

POSEBAN PRILOG

Danijel Mileta: Obavljene su sve pripreme za uključenje hrvatskog prometa u sustav EU

razgovarao **MARIJAN BANELLI** lider@liderpress.hr

Europska komisija odobrila je sva prijelazna razdoblja koja je Hrvatska zatražila. Ove jeseni, prije privremenog zatvaranja Poglavlja 14., dogovoreno još moraju odobriti sve države članice, kaže Danijel Mileta, državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture

Četiri mjerila kojima se uvjetovalo privremeno zatvaranje pregovora o Poglavlju 14. - 'Prometna politika' - Hrvatska je uspješno ispunila, što je potvrdila Europska komisija, pa će na prvoj međuvladinoj konferenciji nakon završetka postupaka u EU poglavlje ove jeseni biti privremeno zatvoreno. Hrvatsku zatim očekuje i primjena svih pravila koja se odnose na područje prometa, o čemu smo razgovarali s mr. sc. Danijelom Miletom, dipl. ing., državnim tajnikom u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture.

• **U pregovaračkom su procesu određena tri prijelazna razdoblja - za koja područja i na čiji zahtjev?**

- Hrvatska je postavila zahtjeve za prijelazna razdoblja u željezničkom i pomorskom prometu, a za područje cestovnog prometa to je učinila Unija. Nakon intenzivnih pregovora i tehničkih konzultacija s Europskom komisijom u protekle dvije godine Europska komisija odobrila je sva prijelazna razdoblja koja je Hrvatska zatražila. Prije privremenog zatvaranja poglavlja morat će ih odobriti i sve države članice.

Prijelazno razdoblje u željezničkom prometu odnosi se na pristup željezničkoj mreži za segment teretnog prometa. U skladu s postavljenim zahtjevom za prijelazno razdoblje 80 posto kapaciteta željezničke mreže od ulaska u EU do 31. prosinca 2012. bilo bi rezervirano za kompanije nastale HŽ-ovom podjelom. Na području pomorskog prometa Hrvatska je postavila zahtjev za prijelazno razdoblje za početak primjene načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu u državama članicama (pomorska kabotaža), i to u odnosu na javni obalni linijski pomorski promet do 31. prosinca 2016. te u odnosu na povremeni prijevoz putnika brodovima do 650 GT čija je luka ukrcaja i iskrcaja u Hrvatskoj (kružna putovanja u kabotaži) do 31. prosinca 2014.

• **Što je s nerezidentima koji će obavljati usluge nacionalnoga cestovnog prijevoza?**

- Europska unija postavila je zahtjev za prijelazno raz-



doblje u odnosu na uvjete pod kojima nerezidentni prijevoznici smiju obavljati usluge nacionalnoga cestovnog prijevoza, dakle kabotaže, u državi članici. Tijekom dvogodišnjeg prijelaznog razdoblja tvrtke s poslovnim nastanom u Hrvatskoj bile bi isključene iz kabotaže u drugim državama članicama. Prije isteka druge godine nakon pristupanja RH EU druge države članice mogu obavijestiti Europsku komisiju namjeravaju li produljiti to prijelazno razdoblje za najviše dvije godine ili to ne namjeravaju učiniti. Svaka država članica u svako doba tijekom prijelaznoga razdoblja može obavijestiti Komisiju da tvrtkama s poslovnim nastanom u Hrvatskoj namjerava dopustiti kabotažu na svom teritoriju. Istodobno u Hrvatskoj kabotažu smiju obavljati samo prijevoznici s poslovnim nastanom u državama članicama u kojima tvrtke s poslovnim nastanom u Hrvatskoj smiju obavljati taj posao.

• **Koje su osnovne komponente sporazuma u cestovnom prijevozu putnika i prijevozu tereta i koliko će to utjecati na daljnji razvoj hrvatskoga cestovnog prijevoznništva?**

- Pristupanjem Hrvatske EU za hrvatske cestovne prijevoznike uklanjaju se zapreke za pristup tržištu prijevoznih usluga u EU. Svi prijevoznici koji posjeduju licenciju Zajednice imaju pravo neograničeno pristupiti tržištu, bez ikakvih dozvola i ograničenja za obavljanje prijevoza tereta između država članica, prijevoz preko država članica do države članice ili države nečlanice. Naime, prijevoznicima je problem samo postojanje do-



zvola za obavljanje prijevoza tereta, bilo zbog administriranja, odnosno pribavljanja dozvola - nekim slučajevima četiri ili pet dozvola za obavljanje jednog prijevoza - bilo zbog stvaranja troškova, plaćanje pristojbe za dozvole. Poseban je problem nedovoljan broj dozvola za prijevoz u državama članicama i preko njih, npr. Italije, Austrije, zbog čega prijevoznici često nisu mogli izvršiti ugovorene poslove prijevoza, a te iste poslove preuzimali su prijevoznici iz država članica.

Pristupanjem RH EU izvršenje usluga prijevoza znatno će se skratiti, povećat će se iskorištenost prijevoznih kapaciteta i smanjiti troškovi prijevoza. Zbog uklanjanja kontrola s graničnih prijelaza prijevoznici neće gubiti vrijeme čekajući na graničnim prijelazima. Na kraju, nakon isteka prijelaznog razdoblja prednost će biti i mogućnost obavljanja kabotaže, odnosno mogućnost obavljanja prijevoza tereta između mjesta unutar država članica za prijevoznike koji nemaju sjedište u toj državi članici, što znači veću mogućnost zapošljavanja hrvatskih prijevoznih kapaciteta izvan Hrvatske.

• A putnički prijevoz?

- Kad je riječ o putničkom prijevozu, pristupanjem EU prevoziti će smjeti samo prijevoznici koji imaju licenciju Zajednice. Za obavljanje redovitoga linijskog prijevoza putnika i dalje će trebati dozvola, a posebni linijski i povremeni prijevoz putnika obavljat će se bez nje. Hrvatski prijevoznici moći će neograničeno prevoziti putnike između država članica EU, a obavljanje kabotaže bit će dopušteno bude li riječ o posebnom linijskom i povremenom

prijevozu putnika te u linijskom prijevozu putnika bude li taj prijevoz dio međunarodne usluge prijevoza.

• Pomorski je promet u prilagođavanju propisima EU imao mnogo specifičnosti i mnogo se vremena potrošilo na taj dio poglavlja kako bi hrvatski brodari nakon ulaska u EU bili posve zaštićeni od svih oblika neloyalne konkurencije. Jesmo li učinili sve što je bilo u našoj moći?

- Jedno od zatraženih prijelaznih razdoblja odnosi se na pomorsku kabotažu, odnosno prijevoz putnika i/ili tereta između hrvatskih luka koji je sada rezerviran za plovidbu hrvatske državne pripadnosti. Nakon intenzivnih i dugotrajnih pregovora prihvaćen je prijedlog da se odredbe pravne stečevine EU o kabotaži u odnosu na javni obalni linijski pomorski promet odgode do kraja 2016., a u odnosu na kružna putovanja u kabotaži do kraja 2014. U pregovorima smo nastojali najviše što smo mogli zaštititi interese hrvatskoga pomorskog gospodarstva, ali vodeći računa i o interesima razvoja hrvatskih otoka i razvoja turizma. Nikakve iznimke ni odgodu nismo tražili jedino u standardima sigurnosti i zaštite okoliša jer smatramo da je poštovanje upravo tih standarda u našem interesu.

• Zračni je promet od osamostaljenja RH morao svoje propise strogo usklađivati s međunarodnima, i to u skladu sa svojim specifičnim položajem u prometu. Što smo još trebali napraviti da bismo potpuno usklađili te propise?

- Popis mjera i aktivnosti koje je Hrvatska morala provesti radi pridruživanja EU na području zračnog prometa definiran je obvezom provedbe prve faze Sporazuma ECAA koji je naša zemlja ratificirala 2008. Nakon toga provedene su mnoge aktivnosti radi usklađenja zakonodavstva vezanog uz područje zračnog prometa s pravnom stečevinom EU. Kao najvažniji pravni akt donesen je novi Zakon o zračnom prometu u tijesnoj suradnji s Europskom komisijom i njezinim stručnjacima. Novim zakonom omogućena je potpuna provedba prve faze navedenog sporazuma, odnosno na temelju njega doneseni su podzakonski akti kojima su primijenjene uredbe i smjernice EU za područje zračnog prometa. Nakon nadzora koji su proveli stručnjaci Europske komisije tijekom 2009. i 2010. radi procjene ispunjenja uvjeta iz prve faze Sporazuma ECAA, Europska komisija i službeno je potvrdila da je Hrvatska ispunila sve zahtjeve za područje zračnog prometa.

• Koji su primarni ciljevi usklade naših propisa u unutarnjoj plovidbi sa zakonodavstvom EU?

- Primarni su ciljevi postignuti prilagodbom nacionalnog zakonodavstva ponajprije ujednačenost domaćih propisa s pravnom stečevinom EU, ujedinstven cjelokupni sadržaj na području sigurnosti unutarnje plovidbe, omogućeno je jedinstveno planiranje razvitka infrastrukture vodnih putova i luka unutarnjih voda, omogućen jedinstven pristup tržištu te povezivanje u jedinstvenu mrežu plovinih putova EU. ■

PRIJEVOZNIK

Za željeznicu se izrađuju novi podzakonski akti

- U željezničkom prometu bilo je mnogo posla za prilagodbu s obzirom na specifičan vlasnički položaj i stratešku važnost Hrvatskih željeznica. Koje su ključne prilagodbe napravljene u tom sektoru?

- Željeznički je sektor u sklopu liberalizacije željezničkog tržišta podijeljen na poslovna područja koja obuhvaćaju trgovačka društva: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., HŽ Vuču vlakova d.o.o. i HŽ Infrastrukturu d.o.o. Posebnom odlukom Vlade RH osnovano je krovno društvo HŽ Holding d.o.o. sa svrhom nadzora i koordinacije poslovanja novoo- snovanih tvrtki.

U sklopu daljnjeg redefiniranja i usklađivanja sektora s pravnom stečevinom EU doneseni su Zakon o sigurnosti željezničkog prometa, Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, Zakon o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa te niz podzakonskih propisa na temelju spomenutih zakona i promijenjen je ustroj Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Tim je zakoni- ma zaokruženo ustrojavanje tijela potrebnih za funkcioniranje toga složenog sustava i stvoreni uvjeti za donošenje daljnjih podzakonskih propisa kojima će se prenijeti pravna stečevina EU potrebna za stvaranje jedinstvenog interoperabilnog europskog željezničkog sustava.