističu potrebe korisnika u Evropi. Bitno je da transevropska mreža bude opremljena telematskom infrastrukturom i sistemima za prikupljanje podataka kao i centrima za upravljanje saobraćajem odnosno za informisanje na putevima i garantovanim kvalitetom i pouzdanošću informacija (napr. vreme putovanja), a neophodna je i saradnja izmedju upravljača da se korisnicima ponudi neprekinuta visokokvalitetna usluga bilo za putovanja u lokalnu ili regionu, masovne odlaske u sezoni godišnjih odmora ili za vikend ili za težak teretni saobraćaj na srednjim ili dugim odstojanjima. Na toj osnovi, planovi za upravljanje saobraćajem, informacione usluge pre ili tokom putovanja, upravljanje u robnom prevozu, usluge zbog kvarova ili usluge spasavanja i elektronski sistemi za plaćanje naknada za puteve moraju da se uvedu kao prioritet i njihovo lansiranje treba dosta da pomogne da se ublaže posledice zasićenja putne mreže.

#### **Evropska mreža za upravljanje saobraćajem i centri za informacije na putevima**

Radi se na tome da se organizuje evropska mreža za upravljanje saobraćajem i centri za informisanje na putevima do 2003. godine. Ova mreža koja treba da pokrije celu EU će pružiti korisnicima uslugu upravljanja saobraćajem i informisanja na putevima u celoj Evropi. Mreža će biti srž evropskog programa za finansiranje priprema (oko 200 miliona evra od 2001 do 2006) kako bi se prikupilo oko 1,2 milijardi evra za investicije od evropskog interesa i uradili komplementarni projekti na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj, prekograničnoj i evropskoj

<sup>110</sup> Evropski projekat za satelitski sistem utvrđivanja položaja za civilnu upotrebu.

<sup>111</sup> Plus dotacije od oko 45 miliona evra za projekte upravljanja železničkim saobraćajem koje nisu obuhvaćene.

osnovi.

Elektronski sistemi za plaćanje naknada za puteve i drugi automatski sistemi za ubiranje naknada izgledaju kao posebno korisni za ponovno uspostavljanje balansiranih cena. Činjenica da su oni sada u pripremi ili da se planiraju u nekoliko zemalja što ne mora da znači da su već na tehnički interoperativnoj osnovi, pokazuje da bi bilo korisno za Evropu da uvede standarde. Direktivu o interoperativnosti mora pratiti i pomoć Zajednice za razradu takvih sistema.

## 2. Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem <sup>112</sup>

Ovaj sistem koji se od početka devedesetih usavršava uz stalnu podršku zajednice kroz okvirne programe za usavršavanje predstavlja skok napred bez presedana. U projektu se upravo završavaju sva ispitivanja i postupak sertifikacije i sada je u fazi probnih ispitivanja na celoj transevropskoj mreži.

Glavna funkcija ovog automatskog sistema je da prati i obezbedi minimalno odstojanje između vozova. Voz će moći da se kreće po svim prugama u Evropi a imaće samo sistem za jedinstveno komandovanje i kontrolu dok danas ima više od 11 različitih sistema u radu u Evropi.

I dok nekoliko zemalja već ulazi u operativnu fazu, u godinama koje dolaze postepeno će morati da se opreme magistralne pruge. Stvarna aplikacija sistema upravljanja saobraćajem i operativna pomoć na šta će se osloniti teretni železnički prevoz su još u fazi razrade i možda će dobiti finansijsku pomoć iz okvirnog programa istraživanja.

Ovaj sistem će biti sve jeftiniji za primenu zbog činjenice da direktiva o interoperativnosti pruga za velike brzine zahteva ujednačene specifikacije za izgradnji novih pruga <sup>113</sup>.

## 3. Vazdušni saobraćaj

Prethodna i tekuća ispitivanja u saobraćaju naročito u sektorima Severnog Atlantika i Mediterana su ukazala da ima mogućnosti za bolju bezbednost ako informacije o položaju budu preciznije, a veze bolje. Zahvaljujući vezama za prenos podataka aviokompanije će dobijati operativne podatke sa aviona u letu. Takvi sistemi će omogućiti da se usvoje rešenja za slobodni let jer će izvesne funkcije za upravljanje saobraćajem biti izvodjene iz pilotske kabine. Za rad aerodroma potrebno je više informacija kojima će upravljati i koje će razmenjivati razni kontrolor kojima je dužnost da prate razne faze leta i da tako planiraju svoj rad i kretanje letilica. Takvi sistemi za upravljanje i planiranje kao napredni sistemi za vodjenje/komande za kretanja na zemlji na aerodromima će povećati kapacitet aerodroma naročito po lošem vremenu i umanjiti pritisak na kontrolu vazdušnog saobraćaja.

Pravilno korišćena nova tehnologija će biti preduslov da se poveća raspoloživ vazdušni prostor (da se ponovo preraspodeli za civilnu i vojnu upotrebu) i da se ostvari istinsko upravljanje na planu Evrope (planiranje u sektorima i na putanji leta). U prošlosti su odluke o ulaganju u inteligentne sisteme često donošene da se zadovolji interes nacionalne industrije što je dovodilo do tehničke i operativne kompatibilnosti između raznih centara, ali ograničene interoperativnosti. Ovaj nedostatak interoperativnosti je žestoko narušio efikasnost zbog

<sup>112</sup> ERTMS

<sup>113</sup> Uz svaki zahtev za finansiranje pruga velikih brzina iz budžeta transevropske mreže potrebna je garancija državnih organa da će biti montiran ERTMS na tim prugama

usitnjenog plana obuke kontrolora i velikih problema u koordinaciji rada i gurnuo je naviše troškove investicija i održavanja.

#### **Interoperativnost je od suštinske važnosti za jedinstveno evropsko nebo**

Interoperativnost će postati glavni kriterijum za izbor i ocenu projekata za transevropsku mrežu. Gledano unazad, pokazatelji koje su stvorili istraživački programi treba da odraze celu mrežu.

#### 4. Bezbednost u pomorskom saobraćaju

Rizik od akcidenata zbog koncentracije saobraćaja na glavnim pomorskim putevima Evrope je veoma velika u uskim grlima kao što je Gibraltarski moreuz ili plan razdvajanja saobraćaja Ushant.

Praćenje saobraćaja i upravljanje od strane obalskih ili lučkih vlasti je još lokalno po značaju a prikupljene informacije se niti koriste niti prenose drugim centrima, nadležnim organima ili telima duž putanje broda. Međutim, razrađuju se tehnologije u pomorskom sektoru: automatska identifikacija brodova i sistemi za praćenje, standardizovana razmena telematskih podataka, mogućnost da se nabave crne kutije na tržištu i td. Ovakav razvoj će omogućiti čitav niz aplikacija ne samo u oblastima bezbednosti i kontrole zagađenja već i za opšte poboljšanje saobraćajnih uslova na moru i u lukama.

#### **Transevropska mreža za upravljanje i informacije za brodove**

Komisija je usvojila predlog zakonskog propisa za sistem na nivou Zajednice koji će pratiti i upravljati informacijama u saobraćaju i omogućiti da se identifikuju brodovi koji ulaze u evropske vode i promoviše sistematska razmena informacija o brodu i teretu između raznih aktera u pomorskom transportu (centara za upravljanje saobraćajem u raznim državama članicama, organizacijama za spasavanje na moru ili kontrolu zagađenja, lučkih vlasti itd.

Ovakva mreža za upravljanje i informisanje o brodovima će poboljšati upravljanje i nadzor saobraćaja i smanjiti administrativni teret kapetana brodova dok će poboljšati i pripremljenost i reagovanje pomorskih vlasti pri nesrećama ili riziku od zagađenja.