

glavne prioritete i smjer politike kojom želi **osnažiti odnose s državama u svojem susjedstvu** (Ukrajina, Azerbejdžan, Moldavija, Izrael, Libanon, Palestinska područja, Egipat, Libija), kao i s regijom u cjelini.

Više:

[A new response to a changing Neighbourhood - Joint Communication, COM \(2011\) 303 final, 25.5.2011.](#) +

[SEC(2011) 637 final] [SEC(2011) 639 final]

[SEC(2011) 640 final] [SEC(2011) 641 final]

[SEC(2011) 642 final] [SEC(2011) 643 final]

[SEC(2011) 644 final] [SEC(2011) 645 final]

[SEC(2011) 646 final] [SEC(2011) 647 final]

[SEC(2011) 648 final] [SEC(2011) 649 final]

[SEC(2011) 650 final] [SEC(2011) 651 final]

[SEC(2011) 652 final] +

[IP/11/643, 25.5.2011.](#)

[MEMO/11/342, 25.5.2011.](#)

[EK: European Neighbourhood Policy](#)



Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području



Krajem ožujka 2011. godine, Europska komisija usvojila je nov paket mjera s ciljem poboljšanja

kompetitivnosti i učinkovitosti europskog prometnog sustava. **Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području** (*White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area*) predviđa 40 različitih mjera kojima se namjerava **unaprijediti mobilnost prijevoza robe i putnika, smanjiti opterećenost ključnih europskih prometnih čvorišta**, te **povisiti stopu zaposlenosti** u prometnom i povezanim sektorima. Pritom se poseban naglasak stavlja na održivi razvoj i zaštitu okoliša, pri čemu je, zaključno s 2050. godinom, glavni cilj ukupno smanjenje prometno uzrokovanog zagađenja okoliša do 60%. Takva mjera podrazumijeva smanjenje uvoza i korištenja naftnih derivata, te ozbiljan pomak prema alternativnim izvorima energije. Djelomično je uzrok tome i predviđano postupno smanjenje naftnih zaliha i crpilišta, te prateće povećanje cijene

sirove nafte na tržištu. Drugi je bitan razlog smanjenja ovisnosti o naftnim derivatima i nastojanje Europske unije da smanji ukupno zagađenje okoliša za 90% ispod granica zagađenja zabilježenih 1990. godine.

Trenutačni podaci ukazuju na važnu ulogu transportnog tržišta u Uniji. Transportna industrija u Uniji trenutačno **zapošljava oko 10 milijuna stanovnika** (što čini 4,5% od ukupnog broja zaposlenih u Uniji), te čini 4,6% ukupnog BDP-a Unije. U prosjeku, 10-15% od ukupne cijene europskih proizvoda otpada na troškove prijevoza i skladištenja proizvodnih materijala i gotovih proizvoda. Dodatan podatak od značaja jest i činjenica kako **europska kućanstva u prosjeku troše do 13% kućnog budžeta na prijevoz robe i usluga**. Ne treba posebno naglašavati kako Unija uvelike ovisi o uvozu sirovina i energetske materijale, te je prometna povezanost s trećim zemljama, te funkcionalnost i učinkovitost prijevoza, ključ održivosti i razvoja sveukupnog europskog gospodarstva.

Dani podaci poslužili su kao temelj za određivanje niza mjera u pojedinačnim prijevoznim sektorima, čije provođenje ima za cilj povećanje interesa za korištenje prijevoznih usluga, te istovremeno povećanje efikasnosti i kapaciteta tih usluga.

Vezano uz **prijevoz putnika i robe**, naglasak se prije svega stavlja na **unaprjeđenje sustava željezničkog prometa**, pri čemu se ističe ulaganje u trase srednjeg dometa (do 300 km), te **trostruko povećanje infrastrukture vlakova velikih brzina**. Time se nastavlja već započeta strategija promicanja veće uporabe željezničkog prijevoza, pogotovo u putničkom prijevozu. Nadalje, posebno se ističe plan **rekonstrukcije raspodjele transportnih trošarina među korisnicima prometne infrastrukture** (primjerice, predviđa se uspostavljanje Europskog sustava elektronskog plaćanja cestarine, sa jedinstvenom metodom i uvjetima plaćanja cestarina za sve korisnike cestovne infrastrukture), čime bi se nastojalo u određenoj mjeri uskladiti trošarine na prometnoj infrastrukturi kroz čitavu Uniju. Kao izrazito zanimljiva mjera, predviđen je **troslojni paket mjera za rekonstrukciju urbanog prijevoza**. Prije svega, namjera je **ukloniti motorna vozila na klasičan pogon iz središta gradova**, te ih nadomjestiti zamjenskim pogonskim sustavima (električna motorna vozila, vozila na hidrojeni pogon i sl.), te **povećati kapacitete javnog prijevoza**. Istovremeno, planira se uvođenje jedinstvenog sustava naplate urbanih cestovnih trošarina u europskim

gradovima. Zaključno, Unija planira uspostaviti posebne fondove za ulaganje u istraživanje alternativnih pogonskih metoda. U zračnom prijevozu, predviđena je **modernizacija europskog sustava kontrole zračnog prometa**, u sklopu "jedinstvenog europskog neba". Istovremeno, tehnološki pomaci ka ekološki prihvatljivim rješenjima slijedit će nastojanja prethodno opisana kod gradskog cestovnog prijevoza, čime će se nastojati osigurati smanjenje zagađenja od 40% kod zračnog, ali i pomorskog prijevoza. Zaključno, nastojat će se završiti proces usvajanja propisa o pravima i obvezama putnika u svim modalitetima prijevoza, čime bi **putnička prava u svim oblicima prijevoza bila pravno usklađena**.

Više:

[White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, COM \(2011\) 144 final, 28.3.2011.](#) + [\[SEC\(2011\) 359 final\]](#) [\[SEC\(2011\) 358 final\]](#) [\[SEC\(2011\) 391 final\]](#).



Nova strategija u području prava intelektualnog vlasništva

Komisija je 24. svibnja 2011. objavila strategiju modernizacije u području prava intelektualnog vlasništva u okviru jedinstvenog tržišta. Među prvim rezultatima te strategije **dva su prijedloga za jednostavniji sustav licenciranja takozvanih "orphan works"**, nova uredba kojom se osnažuje **carinska borba protiv trgovine krivotvorenim robom**, te nov prijedlog za jačanje Europskog opservatorija za krivotvorine i piratstvo.

Više:

[Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on certain permitted uses of orphan works, COM\(2011\) 289 final, 24.5.2011.](#) + [\[SEC\(2011\) 615 final\]](#) [\[SEC\(2011\) 616 final\]](#)

[IP/11/630, 24.5.2011.](#)

[EK: Boosting creativity and innovation: Commission sets out a blueprint for Intellectual Property Rights, 24.5.2011.](#)



Iz prakse Europskog suda

Europski sud o bilježništvu

Europska je komisija protiv Belgije, Njemačke, Grčke, Francuske, Luksemburga i Portugala pokrenula postupke pred Sudom EU-a zbog neispunjavanja preuzetih obveza. Naime, spomenute su države **moгуćnost bavljenja bilježništvom rezervirale za svoje državljane** što po mišljenju Europske komisije predstavlja **diskriminaciju temeljem nacionalnosti** što je slijedom odredaba Ugovora o EZ-u nedopušteno. Komisija u tužbi navodi i činjenicu da niti jedna od spomenutih država, osim Francuske, ne primjenjuje za bilježništvo Direktivu o priznavanju stručnih kvalifikacija. Sud je u presudama što ih je donio 24. svibnja 2011. u predmetima **C-47/08, C-50/08, C-51/08, C-53/08, C-54/08, C-61/08 i C-52/08**, utvrdio kako države članice ne mogu ograničiti bavljenje bilježništvom samo na vlastite državljane. Unatoč činjenici da je bilježništvo u državama članicama definirano kao djelatnost koja ostvaruje ciljeve od javnog interesa, ono nije vezano uz obnašanje javne vlasti u smislu Članka 45. Ugovora o EZ-u.



Više:

[CURIA: Priopćenje CJE/11/50, 24.5.2011.](#)



Žrtve obiteljskog nasilja protiv zaštitnih mjera nacionalnih sudova

Nezavisna odvjetnica Kokott u mišljenju od 12. svibnja 2011. u spojenim **predmetima C-483/09 i C-1/10** smatra kako pitanje smije li žrtva obiteljskog nasilja samostalno odlučiti o tome da odmah nastavi živjeti sa svojim napadačem – nije u nadležnosti prava Europske unije.

Ipak, ona smatra kako bi **mišljenje žrtve trebalo uzeti u obzir pri određivanju trajanja mjere razdvajanja napadača od žrtve**, što je propisano odredbama nacionalnog zakonodavstva. U slučajevima obiteljskog nasilja, španjolski sudovi obvezni su odrediti – kao jednu od brojnih mjera kaznenih sankcija – mjeru kojom se počinitelju obiteljskog nasilja zabranjuje pristup žrtvi. Ta je mjera obvezna za sve slučajeve obiteljskog nasilja,