

ЗАПИСНИК СА САСТАНКА ЕКСПЛАНАТОРНОГ СКРИНИНГА

ПОГЛАВЉА 14 и 21: Транспорт и Трансевропске мреже

ОПШТА ИНФОРМАЦИЈА СА САСТАНКА

Експланаторни скрининг за Преговарачка поглавља 14 (Транспорт) и 21 (Трансевропске мреже) одржан је 16 - 18. децембра 2014. године у Бриселу. У складу са Агендом састанка (у прилогу 2 документа), делегацији Републике Србије представљени су основни захтеви правних тековина из области транспорта и трансевропских транспортних мрежа у циљу припреме делегације Републике Србије за састанак билатералног скрининга.

Део Преговарачке групе 21 који се односи на трансевропске енергетске мреже презентован је у оквиру експланаторног и билатералног скрининга за Преговарачку групу Енергетика (ПГ15) одржаним у априлу, односно јуну 2014. године.

Делегацију Републике Србије предводила је Татјана Јовановић, председник Преговарачке групе за транспорт и заменик председника Преговарачке групе за трансевропске мреже. Састанку експланаторног скрининга присуствовала је проф. др Тања Мишчевић, шеф Преговарачког тима за вођење преговора о приступању Републике Србије Европској унији. У име Европске комисије састанцима је председавао господин *Christos Makridis* из Генералног директората за проширење.

Сва питања која су писаним путем достављена Европској комисији, пре почетка састанка експланаторног скрининга за ПГ14 и 21, размотрена су и ревидирана у оквиру Преговарачких група и упућена шефу Преговарачког тима на сагласност.

Током састанка постојала је могућност непосредног упућивања питања представницима Европске комисије. Дефинисани су рокови за накнадно достављање питања Европској комисији, писаним путем (више информација у наставку). Носиоци Преговарачких група 14 и 21, покренуће још један циклус консултација са релевантним секторима и институцијама у складу са дефинисаним роковима, у циљу идентификације додатних питања која захтевају разјашњење.

У складу с Одлуком о оснивању Координационог тела за процес приступања РС ЕУ, поред Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре које је носилац ПГ14 и 21, органи и организације чији представници учествују у раду ПГ14 и ПГ21 су: Министарство трговине, туризма и телекомуникација; Министарство унутрашњих послова, Министарство одбране, Министарство просвете, науке и технолошког развоја; Министарство рударства и енергетике; Агенција за управљање лукама, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије, Дирекција за железнице, Агенција за безбедност саобраћаја, Министарство финансија; Министарство пољопривреде и заштите животне средине; Институт за стандардизацију Србије; Агенција за енергетику Републике Србије, Комисија за заштиту конкуренције; Републички завод за статистику; Министарство рада, запошљавања и социјалних питања, Републички секретаријат за законодавство и Канцеларија за европске интеграције.

I НАЛАЗИ/ЗАКЉУЧЦИ НАКОН ПРЕДСТАВЉАЊА ПРАВНЕ ТЕКОВИНЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ ОД СТРАНЕ ЕВРОПСКЕ КОМИСИЈЕ

Следеће активности и мере ће бити предузете до састанка билатералног скрининга:

- Преговарачке групе за Транспорт (ПГ14) и Трансевропске мреже (ПГ21) одржаће неопходан број састанака у циљу припреме за учешће делегације Републике Србије на састанку билатералног скрининга;
- Република Србија се обавезала да ће сва додатна питања, као и питања на која је дат одговор на састанку а за која је потребно додатно појашњење, доставити Европској комисији писаним путем до 5. јануара 2015. године;
- Европска комисија се обавезала да ће накнадно, најкасније 21. јануара 2015. године, писаним путем, доставити одговоре на питања постављена током састанка експланаторног скрининга, а на која није дат одговор у току самог састанка, као и на додатна питања;
- Европска комисија се обавезала да ће евентуална питања за билатерални скрининг доставити Републици Србији најкасније до 21. јануара 2015. године;
- Република Србија се обавезала да ће благовремено доставити листу учесника за састанак билатералног скрининга.

II ПИТАЊА ПОСТАВЉЕНА ОД СТРАНЕ ДЕЛЕГАЦИЈЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ У ВЕЗИ СА ПРАВНОМ ТЕКОВИНОМ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ И ОДГОВОРИ ЕВРОПСКЕ КОМИСИЈЕ

УВОДНА ОБРАЋАЊА

Представник Европске комисије *Christos Makridis (DG ELARG)*

Господин Christos Makridis је током отварања састанка поздравио присутне, указао на сврху одржавања састанка и напоменуо да је важно обратити пажњу на Косово и Метохију (КИМ). Конкретно нагласио је да сви подаци и информације које Република Србија буде презентовала током скрининга и преговора не могу укључивати елементе који се тичу територије КиМ, јер ће исти бити разматрани у оквиру Поглавља 35.

Шеф делегације Републике Србије Татјана Јовановић, председник Преговарачке групе 14 - Транспорт и заменик председника Преговарачке групе 21 -Трансевропске мреже

Госпођа Татјана Јовановић је у име Преговарачке групе 14 поздравила представнике ЕК и истакла да Србија интензивно ради на усклађивању законодавног оквира РС са *acquis communautaire*. У претходних шест месеци, Србија је урадила много у области економије. Усвојен је сет реформиских закона, укључујући Закон о раду у складу са европским стандардима, као и Закон о пензијском и инвалидском осигурању. У трећем кварталу о.г. спроведена је фискална консолидација која већ даје позитивне резултате.

У кратким цртама је представила стање у транспортном сектору у Републици Србији, нагласивши да су завршној фази припреме 9 закона и две стратегије.

Први дан

БЕЗБЕДНОСТ СОБРАЋАЈА

1. Опрема под притиском

Директива 2010/35/ЕУ Европског парламента и Савета, од 16. јуна 2010. о покретној опреми под притиском и којом се укидају Директиве Савета 76/767/ЕЕЗ, 84/525/ЕЕЗ, 84/526/ЕЕЗ, 84/527/ЕЕЗ и 1999/36/ЕЗ

Ко је надлежни орган за примену директиве 35/2010/ЕУ на затечену покретну опрему под притиском (ПОП) у Мађарској, Бугарској и Румунији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У Директиви у појмовнику под бројем (12) дефинисано је власништво над ПОП. Ко је власник боца за техничке гасове и боца за ТНГ у Мађарској, Бугарској и Руминији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Ко је надлежни орган за ПОП у Мађарској, Бугарској и Руминији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Ко је одговоран за техничку исправност боца за техничке гасове и боце за ТНГ у Мађарској, Бугарској и Румунији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

На који начин се ПОП ставља изван употребе због техничке неисправности у Мађарској, Бугарској и Румунији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Које услове морају да испуне пунионице ТНГ боца за станивништво у Мађарској, Бугарској и Румунији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Које услове морају да испуне дистрибутери ТНГ боца за становништво?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Можете ли нам дати примере Упутства за руковање ТНГ боцама у домаћинствима у Мађарској, Бугарској и Руминији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Можете ли нам дати примере Упутства за становништво за поступање и обавештавање у случају опасности приликом коришћења ТНГ цилиндра за становништво у Мађарској, Бугарској и Руминији?

Одговор ће бити достављен накнадно.

2. Унутрашњи транспорт опасног терета

Директива 2008/68/ЕЗ Европског парламента и Савета од 24. септембра 2008. године о унутрашњем транспорту опасног терета

Колико износи осигурана сума за накнаду штете за лица и животну средину у транспорту опасног терета у друмском, железничком и водном саобраћају у Немачкој, Италији, Аустрији и Француској?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли постоје посебни прописи којима је регулисано осигурање превозника у транспорту опасног терета у ЕУ?

Одговор ће бити достављен накнадно.

ДРУМСКИ ТРАНСПОРТ

3. Приступ професији друмског оператера

Уредба (ЕК) број 1071/2009 Европског парламента и Савета од 21. октобра 2009. године о успостављању заједничких правила која се односе на услове за обављање професије друмског превозника, и стављање ван снаге Директиве Савета 96/26/ЕК

На који начин се спроводи контрола о испуњености одредбе Уредбе у вези са условом сталног и стабилног седишта када се ради о предузетнику који поседује једно возило и он је једини запослен?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Шта се сматра под осигурањем од професионалне одговорности имајући у виду да Уредбом (ЕК) број 1071/2009 није предвиђено повлачење банкарске гаранција или осигурање у случају финансијских проблема у пословању превозника?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли се под континуираном испуњености услова финансијског стања подразумева и уколико превозник у одређеном тренутку имао блокиран банковни рачун услед финансијских потраживања комитената?

Одговор ће бити достављен накнадно.

4. Приступ тржишту друмског превоза терета

Уредба (ЕК) број 1072/2009 Европског парламента и Савета од 21. октобра 2009. године о о заједничким правилима за приступ тржишту међународног друмског превоза терета

Да ли ЕУ разматра увођење лиценцирања посредника/организатора превоза [*freight forwarders*]? Уколико је одговор да, који критеријуми ће бити примењени за посреднике/организаторе превоза?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Чланом 1. став 5. тачка д) Уредбе уређује се превоз за сопствене потребе. Да ли је познато које државе чланице воде евиденције о лицима (правним и/или физичким) која врше превоз за сопствене потребе [*own account*]?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У којим државама чланицама се и на који начин обележавају возила којима се врши превоз за сопствене потребе?

Одговор ће бити достављен накнадно.

5. Тарифе

Уредба број 11 о укидању дискриминације у ценама и условима превоза, према члану 79. став 3. Уговора о оснивању Европске економске заједнице

Уредба Савета (ЕЗ) бр. 569/2008 од 12. јуна 2008. године о измени Уредбе бр. 11 о укидању дискриминације у ценама и условима превоза, према члану 79. став 3. Уговора о оснивању Европске економске заједнице

На који начин применити ову Уредбу, у ситуацији када се цене на тржишту формирају слободно и регулисане су прописима о трговини и заштити конкуренције?

Одговор ће бити достављен накнадно.

6. Социјалне одредбе - радно време и периоди одмора

Уредба (ЕЗ) 561/2006 Европског парламента и Савета од 15. марта 2006. о усклађивању одређеног социјалног законодавства које се односи на друмски транспорт и којом се мењају и допуњују Уредба Савета (ЕЕЗ) 3821/85 и (ЕЗ) 2135/98 и укида Уредба Савета (ЕЕЗ) 3820/85)

На основу АЕТР споразума за новопроизведена возила први пут регистрована у Републици Србији након јуна 2010. године је обавезна уградња дигиталног тахографа. Када Република Србија постане пуноправни члан ЕУ, од када се примењује на наша први пут регистрована возила обавеза уградње и коришћења дигиталног тахографа: од јуна 2006. године (561/2006) или од јуна 2010. године (АЕТР)?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У складу са чланом 8. ставом 6. Уредбе, да ли возач сме да користи више недељних одмора у једној недељи и како тада требало да буду распоређени (пуни-пуни и пуни-

скраћени наизменично или може и више скраћених), у смислу трајања узастопних недељних одмора?

Одговор ће бити достављен накнадно.

7. Дигитални тахографи

Уредба (ЕУ) број 165/14 Европског парламента и Савета од 4. фебруара 2014. о тахографима у друмском превозу, на основу које престаје да важи Уредба Савета (ЕЕЗ) број 3821/85 о уређајима за евидентирање података у друмском превозу и којом се мења и допуњује Уредба Савета (ЕЗ) број 561/2006 Европског парламента и Савета о усаглашавању одређеног социјалног законодавства који се тиче друмског превоза

У члану 24. став 3. прописано је: Провера одобрених инсталатера или радионица се врши на следећи начин:

(а) одобрени инсталатери или радионице подлежу провери процедура које примењују приликом руковања тахографима најмање једном у две године. Провера се фокусира посебно на предузете безбедносне мере и начин руковања картицама радионице. Државе чланице могу вршити ове провере без обиласка радионице на лицу места.

С тим у вези, било би врло корисно да добијемо смернице о начину вршења провере/контроле радионица без одласка у просторије радионице. Да ли је потребно да се фокусирамо на усаглашеност процедура са техничком документацијом или нешто друго?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У члану 24. став 3. прописано је:

Државе чланице и њихови надлежни органи предузимају одговарајуће мере за спречавање сукоба интереса између инсталатера или радионица и превозника. Посебно у случајевима где постоји ризик од сукоба интереса, предузимају се додатне конкретне мере за осигурање да инсталатер или радионица поштују одредбе ове Уредбе.

Које конкретне мере је потребно предузети да би се спречио сукоб интереса између радионица и превозника?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли ће меморијске картице за тахографе које се тренутно користе и типски су одобрене моћи да се користе и у паметним тахографима и када можемо да очекујемо обавезу новог типског одобрења за меморијске картице?

Одговор ће бити достављен накнадно.

8. Примена социјалног законодавства

Директива 2006/22 Европског парламента и Савета од 15. марта 2006. о минималним условима за примену Уредби Савета (ЕЕЗ) 3820/85 и (ЕЕЗ) 3821/85 о социјалном законодавству које се односи на друмски транспорт и која укида Директиву Савета 88/599 (ЕЕЗ)

Приликом контроле на путу контролни орган није уочио никакав прекршај и он издаје потврду о обављеној контроли (без санкција). Да ли та потврда ослобађа одговорности возача за почињене прекршаје приликом вршења даљих контрола на путу пре датума те контроле?

Одговор ће бити достављен накнадно.

9. Радно време

Директива 2002/15/ЕЗ Европског парламента и Савета од 11.3.2002. о организацији радног времена лица која обављају друмски транспорт

У погледу радних времена, времена одмора и паузе, који прописи ЕУ се односе на посаде возила на које се не односи Директива 2002/15/ЕЗ?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У смислу ограничења дневног радног времена, да ли ноћни рад подразумева рад током комплетног „ноћног периода“ (од најмање 4 часа) или се односи и на краћи период тј. ако возач започне или заврши радно време у овом периоду, ма колико да то време износи, односно да ли постоји неко минимално трајање рада у ноћном периоду?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Радно време се прекида паузом од најмање 30 минута, ако радни дан траје између 6 и 9 часова, односно најмање 45 минута паузе ако радни дан траје преко 9 часова. Да ли возач у другом наведеном случају, одмах након 6 часова мора да користи најмање 45 минута паузе или може тад 30 а накнадно још преосталих 15 минута?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Како ће запосленом бити обрачунати одмори, утврђени члановима 5. и 6. Директиве, када је запослени у приправности?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли се прековремени рад рачуна у максимално радно време, утврђено чланом 4, током прерасподеле радног времена?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Како се примењује члан 8. у погледу објективних разлога и колико се колективним уговором могу дерогирати одредбе Директиве?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Како се рачуна боловање и годишњи одмори при рачунању максималног радног времена у току референтног периода?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Чиста возила и Интелигентни транспортни системи (ИТС)

10. Интелигентни транспортни системи

Директива 2010/40/ЕУ Европског парламента и савета од 7. јула 2010. године о оквиру за развој интелигентних транспортних система у друмском транспорту и интерфејси са осталим видовима транспорта

Имајући у виду да је директива новије генерације и да говори о приоритетним подручјима, приоритетним мерама у оквиру подручја као и изради спецификација за мере у приоритетним подручјима потребно је да нам дате пример најмање једне државе (Аустрије, Немачке и Француске), односно закон или други пропис у који је транспонована ова директива и делегирана акта која произилазе из поменуте директиве.

С обзиром да је, како је већ помињано, директива новије генерације, комплетан систем се тек попуњава различитим подацима, како би ИТС систем заживео у потпуности. У развијенијим државама ЕУ овај систем је доста напредовао, али је највећи проблем везан са прикупљањем података у вези са паркиралиштима. Рок за комплетирање система је седам година, односно 2017. године вршиће се евалуација спровођења Директиве. Накнадно ће бити достављен одговор који се односи на пример ЕУ земље чланице када је у питању транспоноване директиве и делегираних аката у национално законодавство.

Имајући у виду да је Комисија била у обавези да донесе спецификације за одређену приоритетну меру до 27. фебруара 2013. године, да ли их је донела и кад се очекује њихово доношење?

Директива је усвојена 2010. године и рок за доношење подзаконских аката на основу овог прописа је седам година. Тренутно су донете спецификације за приоритетне мере за *C*, *D* и *E* акције, док се за остале очекује да буду донете у предвиђеном року од седам година. Нисмо добили одговор на постављено питање с обзиром да спецификација (члан 6. директиве 2010/40/ЕУ) није делегирани акт (члан 7. директиве 2010/40/ЕУ). За делегирана акта рок за доношење је 7 година (члан 12. директиве 2010/40/ЕУ).

Одлука Комисије 2009/750/ЕЗ од 6. октобра 2009. о дефиницији Услуге европске електронске наплате путарине и њених техничких елемената

Ако су субјект наплате путарине и давалац (пружалац) услуге ЕНП различите организационе јединице исте организације да ли би требало да имају одвојене рачуне како би се спречило преливање субвенција или је боље да то буду различите/одвојене организације?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Други дан

Представник ЕК је предложио да се са агенде уклоне тачке Нормализација рачуна, Европска агенција за железнице и Систем управљања безбедношћу. Том приликом предложио је да се на дневни ред дода тачка: Коридори.

Услед спречености експерта за унутрашњи водни саобраћај да присуствује састанку, предложено је да се експланаторни скрининг за наведену област одржи у јануару 2015. године у Београду или путем видео конференцијског преноса.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТРАНСПОРТ

11. Приступ тржишту

Директива 2012/34/ЕЗ Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје

Чланом 3. тачка (1), дефинисано је да појам „железнички превозник“ значи свако јавно или приватно предузеће које има дозволу у складу с овом Директивом и чија је примарна делатност пружање услуге превоза робе и/или путника железницом с тим да мора осигурати вучу; то укључује и предузећа која пружају само услуге вуче.

Имајући у виду овакву дефиницију појма „железничко предузеће“, молимо вас за тумачење да ли се под овај појам могу подвести и предузећа која обављају превоз железницом искључиво за сопствене потребе на јавној железничкој инфраструктури, а не баве се пружањем услуга превоза. На пример, предузеће које за сопствене потребе превози угаљ, а његова основна делатност је производња електричне енергије.

Одговор на ово питање је ствар тумачења Суда правде, а до сада није донета ни једна одлука која се односи на предметно питање. Ствар је националног законодавства како ће да реши ово питање, и то кроз одредбе које се тичу услова за издавање лиценце за превоз.

Чланом 44. став 2. прописано је да захтеви који се односе на редовни ред вожње морају бити у складу са роковима из прилога VII. 3, а ставом 3. да подносилац захтева који је закључио оквирни споразум подноси захтев у складу с тим споразумом.

Из овакве формулације произилази да се Оквирним споразумом могу уговорити другачији рокови за подношење захтева за доделу трасе, од оних који су прописани Директивом. С обзиром на то да је чланом 42. став 1, између осталог, прописано да се у оквирном споразуму не наводе детаљи о траси воза, молимо вас за тумачење како Оквирним споразумом могу бити регулисани рокови за подношење захтева за доделу трасе, а имајући у виду израду Реда вожње.

Оквирни споразум не сме да мења рокове Реда вожње.

У вези са спровођењем захтева Регулаторног тела за достављање информација и спровођењем одлука РТ, путем одговарајућих санкција (*penalties*), укључујући новчане казне (*finés*) из члана 56. ст. 8. и 9., молимо вас за ближе објашњење појма санкција

(penalties) у овом контексту, односно које би санкције, осим новчаних, у конкретном случају дошле у обзир?

Нема судске одлуке у вези са овим питањем, тако да нема могућности за одговор.

Каква је препорука ЕК у вези са начином успостављања накнаде за коришћење инфраструктуре диференциране по буџету, поготово накнаде која се односи на теретне вагоне који не испуњавају захтеве Одлуке Комисије 2006/66/ЕЗ од 23. децембра 2005. Које елементе би требало да обухвати наплата за трошкове ефеката буке и на који начин, узимајући у обзир да спровођењем ове врсте наплате може доћи до нарушавања тржишта у смислу нарушавања конкуренције између железничких предузећа?

За пар недеља ће бити донет акт о примени, а биће објављена и Процена утицаја (*Impact assessment*). Ова одредба је релевантна за Србију само уколико реши да је примени.

Чланом 55.3. став 5. предвиђено је да лица која су одговорна за доношење одлука у регулаторном телу по истеку мандата у регулаторном телу не смеју бити запослена на стручним или управљачким радним местима у регулисаним предузећима или телима најмање годину дана.

Молимо вас за ближе појашњење појма „регулисаних предузећа или тела“. Да ли се то односи само на предузеће или тела која су на било који начин учествовала у поступцима које је водило регулаторно тело или на све учеснике у железничком тржишту у оквиру надлежности регулаторног тела који су функционисали за време мандата тог лица? Да ли се та особа може запослити у року крајем од годину дана нпр. код железничког предузећа које основано по истеку његовог мандата?

Појам „регулисаних предузећа или тела“ требало би широко схватити – управљач инфраструктуре, железнички превозник и др. Критеријум није да ли су предузећа или тела била процесуирана, већ да ли су могла бити. У вези са последњим питањем нема одговора, није било судске праксе, а у сваком случају, то су ретке ситуације.

У складу са чланом 56. Директиве 2012/34/ЕУ, Регулаторно тело блиско сарађује са националним Телом за безбедност у складу са значењем из Директиве 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице. На који начин се остварује овај вид сарадње и шта су задаци и овлашћења Регулаторног тела у овом случају?

Регулаторно тело, тело за безбедност и тело за лиценце требало би сагласно да договоре оквирни споразум који би јасно уредио међусобну сарадњу ова три тела, како би се спречило настајање проблема.

У којим околностима би нови учесници на тржишту могли да буду овлашћени да примају и испуштају путнике дуж трасе, у случају путовања са успутним заустављањима? (Уводни део тачка 17)

У свим околностима, не би требало да постоје ограничења.
У случају када оператер сервисног објекта не може да испуни све захтеве за капацитетом, које су процедуре и критеријуми за одређивање предности? (члан 13.)

Директива не регулише процедуре и критеријуме за „одређивање предности”, већ чланом 13. Директиве ово питање уређује на другачији начин.

Ближе појаснити шеме компензације за неплаћене трошкове животне средине, незгода и инфраструктуре, на шта се ту конкретно мисли? (члан 34.)

Ова одредба је релевантна само уколико држава чланица одлучи да је примени (*it is optional*).

У презентацији је наведено да је један од циљева обезбеђивање сигурности (*security*). У ком смислу се путем ОЛП обезбеђује сигурност?

Не ради се о безбедности (*safety*), већ о сигурности (*security*), суштина је да се путник осећа сигурно у јавном превозу.

12. Лиценцирање машиновођа

Директива 2007/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о сертификацији машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему у Заједници

Члан 5. Директиве се односи на мере за борбу против преваре. Потребно је ближе појашњење и евентуално пример неопходних корака да се избегну ризици фалсификовања лиценци и сертификата, као и регистара предвиђених чланом 22.

Одговор ће бити достављен накнадно.

У вези са чланом 8. тач. 4. Одлуке Комисије 765/2011, питање је који могу бити додатни услови (захтеви) за испитиваче? Да ли су то карактеристике пруге, подсистема?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У члану 10. Одлуке Комисије 765/2011 у ставу 1. је наведено да држава чланица „може“ одредити услове.... Ако се према ставу 2. овог члана примена ограничава на случај у ком још нема инструктора, да ли то значи да држава чланица мора одредити услове?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У Одлуци Комисије 765/2011 у члану 5. став 1. подносилац захтева спроводи оспособљавање само за предузеће којем он припада. Да ли постоји могућност да оспособљавање обавља и за друга предузећа? Пример: Да ли постоји могућност да историјско (наслеђено) железничко предузеће, тј. њихов организациони део за образовање обавља оспособљавање машиновођа и за друга предузећа?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Генерално и уопштено питање из ове материје проистиче из различитог система школовања у различитим државама. На пример, код нас постоје стручне железничке школе и услов за пријем кандидата у железничко предузеће је та квалификација. У већини земаља услов за пријем на железници је опште (не стручно) образовање, па се кандидат затим стручно оспособљава у тренинг центру. Да ли би се услов поседовања железничке стручне квалификације могао сматрати дискриминаторским приступом?

Одговор ће бити достављен накнадно.

13. Безбедност у железничком саобраћају

Директивом 2004/49/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о безбедности на железницама Заједнице, којом се мењају и допуњавају Директива Савета 95/18/ЕЗ о издавању лиценци железничким предузећима и Директива 2001/14/ЕЗ о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и сертификацији безбедности

У члану 3(h) Директиве 2004/49 каже се да су: национални прописи за безбедност сви прописи који садрже захтеве за безбедност на нивоу државе чланице и који се примењују на више од једног железничког превозника, без обзира на то које их је тело издало.

- Како се одређује да ли неки пропис спада у категорију националних прописа за безбедност?

- Када се каже „било које тело” да ли то значи да национални пропис за безбедност може да донесе (једини) управљач инфраструктуре или оно ипак мора да буде део националног законодавства?

- Ако се примењују на једног или више превозника да ли то значи да се национални прописи за безбедност не односе на управљача инфраструктуре?

За разјашњавање шта се у појединим државама сматра националним прописима за безбедност предложено је да погледамо Завршни извештај о националним прописима за безбедност на сајту Европске железничке агенције.

Управљач инфраструктуре може да донесе национални пропис за безбедност уколико има законску основу за то.

Сматра се да пропис који се не односи на железничког превозника није национални пропис за безбедност.

Шта се мисли када се каже у члану 4(2) Директиве 2004/49 да ће државе чланице обезбедити да мере за развој и побољшање безбедности на железници воде рачуна о системском приступу. Шта све обухвата системски приступ?

На ово питање одговорено је у презентацији о безбедности на железници (*Rail Safety*) – слајдови 5 и 6.

Потребна су додатна разјашњења.

Регулаторни оквир за безбедност је поменут у Уредби 1077, чл. 1. тач. 1 став 3. и у Директиви 2004/49 чл. 16. тач.2. под ф). Појаснити шта, поред националних прописа за безбедност, спада у Регулаторни оквир за безбедност.

Регулаторни оквир за безбедност чине:

- на нивоу ЕУ:

- Директива о безбедности и
- све уредбе о заједничким безбедносним методама (*CSM*)

- на нивоу државе чланице:

- национални закони који регулишу ову област (као нпр. у нашем случају: Закон о безбедности и интероперабилности, Закон о телу за истраге)
- национални прописи за безбедност
- такозвано *soft law*: разна упутства и објашњења.

У дефиницији тела за безбедност, члан 3(g) Директиве 2004/49, помиње се могућност билатералних тела за безбедност којима је поверен задатак обезбеђивања јединственог безбедносног режима за специјализоване прекограничне инфраструктуре. Да ли је формирано неко такво тело у Европи и који је његов конкретан задатак с обзиром на задатке тела за безбедност из члана 16?

У Европи постоји једно такво тело и то је:

Channel Tunnel Intergovernmental Commission.

У члану 19 (2) Директиве 2004/49 говори се о томе да тело за истраге, уз истраживање озбиљних несрећа, може истраживати несреће и незгоде (*incidents*) које су под незнатно различитим условима могле довести до озбиљних несрећа, укључујући и „отказе структурних подсистема“.

Да ли се ту говори о прекурсорима, тј. да ли су прекурсори инциденти ? Зашто су у Анексу I тачка 4 консолидоване Директиве конкретно изабрани баш ти индикатори прекурсора несрећа? Зашто нису додати и „откази...“ и нпр. избегнут судар возова? Да ли се Телу за истраге може одредити надлежност и за инциденте који нису у Анексу?

Ово питање тражи додатна разјашњења. Није одговорено да ли су незгоде које су под незнатно различитим условима могле довести до озбиљних несрећа прекурсори несрећа и зашто су изабрани баш прекурсори побројани у Анексу I тачка 4 Директиве.

Тело за истраге може спроводити истраге инцидента али за то би требало да му држава обезбеди додатна средства.

Ако Тело за истраге (према чл. 21. тач. 3.) мора да почне истрагу најкасније једну недељу од пријаве, како ће за то време да се поступа са доказним материјалом, да ли управљач и превозник то изузимају, па успостављају саобраћај или све стоји?

Према члану 22(4) Директиве тело за истраге требало би да заврши своју истрагу у најкраћем могућем року, да би управљач инфраструктуре могао да доведе инфраструктуру у пређашње стање и успостави саобраћај.

У неким државама чланицама успостављено је правило да истражитељ мора да се појави на терену и прикупи почетне доказе у року од 24 сата.

Тело за безбедност може да тражи ревизију сертификата и одобрења за безбедност (чл. 10(2) и 11 (2) уколико дође до знатних измена у регулаторном оквиру за безбедност. Шта се подразумева под знатним изменама регулаторног оквира?

Национално тело за безбедност одлучује да ли је нека измена регулаторног оквира знатна.

Ревизија сертификата и одобрења за безбедност је право националног тела за безбедност, не и обавеза. У том смислу ревизија се може обавити кроз надзорне активности НСА.

Директива 2008/57/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 17. јуна 2008. о интероперабилности железничког система у Заједници

Зашто су само Техничке спецификације за интероперабилност (ТСИ) за телематске апликације у путничком и теретном саобраћају донете као уредбе а све остале као одлуке и то одлуке које важе за (све) државе чланице?

За ово не постоји неки нарочити разлог али се настоји да се све будуће ТСИ донесу као уредбе.

Пријављено тело спроводи верификацију подсистема према модулима Одлуке 2010/713/ЕУ (Одлука Комисије од 9. новембра 2010. о модулима за поступке оцене усаглашености, погодности за употребу и ЕЗ верификацију за коришћење у техничким спецификацијама интероперабилности усвојених на основу Директиве 2008/57/ЕЗ Европског Парламента и Савета). Како у случају верификације подсистема према националним техничким прописима, према члану 17. Директиве 2008/57, поступа именовано тело? Да ли се користе модули из наведене Одлуке или из Анекса II Одлуке 768/2008/ЕЗ (Одлука 768/2008/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 9 јула 2008. о заједничком оквиру за стављање производа на тржиште и опозив Одлуке Савета 93/465/ЕЕЗ)?

Држава чланица може сама да одлучи како ће се у њој спроводити верификација подсистема према националним техничким прописима.

Европска комисија подстиче државе чланице да користе модуле из Одлуке 2010/713/ЕУ.

Пријављено тело може истовремено бити и именовано тело. Да ли, када обавља верификацију подсистема и према ТСИ и према националним техничким прописима саставља једну или две техничке документације?

Саставља се једна техничка документација по подсистему. Потребно је додатно разјаснити.

Члан 2 (ј) дефиниције Директиве 2008/57/ЕЗ гласи: пријављена тела су тела задужена за оцену усаглашености чинилаца интероперабилности и спровођење поступка "ЕЗ" верификације подсистема.

У тачки 2.1 Анекса VI наведено је да је „ЕЗ“ верификација поступак где пријављено тело проверава и потврђује да су подсистеми усклађени са меродавним ТСИ.

У тачки 18. преамбуле наводи се да би требало специфицирати поступке у случају када основни захтеви који се односе на подсистем нису покривени детаљним спецификацијама у одговарајућим ТСИ и да у том случају поступке оцене усаглашености и верификације требало би да спроводе пријављена тела из члана 20. директива 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ.

Зашто би поступак оцене усаглашености и верификације требало да спроводе пријављена тела ако се оне не обављају према ТСИ?

У тачки 18. преамбуле се на овај начин предлаже олакшица да пријављено тело истовремено буде и именовано тело, да се подносилац захтева не би излагао додатним материјалним обавезама.

У Анексу А Одлуке 2012/88/ЕЗ од 25. јануара 2012. о техничкој спецификацији интероперабилности подсистема контрола, управљање и сигнализација трансевропског железничког система (измењене и допуњене Одлуком Комисије 2012/463/ЕУ налази се Табела А2 са насловом "Листа обавезних спецификација". Да ли се садржај докумената чији су називи наведени у овој табели транспонује у национално законодавство?

На ово питање одговорено је о различитој пракси појединих држава чланица приликом транспонованја одлука у национално законодавство. Због тога се и тежи да се ТСИ доносе уредбама и да буду директно примењиве.

Конкретан одговор на питање није дат.

Како се фиксни подсистеми дефинишу у територијалном смислу – као пруга, или део пруге од тачке А до тачке В? Када имамо случај унапређења једног дела претходно дефинисаног фиксног структурног подсистема како се одређује да ли би требало тражити нову дозволу за коришћење?

Фиксни подсистем дефинише подносилац захтева кроз техничку документацију и *length of the project*.

Поглавље VII сваке ТСИ описује поступак приликом унапређења.

У случају пројекта железничке мреже или возила који се састоје од више подсистема могу ли произвођач или наручилац издати декларацију о верификацији за цео пројекат, тј, за више подсистема одједном?

Декларација о верификацији подсистема издаје се за сваки поједини подсистем.
Потребно је додатно појашњење.

У препоруци Комисије 2011/622/ЕУ од 20. септембра 2011. о поступку којим се доказује ниво усклађености постојеће инфраструктуре са основним параметрима техничких спецификација интероперабилности наводи се да независни процењивач може бити неко екстерно тело или посебан део управљача инфраструктуре. Да ли се препоручује, нпр. због непристрасности, да такав процењивач буде екстерно тело и ко то може да буде?

Прихватљиви су и један и други независни процењивач.

14. Нормализација рачуна

Уредба Савета (ЕЕЗ) број 1192/69 од 26. јуна 1969. о заједничким правилима за нормализацију рачуна железничких превозника

Европска комисија је у оквиру IV железничког пакета предложила доношење Уредбе којом се Уредба Савета (ЕЕЗ) број 1192/69 ставља ван снаге, а из разлога што није компатибилна са важећим европским законодавством, конкретно са Директивом 2012/34/ЕЗ Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје. Имајући у виду наведено, у којој мери се очекује усклађивање националног законодавства са овом Уредбом?

Ова уредба обрисана је са агенде.

УНУТРАШЊИ ВОДНИ САОБРАЋАЈ

15. Приступ тржишту

Уредба Савета (ЕЗ) бр. 169/2009 од 26.02.2009. о примени правила тржишне такмице на железнички и друмски саобраћај као и саобраћај унутрашњим водним путевима

Молимо за додатно појашњење члана 1. Уредбе који се односи на подручје примене односно на набавку транспортне опреме и залиха. Шта се у смислу ове Уредбе подразумева под транспортном опремом и залихама и помоћним услугама превоза у области унутрашње пловидбе?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Такође је потребно појашњење да ли се Уредбом прописује забрана споразума између предузећа, одлука о удруживања предузећа и усклађене праксе између предузећа у једном

виду саобраћаја нпр. бродара у области унутрашње пловидбе или се односи на забрану закључивања споразума у комбинацији са два - три вида саобраћаја нпр. бродара који врши превоз у унутрашњој пловидби и превозника у области друмског или железничког саобраћаја?

Одговор ће бити достављен накнадно.

16. Капацитет флоте

Уредба Савета (ЕЗ) бр. 181/2008 од 28. фебруара 2008. о утврђивању одређених мера за спровођење Уредбе Савета (ЕЗ) бр. 718/1999 о политици Заједнице у односу на капацитет флоте с циљем промоције превоза унутрашњим пловним путевима

Шта тачно значи да је размера „старо за ново“ тј. да размера између старе и нове тонаже износи 0:1?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Уредба Савета (ЕЗ) бр. 718/1999 од 29. марта 1999. о политици Заједнице у односу на капацитет флоте с циљем промоције превоза унутрашњим пловним путевима

Зашто се Уредба не примењује на пловила која плове искључиво на Дунаву и његовим притокама до Келхајма, без да га напуштају (члан 2.с)?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Какве су препоруке ЕК у погледу услађивања са Уредбом, када бродови вију заставу своје државе која није чланица а плове искључиво Дунавом и његовим притокама?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли се Уредбом јасно отварају могућности за подстицај преуређења пловила и унапређење стручне оспособљености посада пловила с циљем унапређења флота Европске уније?

Одговор ће бити достављен накнадно.

17. Овлашћења заповедника

Директива Савета 91/672/ЕЕЗ од 16. децембра 1991. о узајамном признавању националних овлашћења за заповеднике за превоз робе и путника на унутрашњим водним путевима

Чланом 3. Директиве прописано је да се сертификати који су на снази признају од стране свих држава чланица као да су их оне саме издале. С тим у вези, да ли држава која није

чланица признаје сертификат државе чланице и не издаје свој сертификат или признаје сертификат уз издавање сопственог сертификата и да ли се у том случају повлачи издати сертификат без обзира што је он издат од државе чланице?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли држава чланица признаје сертификат државе која није чланица, јер је сертификат на снази, или ће издати нови сертификат на основу постојећег сертификата?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Директива Савета 96/50/ЕЗ од 23. јула 1996. о хармонизацији услова за добијање националних сертификата за заповедника брода за превоз робе и путника на унутрашњим водним путевима у Заједници

71. Да ли постоји могућност признавања овлашћења заповедника пловила унутрашње пловидбе од стране чланица Европске уније, издатих у Републици Србији, имајући у виду да је ова материја потпуно усаглашена, пре него што Србија постане пуноправна чланица Европске уније?

Одговор ће бити достављен накнадно.

18. Безбедносни / технички захтеви

Директива 2009/100/ЕЗ Европског парламента и Савета од 16. септембра 2009. године о узајамном признавању пловидбених дозвола за пловила унутрашње пловидбе

Да ли у периоду док не постане чланица ЕУ, држава признаје исправе, односно сведочанства о способности бродова за пловидбу тако што се на основу постојеће исправе коју је издала ЕУ чланица, изда исправу од стране надлежног органа државе која није ЕУ чланица или се ЕУ исправу признаје без издавања нове исправе?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Директива 2006/87/ЕК Европског парламента и Савета којим се утврђују технички захтеви за бродове унутрашње пловидбе

Каква су искуства надлежних органа држава у региону Дунава (Хрватске, Румуније и Бугарске) са почетком примене прелазних одредби из Анекса II Директиве 87/2006/ЕК из члана 10.01 – опрема за сидрење и из члана 15.07 - Захтеви за систем пропулзије?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Какво је искуство надлежних органа држава у региону (Бугарска, Румунија и Хрватска) у вези примене члана 15.01 Анекса II Директиве 87/2006/ЕК - Забране превоза путника несамоходним пловилима?

Одговор ће бити достављен накнадно.

19. Речни информациони систем (РИС)

Директива 2005/44/ЕС Европског парламента и Савета од 07.09.2005. године о усклађеним речним информационим сервисима (РИС) на унутрашњим пловним путевима у Заједници

Везано за одредбе Директиве 2005/44/ЕС (члан 4, 3(б), члан 8, члан 9), а имајући у виду географски положај и деоницу реке Дунав која протиче кроз Републику Србију, да ли постоје правно формалне препреке са стране Европске уније да надлежна РИС институција Републике Србије (овлашћени РИС оператер) буде пуноправно укључена у процес међународне размене РИС података и пре него што Република Србија постане члан ЕУ, посебно везано за податке из Система за праћење и лоцирање бродова и Система за Електронско извештавање са пловила?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Да ли је питање међународне размене РИС података третирано још неким правним инструментом Европске уније, поред Директиве 2005/44/ЕС Европског парламента и Савета од 07.09.2005. године о усклађеним речним информационим сервисима (РИС) на унутрашњим пловним путевима у Заједници, Уредбе Комисије (ЕС) Бр. 414/2007 од 13.03.2007. године о техничким смерницама за планирање, имплементацију и оперативну употребу речних информационих сервиса (РИС) наведеним у члану 5 Директиве 2005/44/ЕС Европског парламента и Савета о усклађеним речним информационим сервисима (РИС) на унутрашњим пловним путевима у Заједници, Директиве 95/46/ЕС Европског парламента и Савета од 24.10.1995. године о заштити личности везано за обраду личних података и слободан проток таквих података, Директиве 2002/58/ЕС Европског парламента и Савета од 12.07.2002. године о обради личних података и заштити приватности у сектору електронских комуникација и Директиве 2003/98/ЕС Европског парламента и Савета од 17.11.2003. године о поновном коришћењу података из јавног сектора?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Уредба број 909/2013 од 10.09.2013. године о техничким спецификацијама за Систем за приказ електронских карата унутрашњих пловних путева (Inland ECDIS) на који се позива у Директиви 2005/44/ЕС Европског парламента и Савета

У Уредби се помиње Стандард 2.3 за техничку спецификацију за Електронске навигационе карте. Да ли је на нивоу ЕУ дефинисан рок у којем је неопходно ускладити Електронске навигационе карте на националном нивоу са овим стандардом?

Одговор ће бити достављен накнадно.

20. Поморски саобраћај

С обзиром да је Србија копнена држава, који је ниво транспонована и имплементације *acquis* у овој области неопходан?

Потребан је висок ниво транспонована и имплементације *acquis*. Наведен је пример Аустрије.

САТЕЛИТСКЕ НАВИГАЦИЈЕ

21. Сателитске навигације

Уредба (ЕУ) бр. 1285/2013 Европског Парламента и Савета од 11 децембра 2013 године о имплементацији и коришћењу Европског Сателитског Навигационог Система, која мења Уредбу Савета (ЕЗ) бр. 876/2002 и Уредбу (ЕЗ) бр. 683/2008 Европског Парламента и Савета

У члану 2. параграф 4. став 3. ове Уредбе предвиђа се да се покривање ЕГНОС системом може проширити и на треће земље и земље кандидате за чланство у ЕУ, и такође се прописује да трошкови тог проширења неће бити финансирани из средстава предвиђених у члану 9. ове Уредбе. Да ли то значи да трошкове проширења сноси земља на чију се територију проширује овај систем?

Уобичајена шема финансирања у овом погледу је да сарех буде финансиран од стране ЕУ, а орех да финансира земља која није чланица ЕУ. Међутим, Република Србија је већ покривена ЕГНОС-ом у потпуности.

Да ли земље кандидати за чланство у ЕУ које желе да се прикључе ГАЛИЛЕО и ЕГНОС програмима носе неке трошкове у вези са тим? И ако носе који би то трошкови били? (посебно у вези са одредбом члана 8. параграф 3. ове Уредбе).

Трошкови се рачунају на основу степена учешћа, тј. да ли имамо право гласа, да ли учествујемо у јавно регулисаним услугама, итд... Примера ради Норвешка и Швајцарска имају веома финансијски захтеван уговор, док неке друге земље, попут Украјине, имају много блаже варијанте уговора, где нема финансијских издатака.

У вези са Еуро-Медитеранским Сателитским Навигационим (ГНСС) II Пројектом - МЕДУСА, занима нас да ли има планова да се нека земља Балкана укључи у овај програм, тј. да ли је нека земља Балкана препозната као партнер у овом програму?

Овај пројекат се финансира кроз инструменте у оквиру суседске политике, слични фондови могу бити мобилисани и на земље Балкана. Међутим, у оквиру Horizon-a 2020, планирају се одређене активности у овом погледу са земљама Балкана и РС.

У вези са претходно поменутиим програмом који су предуслови да би РС учествовала у истом? Пројекти слични Медузи би требало у будућности да буду финансирани. Република Србија већ сада може да искористи предност финансирања кроз Horizon-a 2020.

Пројекти слични Медузи би требало у будућности да буду финансирани. Република Србија већ сада може да искористи предност финансирања кроз Horizon-a 2020.

Уредба (ЕУ) бр. 512/2014 Европског Парламента и Савета од 16 априла 2014 године која мења Уредбу (ЕУ) бр. 912/2010 о успостављању Европске ГНСС Агенције

У члану 4. ове Уредбе предвиђа се могућност да Агенција отвори локалне канцеларије у трећим земљама које нису чланице ЕУ. Које услове је потребно да трећа земља испуни како би у њој Агенција отворила локалну канцеларију? Да ли је потребно да поменута земља и финансијски учествује у успостављању ове локалне канцеларије или те трошкове сноси Агенција?

Седиште Агенције је у Прагу и мала је вероватноћа да ће се отворити нове локалне канцеларије. Постоји могућност да буду отворене у Великој Британији и Француској.

Одлука Савета 2014/496/ЦФСП од 22 јула 2014 године о појединим аспектима успостављања, функционисања и употребе Европског Глобалног Сателитског Система који утичу на безбедност Европске Уније и која мења Заједничку Иницијативу 2004/552/ЦФСП

У вези са извозним рестрикцијама у члану 9. да ли би се режим и ограничења која предвиђа овај члан, примењивали и на земљу која је у процесу приступања ЕУ и која је склопила уговор о сарадњи у овој области са Унијом, иако још увек није земља чланица ЕУ? Овде се посебно мисли на однос ове одредбе са међународним уговорима које је земља приступница раније закључила са земљама ван ЕУ, у погледу овог питања.

Европска комисија указала је да ће одговор доставити накнадно у писаној форми, након што доставимо преформулисано питање.

Уговор о сарадњи о Глобалном цивилном навигационом систему (ГНСС) између Европске Заједнице и њених земаља чланица и Украјине

Да ли можете на примеру Украјине која је склопила споразум са Унијом, да нам представите последице склапања оваквог споразума? Посебно мислећи овде на финансијска средства са којима је Украјина морала да учествује, тј. за које намене да их издвоји? И да ли је било неких предуслова које је морала да створи како би уопште приступила оваквом споразуму?

Украјина је у новембру 2013. године ушла у „лакши“ споразум са Унијом, који се највише односио на проширење ЕГНОС-а. Главне активности у томе погледу су биле финансиране кроз инструменте источне суседске политике. Захтевнији уговор ће бити неопходан како би се дугорочно проширио ЕГНОС.

Трећи дан

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ
Министарство финансија

Захтеви за осигурање

Уредба (ЕЗ) бр. 785/2004 Европског парламента и Савета од 21. априла 2004. о захтевима за осигурање авио-превозника и ваздухопловних оператера

Да ли је неопходно да сваки појам који је дефинисан у члану 3. Уредбе 785/2004 буде дефинисан и у законодавству Републике Србије?

Имајући у виду да ЕК није могла да понуди прецизан одговор на ово питање, препорука ЕК је да доставимо додатно питање наводећи конкретне појмове и начин њиховог третирања у националном законодавству.

23. Међународни односи

Уредба (ЕЗ) бр. 847/2004 Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о преговарању и примени споразума о ваздушном саобраћају између држава чланица и трећих земаља

Имајући у виду да ће примена Уредбе подразумевати измену и допуну свих важећих билатералних споразума о ваздушном саобраћају између Републике Србије и држава које нису чланице ЕУ, или потписнице ЕСАА споразума, каква су искуства Румуније или Бугарске са преузимањем и применом ове Уредбе у пракси?

Представници Европске комисије нису дали одговор на ово питање, односно нису нам представили искуства Бугарске и Румуније у примени ове уредбе, посебно у делу који се односи на прилагођавање постојећих билатералних споразума „ЕУ стандардној клаузули“.

24. Сигурност у транспорту

Уредба Комисије (ЕУ) бр. 185/2010 од 4. марта 2010. године о одређивању детаљних мера за примену заједничких основних стандарда обезбеђивања у ваздухопловству, измењена и допуњена:

- *Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 357/2010 од 23. априла 2010;*
- *Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 358/2010 од 23. априла 2010. године;*
- *Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 573/2010 од 30 јуна 2010. године;*
- *Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 983/2010 од 3. новембра 2010. године;*
- *Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 334/2011 од 7. априла 2011. године;*
- *Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 859/2011 од 25. августа 2011. године;*
- *Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1087/2011 од 27. октобра 2011. године;*
- *Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1147/2011 од 11. новембра 2011. године;*
- *Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 173/2012 од 29. фебруара 2012. године;*

- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 711/2012 од 3. августа 2012. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1082/2012 од 9. новембра 2012. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 104/2013 од 4. фебруара 2013. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 189/2013 од 5. марта 2013. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 246/2013 од 19. марта 2013. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 654/2013 од 10. јула 2013. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1103/2013 од 6. новембра 2013. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1116/2013 од 6. новембра 2013. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 278/2014 од 19. марта 2014. године;
- Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 687/2014 од 20. јуна 2014. године.

Да ли сме да се прихвати на превоз ТГА који се налазе у ручном пртљагу, уколико оператер аеродрома нема опрему за преглед ТГА која испуњава стандарде наведене у тачки 12.7. ове уредбе?

Ако оператер аеродрома нема одговарајућу опрему за преглед ТГА, не испуњава услове прописане правним актима Европске уније.

Да ли авио-превозилац сме да прихвати на превоз робу/пошту коју је прегледао оператер аеродрома који нема статус „регулисани агент“, нити „познати пошиљалац“ ?

Уредбом 300/2008 прописано је да сва роба и пошта подлежу контроли обезбеђивања пре утовара у ваздухоплов. Авио-превозилац не може да прихвати робу или пошту на превоз ваздухопловом, ако није спроведена контрола обезбеђивања. Уредбом 185/2010 прописано је да преглед робе рендгенском опремом може да врши само субјект који има статус регулисани агент. Онај ко врши преглед робе рендгенском опремом мора да има статус регулисани агент, да има прописану опрему и да може да изда уверење о безбедносном статусу.

Под којим условима је могуће допустити унос ТГА у ручном пртљагу у обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома или у ваздухоплов ако оператер аеродрома нема опрему наведену у тачки 12.7. или ако је оператер аеродрома одредио неког субјекта као регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи на аеродрому (нпр. *duty free shops*)?

Одговор на ово питање није јасан, односно и даље је нејасно да ли течности, гелови и аеросоли које путник набави у *duty free-shop*-у и које су после тога запаковане у *STEBs* морају да буду предмет прегледа обезбеђивања *LEDS* опремом, као и друге течности, гелови и аеросоли које путник носи у ручном пртљагу. Такође је нејасно да ли се беби храна и течности, гелови и аеросоли које путник мора да користи у току путовања из медицинских или посебних дијететских разлога обавезно прегледају *LEDS* опремом или су изузети од прегледа.

Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 Y (2010/774)

Шта се очекује од Републике Србије у односу на *Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 Y (2010/774)* и њене измене и допуне, с обзиром да је ова

одлука означена као рестриктивана, односно да немамо приступ тексту ове одлуке, и када и како можемо да се упознамо са садржином тих прописа?

Представници Европске комисије су рекли да је све што је дефинисано овом одлуком садржано у Документу 30 и да је на тај начин текст ове одлуке доступан.

Да ли Републику Србију обавезују следећи прописи са Агенде, с обзиром да престају да важе у току скрининга (31. 12.2014. године):

1) 2011/121/EU: Commission Decision of 21 February 2011 setting the European Union-wide performance targets and alert thresholds for the provision of air navigation services for the years 2012 to 2014;

2) Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services;

3) Commission Recommendation of 23 November 2011 on the revision of targets contained in performance plans under Commission Regulation (EU) No 691/2010;

4) Commission Implementing Regulation (EU) No 1216/2011 of 24 November 2011 amending Commission Regulation (EU) No 691/2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions.

Да ли су могући споразуми о међусобном признавању сертификата са државама које нису чланице ЕУ? Да ли је закључен такав споразум са неком државом која није чланица ЕУ?

Такви споразуми су могући и ЕУ је, до сада, закључила такав споразум са Сједињеним Америчким Државама, Канадом и Бразилом.

За коначно признавање сертификата које издају државе нечланице, ЕУ мора да се сачека завршетак свих фаза ЕСАА споразума. Ако стандардизациона инспекција покаже да држава нечланица испуњава све захтеве у погледу безбедности, Комисија ће дати препоруку свим државама чланицама ЕУ да признају сертификат који издаје држава нечланица. Указано је да су неке државе чланице рекле да не могу да признају такве сертификате док ЕСАА споразум не ступи на снагу. С обзиром да су ЕСАА споразум сада ратификовале све државе чланице ЕУ, ускоро се очекује доношење одлуке о међусобном признавању сертификата између држава чланица и држава нечланица ЕУ.

25. Права путника

Уредба (ЕЗ) број 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. године о правима и обавезама путника у железничком саобраћају

У случају повреде права корисника железничке услуге да ли се корисници прво обраћају Телу одговорном за спровођење ове уредбе (чланови 30-32 Уредбе) или одговорним превозницима (Одговорност превозника –Глава IV Прилога I ове уредбе)?

Одговор ће бити достављен накнадно.

На који начин се дефинишу правила о казнама за кршење ове уредбе и да ли је Тело одговорно за њено спровођење по правилу овлашћено за административно извршење тих казни?

Одговор ће бити достављен накнадно.

Уредба (ЕУ) број 181/2011 Европског парламента и Савета од 16. фебруара 2011 о правима путника у транспорту обичним и међуградским аутобусима и о изменама и допунама Уредбе (ЕЗ) број 2006/2004

У члану 3. тачка њ) прописано је да је у смислу ове уредбе „превозник извођач“ свако физичко или правно лице које није превозник а које заправо, у потпуности или делимично, врши превоз.

Ако јавни превоз могу да обављају само физичка и правна лица која поседују лиценцу за превоз, ко су физичка и правна лица која нису превозници, а којима ова уредба дозвољава обављање јавног превоза?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У члану 5. став 1. Уредбе прописано је да ако се извршење обавеза у складу са овом уредбом повери превознику извођачу, продавцу карата или другом лицу, у том случају превозник, путнички агент, организатор путовања или руководећи орган терминала, које је поверило дате обавезе, ипак сноси одговорност за радње и пропусте датог извођача. У ставу 2., истог члана прописано је да и страна, којој је превозник, путнички агент, организатор путовања или руководећи орган терминала поверило извршење обавезе, подлеже одредбама ове уредбе у погледу поверених обавеза.

Да ли превозник, путнички агент, организатор путовања или руководећи орган терминала, који је поверио извршење обавеза датом извођачу, одговара солидарно са датим извођачем?

Одговор ће бити достављен накнадно.

У члану 19. став 2. Уредбе прописано је да ако превозник путнику не понуди избор наведен у ставу 1, путник има право на обештећење у износу од 50% цене карте, уз накнаду из става 1. тачка б). Превозник дати износ плаћа у року од месец дана након подношења захтева за обештећење.

Да ли ова одредба значи да путник има право на укупну накнаду у износу који обухвата пуну цену карте, плус половину цене карте?

Одговор ће бити достављен накнадно.

III ОПШТА ПРОЦЕНА

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре као председавајуће Преговарачких група 14 и 21, је изузетно добро припремило ПГ 14 и 21 за састанак експланаторног скрининга. Након што су представници Европске комисије представили правне тековине, политике и стандарде у области транспорта и трансевропских мрежа, чланови делегације Републике Србије су поставили питања из свих области које су биле разматране током састанка, те састанак експланаторног скрининга представља солидну основу за припрему билатералног скрининга.

Полазећи од нивоа познавања материје која је била тема састанка, делегација Републике Србије је на самом састанку поставила само она питања за која је било потребно добити додатна разјашњења од Европске комисије.

Учесници састанка су договорили даљу динамику рада и дефинисали даље активности и рокове у циљу припреме за учешће делегације Републике Србије на састанку билатералног скрининга, а представници Европске комисије изнели су и одређене сугестије.

Европска комисије ће представити прописе из области унутрашњег водног саобраћаја у јануару 2015. године у Београду или путем видео конференцијског преноса.

У погледу мера и активности које ће Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, у сарадњи са осталим органима и организацијама чији представници су укључени у рад ПГ14 и ПГ21, а у складу са Закључком Владе којим се усмерава и усклађује рад органа државне управе у процесу спровођења аналитичког прегледа и оцене усклађености прописа Републике Србије са правним тековинама Европске уније и њихове имплементације, обухваћено је следеће:

- ПГ14 и ПГ21 ће одржати неопходан број састанака у циљу припреме за учешће делегације Републике Србије на састанку билатералног скрининга.
- Надлежне институције ће доставити прилоге за припрему акта за седницу Владе Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре најкасније до 23. јануара 2015. године.
- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре ће до 30. јануара 2015. године, уз сагласност Преговарачког тима, предложити Влади акт који ће садржати ставове које ће делегација Републике Србије заступати на састанку билатералног скрининга, као и преглед информација које ће бити представљене на састанку, а пре достављања прилога Европској комисији.
- Предлог састава делегације биће утврђен уз консултације са Преговарачким тимом. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре ће предложити Влади усаглашен састав делегације за учешће на састанку билатералног скрининга најкасније до 30. јануара 2015. године.

- Листу чланова делегације који ће излагати на билатералном скринингу утврдиће ПГ14 и ПГ21 најкасније 30. јануара 2015. године.
- Надлежне институције ће Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доставити презентације за састанак билатералног скрининга најкасније до 30. јануара 2015. године.
- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре ће коначне верзије прилога и презентације доставити Канцеларији за европске интеграције најкасније до 17. фебруара 2015. године ради достављања Европској комисији.
- У оквиру пројекта Подршке процесу европских интеграција у Србији финансираног од стране *GIZ*, биће одржане две дводневне радионице за припрему делегације за учешће на билатералном скринингу у периоду 4.2-5.2.2015. године, као и 11.2-12.2.2015. године.

Сугестије које су на састанку експланаторног скрининга изнели представници Европске комисије:

- Очекује се отворен и конструктиван приступ приликом припрема за билатерални скрининг, реалан приступ приликом утврђивања степена усклађености са правном тековином Европске уније у вези са законодавним, институционалним и административним оквиром, као и навођење оквирних планова и рокова за усклађивање;
- Презентације делегације Републике Србије и излагања на билатералном скринингу требало би да буду сличне презентацијама Европске комисије са експланаторног скрининга

IV ПРИЛОЗИ

- Прилог 1: Листа присутних на састанку (I) и листа присутних представника органа и организација који су састанак пратили путем *web stream* (II)

- Прилог 2: Дневни ред састанка

Датум: 19. децембар 2014. године

**ШЕФ ПРЕГОВАРАЧКОГ ТИМА
ЗА ВОЂЕЊЕ ПРЕГОВОРА О
ПРИСТУПАЊУ РЕПУБЛИКЕ
СРБИЈЕ ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ**



Тања Мишчевић

**ПРЕДСЕДНИК ПРЕГОВАРАЧКЕ
ГРУПЕ 14 И ЗАМЕНИК
ПРЕДСЕДНИКА
ПРЕГОВАРАЧКЕ ГРУПЕ 21**



**Татјана Јовановић
помоћник министра**

Прилог 1: Листа присутних на састанку (I) и листа присутних представника органа и организација који су састанак пратили путем *web stream* (II)

I

Европска комисија:

Christos Makridis DG ELARG
Florian Achleitner DG MOVE
Antonios Tsamoulis DG ELARG
Pieter De Meyer MOVE A1
Jan Scherp MOVE A5
Susanne Lindahl MOVE C4
Andreas Negile DG MOVE
Kemal Onel MOVE C1
Alain Van Gaever MOVE C3
Frank Jost MOVE B2
Cornelia Vasauskaitė DG MOVE B2
Franciszek Labno (MOVE D1)
Jacob Terling (MOVE D2)
Maria Buzdugan (MOVE D2)
Ugo Celestino (DG ENTR)
Olivier Waldner (MOVE E2)
Alfonso Arroyo Fernandez MOVE E3)
Pekka HIETANEN (MOVE E4)
Christina Vartosos-Tzannetakis (MOVE E1)
Hana Guyaux Pechackova (MOVE A2)
Francesco Faiulo (MOVE A2)
Robert Missen (MOVE A4)
Gilles Bergot (MOVE D4)
Ruth Lopian DG MOVE D4
Raluca Mitu (MOVE B1 / B4)

Република Србија

1. Тања Мишчевић, шеф Преговарачког тима
2. Татјана Јовановић, помоћник министра за међународну сарадњу и европске интеграције у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и шеф делегације
3. Јасмина Симић, саветник, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, секретар ПГ14
4. Јелена Неговановић, саветник, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре заменик секретара ПГ14
5. Мирјана Кнежевић, посебни саветник министра, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре заменик секретара ПГ21
6. Весна Ђорђевић, самостални саветник у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
7. Ана Сеничић, самостални саветник у Министарству грађевинарства, саобраћаја и

- инфраструктуре, Управа за транспорт опасног терета
8. Ивана Шкорић, руководилац сектора за међународну сарадњу и односе са јавношћу, Агенција за управљање лукама
 9. Весна Даниловић, начелник одељења, Агенција за безбедност саобраћаја
 10. Јелена Старчевић, руководилац групе, Министарство рада, запошљавања и социјалних питања
 11. Оливера Виторовић, руководилац групе у Канцеларији за европске интеграције Канцеларија за европске интеграције
 12. Јелисавета Тасев, млађи саветник, Канцеларија за европске интеграције
 13. Душан Жугић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Управа за утврђивање способности бродова
 14. Тамара Шевић, самостални саветник, Министарство трговине, туризма и телекомуникација
 15. Сања Грчић, саветник, Министарство трговине, туризма и телекомуникација
 16. Адриана Миновић, млађи саветник, Министарство трговине, туризма и телекомуникација
 17. Мирјана Трифуновић, начелник одељења, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
 18. Тања Лукић, самостални саветник, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
 19. Драгана Стошић, Дирекција за железнице
 20. Зорица Радовић, Дирекција за железнице
 21. Јелена Словић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
 22. Драгана Луковић, саветник, Директорат цивилног ваздухопловства
 23. Дејан Хацић, самостални саветник, Министарство финансија
 24. Иван Антонијевић, Мисија Републике Србије при ЕУ
 25. Драган Стојовић, Мисија Републике Србије при ЕУ
 26. Невена Ђорђевић, Мисија Републике Србије при ЕУ
 27. Сања Мешановић, сарадник шефа Преговарачког тима.

II

Представници органа и организација који су састанак пратили путем *web stream*:

- Јелена Софрић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе
- Милован Степанов, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе
- Тамара Ђукић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе
- Дарко Шашић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу
- Десимир Десница, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт
- Дејан Ласица, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт
- Ивана Божић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт
- Милијан Милић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт
- Ивана Перкунић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт
- Весна Булајић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт
- Дејан Вулетић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Управа за транспорт опасног терета
- Дамир Леденчан, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Александар Рајић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Оливера Стевић Леденчан, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Петар Красић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Татјана Рашета, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Мира Маринковић Алексић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Данијела Ђикановић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Мирјана Илић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Марко Цупара, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Борка Жунић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја
- Оливера Дурлевић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја

- Дејан Девић, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за ваздушни саобраћај
- Бранка Недељковић, Дирекција за железнице
- Ксенија Дуњић, Дирекција за железнице
- Наташа Церовић, Дирекција за железнице
- Мирко Стаматовски, Дирекција за железнице
- Бобан Милинковић, Министарство унутрашњих послова
- Јелена Милошевић, Агенција за безбедност саобраћаја
- Тијана Петковић, Агенција за безбедност саобраћаја
- Стефан Станојевић, Агенција за безбедност саобраћаја
- Славица Цвијовић, Агенција за безбедност саобраћаја
- Првослав Мутавцић Републички секретаријат за статистику
- Сандра Михајловић Републички секретаријат за статистику
- Далиборка Вујин Републички секретаријат за статистику
- Александар Цакић, Министарство одбране
- Мирослав Белотић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Жарко Катанчевић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Нина Томић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Томо Симовић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Наташа Кочовић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Данијела Максимовић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Бојан Цветичанин, Директорат цивилног ваздухопловства
- Гордана Кнежевић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Весна Кртинић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Јован Јовановић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Слободан Тривић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Ана Делјанин, Директорат цивилног ваздухопловства
- Станислав Кацујани, Директорат цивилног ваздухопловства
- Немања Јовић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Анета Бајић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Марија Петровић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Марија Б. Петровић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Ведран Радовић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Ђорђе Брдарски, Директорат цивилног ваздухопловства
- Предраг Ђорђевић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Данијела Тешановић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Јелена Вукчевић Марковић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Небојша Станојевић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Радош Павловић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Петар Секулић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Здравко Јовићевић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Златко Талић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Марјан Пендић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Александра Потпаревић, Директорат цивилног ваздухопловства
- Снежана Реновица Министарство привреде, Дирекција за мере и драгоцене метале
- Александра Ћуповић, Сектор за међународну сарадњу и европске интеграције
- Марија Марић, Сектор за међународну сарадњу и европске интеграције
- Катарина Копчић, Сектор за међународну сарадњу и европске интеграције

- Весна Лаковић, Сектор за међународну сарадњу и европске интеграције
- Владимир Момчиловић Саобраћајни факултет
- Ненад Грубић, ЈП "Путеви Србије"
- Ивана Девић, Министарство рударства и енергетике
- Никола Спасић, Агенција за управљање лукама
- Јована Стаменковић, Канцеларија за европске интеграције
- Бранко Вучинић, Канцеларија за европске интеграције

SCREENING PROCESS WITH SERBIA
Analytical examination of the *acquis*

Analytical examination of the *acquis*

Chapters 14 Transport policy and 21 Trans-European networks

Explanatory Screening meeting with Serbia

SCR 57391

Venue: Room 3A, Centre Albert Borschette

36, rue Froissart - Brussels

16 - 18 December 2014

<p>16 DECEMBER 2014</p> <p>INTRODUCTION GENERAL TRANSPORT ACQUIS ROAD SAFETY ROAD TRANSPORT CLEAN VEHICLES INTELLIGENT TRAFFIC SYSTEMS (ITS)</p>	<p>FROM 9.15 - 18.00</p> <p>VENUE: ROOM 3 A - CCAB</p>
<p>17 DECEMBER 2014</p> <p>RAIL TRANSPORT COMBINED TRANSPORT MARITIME TRANSPORT INLAND WATERWAYS SATELLITE NAVIGATION</p>	<p>FROM 09.00 – 18.00</p> <p>VENUE: ROOM 3 A - CCAB</p>
<p>18 DECEMBER 2014</p> <p>AIR TRANSPORT TRANSPORT SECURITY PASSENGER RIGHTS TRANS-EUROPEAN NETWORKS</p>	<p>FROM 09.00 – 18.00</p> <p>VENUE: ROOM 3 A - CCAB</p>

Day 1 : Tuesday 16 December 2014

INTRODUCTION; GENERAL TRANSPORT ACQUIS; ROAD SAFETY; ROAD
TRANSPORT; CLEAN VEHICLES; INTELLIGENT TRAFFIC SYSTEMS (ITS)

09.15 – 09.30	Welcome and introductory remarks	Chairman: European Commission (EC) – DG ELARG DGMOVE Serbian delegation
09.30 – 10.00	GENERAL TRANSPORT ACQUIS	
9.30	Summer-time	MOVE A1 <i>Pieter De Meyer</i>
9h35	Prior examination and consultation	MOVE A5 <i>Jan Scherp</i>
9H40	Public services	
	<i>Questions and answers</i>	
10h00 - 12h30	ROAD SAFETY	
10h00	1. Dangerous Goods	MOVE C4 <i>Susanne Lindahl</i>
	Pressure equipment	
	Inland transport of dangerous goods	
	Checks on transport of dangerous goods	
	<i>Questions and answers</i>	
10.30	<i>Coffee Break</i>	
10h45	2. Infrastructure	MOVE C4 <i>Susanne Lindahl</i>
	Tunnels	

	Road infrastructure safety management	
	<i>Questions and answers</i>	
11.15	3. Vehicles	MOVE C4 <i>Susanne Lindahl</i>
	Roadworthiness	
	Roadside Inspection	
	Registration documents	
	Distinguishing sign	
	Questions and answers	
11.45	4. Enforcement and equipment	MOVE C4 <i>Susanne Lindahl</i>
	Cross-border exchange of information	
	Speed limitation devices	
	Safety belts	
	Mirrors	
	<i>Questions and answers</i>	
12.15	5. Road Users	MOVE C4 <i>Susanne Lindahl</i>
	Training of drivers	
	Driving licence	
	<i>Questions and answers</i>	
12.30 – 14.00	<i>Lunch Break</i>	
14h00- 17h00	Road Transport	
14h00	Road charging Infrastructure -Annual vehicle taxes	MOVE D3 <i>Jan Szulczyk</i>
	Electronic road toll systems	<i>George Patris</i>
	Admission to the occupation of road operator	<i>Horia Nagacevschi</i>

	Access to the haulage market	
	Access to the market for International Passengers transport	
	Models of documents for passengers transport	
	Tariffs	
	<i>Questions and answers</i>	
15h30-15h45	<i>Coffee Break</i>	
15.45	Border controls	<i>MOVE D3</i> <i>Jan Szulczyk</i> <i>George Patris</i> <i>Horia Nagacevschi</i>
	Measures in case of crisis	
	Social provisions - Driving time and rest periods	
	Tachograph	
	Enforcement of social legislation	
	Form of attestation of activities	
	Working time	
	Hired vehicles	
	Dimensions and weight of vehicles	
	<i>Questions and answers</i>	
17.00 – 18.00	CLEAN VEHICLES & ITS	
17:00	Clean vehicles	<i>MOVE C1</i> <i>Kemal Onel</i>
17:30	ITS	<i>MOVE C3</i> <i>Alain Van Gaever</i>
	<i>Questions and answers</i>	

Day 2 : Wednesday 17 December 2014

Rail Transport; Combined Transport; Maritime Transport; Inland Waterways; Satellite Navigation (на Агенду је додата тачка Corridors)

Time	REGULATORY AREA	SPEAKER
09.00 - 12.00	RAIL TRANSPORT	
	Market access	MOVE B2
	Train Driver Licensing	<i>Frank Jost</i>
	Interoperability	
	European railway agency (тачка је обрисана са Агенде)	
	<i>Questions and answers</i>	
10h30-11h00	<i>Coffee Break</i>	
	Railway Safety	MOVE B2
	Normalisation of Accounts (тачка је обрисана са Агенде)	<i>Frank Jost</i>
	Passenger Transport - Transit Documents	
	Social Field - Working Time / hours	
	<i>Questions and answers</i>	
12h00 - 13h30	<i>Lunch Break</i>	
13h30 - 13h45	COMBINED TRANSPORT	
	Combined Transport - Market access	MOVE D1
	Combined Transport - Financing	<i>Franciszek Labno</i>

	<i>Questions and answers</i>	
13.45 - 15.30	MARITIME TRANSPORT (SAFETY)	
	Access to the market	MOVE D2
	Reporting formalities	<i>Jacob Terling</i>
	International Relations	
	International agreements	
	Recognised Organisations	
	Flag State	
	Port State Control	
	Vessel traffic monitoring	
	International Safety Management Code	
	Pilotage	
	Marine equipment	
	Passenger ships	
	Safety of fishing vessels	
	Oil tankers	
	Bulk carriers	
	Accident investigation	
	Insurance	
	Ship-source pollution	
	Ship-generated waste	
	Organotin compounds	
	EMSA	
	COSS	

	Training of seafarers	
	Social aspects	
	<i>Questions and answers</i>	
15h30-16h00	<i>Coffee Break</i>	
16h00- 16h45	INLAND WATERWAYS (тачка није одржана, предложено је да се експланаторни скрининг за наведену област одржи у јануару 2015. године у Београду или путем видео конференцијског преноса)	
	Access to the market	MOVE B3
	Fleet capacity policy	Jorge de Britto (tbc)
	Access to the profession	
	Boatmasters' certificates	
	Safety / technical requirements	
	River Information Services (RIS)	
	Implementing measures to Directive 2005/44/EC	
	Environment	
	<i>Questions and answers</i>	
16.45 – 18.00	SATELLITE NAVIGATION	
	Satellite navigation	DG ENTR
	Satellite navigation	DG ENTR
	<i>Questions and answers</i>	

Day 3 : Thursday 18 December 2014

AIR TRANSPORT; TRANSPORT SECURITY; PASSENGER RIGHTS;

CHAPTER 21: TRANS EUROPEAN NETWORKS

Time	REGULATORY AREA	SPEAKER
09h00 –13h00	AIR TRANSPORT	
9h00 – 10h00	SINGLE EUROPEAN SKY Framework Regulation + Implementing rules	MOVE E2
	Single European Sky Service provision Regulation + Implementing rules	<i>Olivier Waldner (tbc)</i>
	Single European Sky Airspace Regulation + Implementing rules	
	Single European Sky Interoperability Regulation + Implementing rules	
	ATCO-licence	
	SESAR	
	<i>Questions and answers</i>	
10h00– 11h15	AIR SAFETY	MOVE E3
	Operation bans on unsafe carriers	<i>Alfonso Arroyo Fernandez</i>
	Accidents	
	Occurrence reporting	
	Technical requirements and administrative procedures	
	Noise	
	<i>Questions and answers</i>	

11h15-11h30	<i>Coffee Break</i>	
11h30-13h00	AIR TRANSPORT INTERNAL MARKET AND AIRPORTS	MOVE E4 <i>Pekka HIETANEN</i>
	Insurance requirements	
	CRS	
	Market operation	
	Slots	
	Ground handling	
	Airport charges	
	<i>Questions and answers</i>	
13h00-14h30	<i>Lunch Break</i>	
14h30 –14h45	INTERNATIONAL RELATIONS	
14h30-14h40	Relation Member States with third countries	MOVE E1
14h40-14h45	Protection against subsidisation and unfair pricing practices	<i>Christina Vartsos-Tzannetakis</i>
	<i>Questions and answers</i>	
14h45- 16h00	TRANSPORT SECURITY	
14h45 – 15h30	AVIATION SECURITY	MOVE A2
	Security Framework Regulation + Supplementing legislation + Implementing legislation	<i>Hana Guyaux Pechackova</i> <i>Francesco Faiulo</i>
	<i>Questions and answers</i>	
15h30-15h45	<i>Coffee Break</i>	
15h45-16h00	Maritime Security	MOVE A4

16h00-16h15	Land transport security	<i>Michel Perolat</i> <i>Robert Missen</i>
	<i>Questions and answers</i>	
16.15 – 17.00	PASSENGER RIGHTS	
16.15 – 17.00	Sea and Inland waterway	MOVE D4
	Rail	<i>Gilles Bergot</i>
	Air	
	Disabled persons and persons with reduced mobility	
	Bus and coach	
	<i>Questions and answers</i>	
17.00- 18.00	CHAPTER 21 TRANS-EUROPEAN NETWORKS	
	TEN Guidelines	MOVE B1 / B4
	TEN Financing	<i>Raluca Mitu</i>
	Innovation and Networks	
	Infrastructure	
	<i>Questions and answers</i>	
17.40-18.00	Closing remarks	<i>Serbian Delegation</i> DG MOVE DG ELARG

**This meeting is being organised by the
Technical Assistance Information Exchange Instrument
of the European Commission**

L-15 04/90 , B - 1049 Brussels
Telephone: +32-2-296 73 07 , Fax: +32-2-296 76 94

Web site <http://ec.europa.eu/enlargement/taix>