

ANDREJ GRAHORSavezni komitet za saobraćaj i veze
BeogradTehnologija i organizacija prometa
Stručni rad

UDK: 656(100):941.971

Primljeno: 10.02.1989.

Prihvaćeno: 04.10.1989.

EVROPSKA ZAJEDNICA I TRANZIT KROZ JUGOSLAVIJU**SAŽETAK**

U radu se obrazlaže problematika tranzita kako kroz Jugoslaviju, tako i kroz Austriju i Švicarsku, za što je EZ naročito zainteresirana s obzirom na cirkulaciju roba preko Balkana. Naime, i Austrija i Švicarska nastoje što više ograničiti cestovni prevoz tereta iz više razloga, pa autor daje pregled ideja koje su iznijete za vrijeme pregovora, kao i moguća rješenja.

Evropska zajednica je danas sistem dvanaest država. Jedna od njih - Grčka - odvojena je od ostalih jedanaest i do nje se kopnom može stići samo preko trećih zemalja. Najlogičniji put vodi preko Jugoslavije. Isto tako, i za prelaz iz Italije prema severu ili za put u Italiju iz severnijih članica Zajednice najkraći put je preko Alpa, a to znači kroz Švajcarsku ili kroz Austriju, koje nisu članice Zajednice. Zbog toga u EZ već dugo razmišljaju o problemima tranzita preko Švajcarske, Austrije i Jugoslavije. Ta su razmišljanja čak starija od članstva Grčke u Zajednici. Ali, sa pristupom Grčke problem se pokazao u novom svetlu. Kandidatura Turske taj problem još zaoštrava, iako je jasno, da će Turska veoma teško ući u Zajednicu u ovom veku. U Zajednici grade jedinstveno privredno područje. Niti Grčka, niti kasnije Turska ne mogu zbog same geografije biti ravnopravne članice, ako problemi tranzitnog saobraćaja nisu rešeni i u onom delu, koji mora prolaziti kroz teritorije trećih zemalja. A poznato je, da EZ treba da postigne fazu jedinstvenog privrednog područja bez unutrašnjih granica za privrednu aktivnost do 1. januara 1993. U okviru 300 propisa, koji bi trebali obezbediti postizanje tog cilja, su i propisi koji obezbeđuju jedinstvenu politiku transporta. Zajednica se na kraći rok, za prvu fazu, opredelila naročito za slobodni drumski teretni saobraćaj. Uslov za postizanje osnovnih ciljeva privredne integracije je, prema tome, trajno slobodan tranzit kamiona preko teritorije Švajcarske, Austrije i Jugoslavije.

U takvoj situaciji Komisija EZ je proučila probleme, i Savet ministara je u decembru 1987. dao Komisiji mandat, da otvori eksploratorne razgovore sa spomenute tri tranzitne zemlje. U toj fazi, trebalo je identificirati postojeće probleme i moguća rešenja. Kasnije, trebali su uslediti pregovori, da se problemi reše. Prva eksploratorna faza pregovora završena je do leta 1988.g. EZ je poverila te pregovore jednoj jedinstvenoj delegaciji, koju je vodio generalni direktor za transport i turizam Eduardo Abizanda Pena. Razgovore su završili

sa svakom tranzitnom zemljom posebno, što, jasno nije moglo sprečiti i međusobne kontakte te tri zemlje. Jugoslavensku delegaciju je u toj fazi pregovora vodio autor ovog rada.

Posle završenih prvih pregovora sa sve tri zemlje, komesar Davies podneo je Komisiji izvještaj i predlog za otpočinjanje pravih razgovora. Komisija je sa izvještajem obavestila Savet ministara o rezultatima i dobila mandat za drugu fazu pregovora. Svakako, u izvještaju su veoma uspešno identificirali stavove sve tri tranzitne zemlje, kao i uslove za uspešne pregovore. Dobijeni mandat bi trebao garantirati uspešan završetak pregovora pre kraja ove, 1989.g. Kao osnovni cilj identificirano je rešavanje problema drumskog teretnog tranzita. Sve smetnje tom tranzitu trebale bi da otpadnu. Korisnik iz EZ treba da se nade u položaju da sam bira način tranzita i da ga ništa ne sputava u toj njegovoj odluci. Svakako, treba videti i probleme bezbednosti saobraćaja i zaštitu čovekove okoline. Na duži rok, značajan je i železnički saobraćaj, naročito u području Alpa. Zato treba podržati i saradnju rukovodstava železnica u EZ i u tranzitnim zemljama, pa obezbediti i njihove zajedničke programe razvoja. Za tranzit bi mogla biti značajna transportna infrastruktura kako u zemljama Zajednice, tako i u tranzitnim zemljama, uključujući i razvoj, i finansiranje. Na ovakvim polaznim stavovima, čuli smo od delegacije EZ, predlažu tranzitnim zemljama produžetak razgovora.

Očito je cilj EZ, da se dogovore sa svakom od tri tranzitne zemlje posebno, ali da suma tih dogovora garantira kompletno rešenje njihovih tranzitnih problema. Kod toga, do određenog nivoa, spremni su poštovati specifikum svake od tranzitnih zemalja. Kao što smo već spomenuli, u cestovnom teretnom saobraćaju njihov je cilj da prestanu sva postojeća administrativna, tehnička i ekonomska ograničenja. To znači, da bi svaka od tranzitnih zemalja morala dozvoliti neograničenom broju kamiona iz EZ slobodan tranzitni saobraćaj. Sve sadašnje takse, porezi, nadoknade i putarine treba da se ukinu. Kamioni, koji mogu saobraćati na teritoriji EZ, treba da imaju isto tako slobodan saobraćaj i na cestama tranzitnih zemalja. Ako tu sada važe drukčiji propisi, treba pristupiti homogenizaciji, što bi u praksi moralo značiti, da se prihvate propisi EZ. Svi propisi o školovanju kadrova, o radnom vremenu, o radnim uslovima itd. treba isto tako da budu jedinstveni, to jest propisi EZ. Sva sadašnja ograničenja vremena, kao npr. za vrškove putničkog saobraćaja za vreme vikenda, praznika i turističke sezone,

trebaju prestati.

Sadašnje stanje je sasvim drugačije. Dozvolite, da to ilustriram. Danas u Švajcarskoj, zbog zaštite okoline i zbog bezbednosti saobraćaja, važi zabrana upotrebe kamiona veće zajedničke težine od 28 tona. U Austriji i u Jugoslaviji, to ograničenje je 40 tona. Samim tim, sva vozila između 28 i 40 t usmerena su na železnički kombinovani transport preko Švajcarske ili na obilazak Švajcarske, najčešće kroz Austriju. Prema austrijskim podacima, blizu 40% kamiona u tranzitu preko Austrije su kamioni, koji bi inače najkraći put imali preko Švajcarske, da nema zabrane. Tako, na Brenneru se prosek tranzita kamiona na dan već jako približava broju od četiri hiljade! Takav broj ozbiljno ugrožava i bezbednost, i čovekovu okolinu, pogotovu u Alpima. Rekli smo, Švajcarci nude modernu, sa velikim troškovima osposobljenu železnicu na kojoj je obezbeđena i mogućnost kombinovanog prevoza kamiona. Ali, za tu alternativu je vrlo malo interesa. Danas je ekonomski pogodnije, da kamion obiđe Švajcarsku, nego da plati cenu te alternativne železničke usluge. Neki tvrde, da bi trebali Švajcarci da regresiraju cenu kombinovanog transporta do konkurentskog nivoa. Možda. Za sada, izgleda da se sa velikim poteškoćama održava kombinovani transport na sada ponudjenom nivou, jer ima i mišljenja, da treba nerentabilne vozove ukinuti. Austrija, rekli smo, dozvoljava tranzit kamiona do ukupne težine 40 tona. Ali, zato već nekoliko godina odbija povećati broj dozvola za tranzit, jer su putevi već prepuni. Gore spomenuti primer prelaza Brenner to dobro ilustruje. Sa tim ograničenjima, koja su veoma popularna kod stanovništva, jedan manji deo kamiona usmeravaju na železnički kombinovani transport. Verovatno treba spomenuti, da je tranzit preko Austrije bolna tačka i za jugoslavenske cestovne transportere. U pomanjkanju dozvola za tranzit, jugoslavenski prevoznici su u 1988. prevezli preko 12 hiljada kamiona kroz Austriju železnicom.

Jugoslavija u svojim propisima pre svega upotrebljava normative, dogovorene u EZ. Problem je u tome da i naši propisi, kao što je ukupna težina kamiona od 40 t ili osovinski pritisak od 10 t, za EZ nisu više prihvatljivi. Tako u Jugoslaviji, kao i u Austriji, i pogotovu u Švajcarskoj, postojeći propisi o vozilima su i normativ, kojeg su poštovali projektanti kod projektovanja puteva, mostova, tunela, njihove širine, njihove nosivosti – i sve to je danas manje od normalnih uslova, koje predviđaju propisi EZ. Oni, naime, traže slobodan tranzit za evropski kamion ukupne težine do 44 t, sa osovinskim pritiskom do 11,5 t, sa novim većim gabaritima.

Svi propisi, koji ograničavaju vozila ispod evrostandarda, ili ograničavaju broj vozila, ili traže plaćanje dažbina za infrastrukturu, bilo uopšte ili posebno na autoputu, su prema tome u ovoj fazi pregovora sa EZ diskriminatorni propisi, koji po njihovom mišljenju neopravdano ograničavaju slobodu korišćenja drumskog teretnog saobraćaja korisnicima iz država EZ.

Svi ti propisi bi trebali biti stavljeni van snage. Kao za neki povraćaj, nude saradnju u programiranju i razvoju infrastrukture, kako na železnici, tako i na cesti, ako se utvrdi zajednički interes. Za Jugoslaviju, spominjali su nam pre svega autoput "Bratstvo i jedinstvo" i njegovo finansiranje. Moramo ukazati na jedan od rezultata prve eksploratorne faze pregovora. Naime, naš čvrst stav i odlučno ukazivanje na značaj *železničkog saobraćaja* uticali su na razvoj stavova delegacije EZ. U razgovorima, koje smo imali ovih dana, i oni su ukazivali, da je njima kratkoročno prva stvar drumski tranzit, ali da je za srednjeročna i dugoročna rešenja železnički saobraćaj veoma značajan, pogotovo kombinovani transport. Dobri programi razvoja kombinovanog transporta su tako i za njih postali prioritet u kome žele učestvovati. Kada govore o infrastrukturi, koju bi trebali zajedno obezbeđiti, sada su spremni ukazati i na železnički prevoz, i izričito priznati zajednički interes za razvoj kombinovanog transporta. Mislimo da je definicija kombinovanog transporta kod toga još sporna – oni ipak misle pre svega na prevoz kamiona kroz neka uska grla kao npr. u Alpima. Spomenuli smo već, da vide veliki značaj saradnje železničkih uprava u rešavanju ovih problema. Koliko je nama poznato iz dosadašnjih pregovora, mandat delegacije EZ ne obuhvata druge, veoma bitne probleme. Za sada, nisu pokretali pitanja putničkog saobraćaja, čak ni na cesti, i čak ni autobusnog saobraćaja, toliko manje saobraćaja privatnih automobila. Ne nude razgovore o drugim saobraćajnim granama, kao što je vazdušni, pomorski i rečni saobraćaj. Ipak, dosadašnje rasprave ukazuju na interes još za neka pitanja, koja su od značaja za drumski i železnički teretni tranzit, a koja su istovremeno direktno ili indirektno i šireg značaja. U prvom redu, tu su problemi što kraćeg zadržavanja vozila na granici. Spremni su na zajedničko proučavanje svih administrativnih mera i postupaka. Tačno je da nema smisla omogućiti za šest sati kraću vožnju po modernom putu preko Jugoslavije, ako tih šest sati kamion potroši za povećane granične formalnosti. Takav, za sve stranke neugodan rezultat, sada ne možemo isključiti, pa se svakako radi o privredno veoma značajnoj inicijativi.

Evropska zajednica je finansirala statističko praćenje i analizu tranzitnog teretnog saobraćaja preko Jugoslavije u 1986. Rezultati su sada publikovani, i veoma su značajni i interesantni. Saradnja na području statistike, kao i za druge naučne studije i analize od zajedničkog interesa očito su i dalje po njihovom stavu područja moguće saradnje.

Ako rezimiramo: dosadašnji razgovori jasno svedoče, da je interes EZ za saradnju na području saobraćaja mnogo uži od naših interesa. Oni traže za svoju robu slobodan tranzit bez svih ograničenja, i to naročito slobodan tranzit svojih kamiona. Između drumskog i železnice treba da bira korisnik. Razlozi današnje nekonkurentnosti železnice za njih nisu interesantni. Za njih, danas je u centru pažnje drumski tranzit. Razvitak infrastrukture interesira ih do onog

stepena, da bi bili rešeni problemi tranzita, uz poštovanje osnovnih uslova bezbednosti saobraćaja i čuvanja okoline. Putnički saobraćaj i sve druge grane saobraćaja su u ovom trenutku van njihovog mandata.

Treba podvući dosledno ustrajanje delegacije EZ na principu reciprociteta. Iz neformalnih izjava moglo bi se zaključiti, da se ne mogu isključiti i veoma oštre sankcije bilo na području saobraćaja, ili čak i šire, u drugim odnosima, ako interesi EZ ne bi bili sagledavani sa dužnom pažnjom. Čujemo, da su npr. cestovni transporteri u Švajcarskoj već ozbiljno zabrinuti, da bi Zajednica mogla na njihov transport po teritoriji EZ primeniti ista ograničenja, koja Švajcarska čvrsto primenjuje na svojoj teritoriji, pre svega maksimum 28 t ukupne težine vozila. Takve i slične retorzione mere mogu praktično zatvoriti sutrašnje veliko evropsko tržište za privrede neke od tri tranzitne zemlje. To je svakako ekonomski veoma ubedljiv argument, ma kako bio nama kao relativno maloj zemlji nesimpatičan. Očito, treba u proučavanju naših odgovora na stavove EZ taj argument sile videti kao podlogu za primenu principa "Dout des".

SUMMARY

THE EUROPEAN COMMUNITY AND TRANSIT ACROSS YUGOSLAVIA

The author explains the problems of transit traffic across Yugoslavia, Austria and Switzerland which are particularly interesting for the EC because of the circulation of goods through the Balkans. Austria and Switzerland try to limit the road transport of goods for various reasons as much as possible. The author shows a survey of ideas which were outlined as possible solutions during negotiations.