

NADALJNJE SPREMLJANJE ZÜRIŠKEGA PROCESA: ZAKLJUČKI IZ LEIPZIGA 2012

Ministrski zaključki

30. novembra 2001 so v prisotnosti predstavnikov Evropske komisije in Sveta ministrov Evropske unije za promet ter na pobudo Švice ministri za promet iz Avstrije, Francije, Italije, Nemčije in Švice spričo hudih nesreč v alpskih predorih sprejeli »Züriško deklaracijo za izboljšanje prometne varnosti, še posebej v alpskih predorih«. Od takrat so se ministri sestali na štirih konferencah, da bi spremljali napredovanje dela in zastavili prednostne naloge za izvajanje predpisov iz Züriške deklaracije, t.j. v Regensbergu (CH) 11. maja 2004, v Sedrunu (CH) 14. novembra 2005, v Lyonu (F) 20. oktobra 2006, kjer se je skupini kot nova članica priključila tudi Slovenija, in na Dunaju (A) 7. maja 2009.

Peta konferenca ministrov za promet ali njihovih predstavnikov, ki je v okviru *Mednarodnega prometnega foruma* (International Transport Forum, ITF) potekala 2. maja 2012 v Leipzigu, se je posvetila rezultatom intenzivnega dela pod švicarskim predsedstvom, priznala doseženi napredek in na podlagi tega napredka zastavila popravke prioritete in nadaljnje postopkovne korake.

V skladu z dunajskim mandatom iz maja 2009 so se organi za nadaljnje spremljanje Züriškega procesa posvečali naslednjim točkam:

I. Sistemi za upravljanje težkega tovornega prometa na območju Alp

- Raziskati načine za spodbujanje uvajanja in izvajanja standarda Evro VI za težka tovorna vozila na območju Alp.
- Izdelati obsežne raziskave v zvezi s tremi sistemi upravljanja težkega prometa, t.j. Alpska borza za tranzitni promet (ACE), Alpski sistem trgovanja z emisijami (AETS) in TOLL+, v zvezi z
 - vplivi prometa s pragovi v osnovni raziskavi,
 - zakonodajno podlago,
 - gospodarskimi vplivi na nacionalnih in regionalnih ravneh, vključno z logističnimi in socialnimi vplivi, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti sektorju cestnega prometa,

ter ob upoštevanju ukrepov, ki jih bo treba sprejeti v primeru postopnega uvajanja teh sistemov v različnih državah, in ob upoštevanju prostorskih opredelitev in geografskega obsega, da bi se izognili obvoznemu prometu.

II. Upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp

- Dokončati osnutek poročanja o izrednem dogodku (cestni promet) in razmerah (cestni in železniški promet).
- Dodatno poglobiti in razviti ukrepe glede njihove izvedljivosti in dejansko uporabo na alpskih oseh.
- Dokončati zasnovo, strukturo in vsebino spletišča, vključno s finančnimi in organizacijskimi zadevami (skrbnik spletišča).

III. Mobilnost na območju Alp

- Dokončati raziskavo CAFT 09 in pravočasno objaviti rezultate.
- Objaviti spletne strani Züriškega procesa in jih redno posodablјati.
- Si še naprej prizadevati za širjenje informacij o čezalpskem prometu, vključno s potniškim prometom. Uporaba obstoječih virov podatkov bo pripomogla k manjši porabi sredstev.

IV. Varnost železniških predorov na območju Alp

- Upoštevati zaključke poročila, izdelanega med zadnjim predsedovanjem, predvsem glede štirih tematskih sklopov (prevoz nevarnih snovi, kombinirani promet, intervencijski postopki, nadzor) na podlagi izmenjave stališč strokovnjakov in rezultatov zasedanja v Parizu, 12. decembra 2008.
- Pozdraviti načelo redne izmenjave izkušenj v zvezi z varnostjo v velikih alpskih železniških predorih.
- Podeliti Franciji mandat za organizacijo naslednje konference.

* * *

A. Stanje dela

Glavni cilji nadaljnega spremljanja Züriškega procesa še vedno ostajajo v središču prizadevanj njegovih teles, npr. trajno izboljšanje varnosti čezalpskega prometa, boljše trajnostno obvladovanje cestnega tovornega prometa, spodbujanje različnih vrst infrastrukture in alternativnih načinov prevoza, še posebej železniškega prevoza.

Delo tekom švicarskega predsedstva v letih med 2009 in 2012 je potekalo v treh obstoječih delovnih skupinah in eni začasni skupini.

I. Sistemi za upravljanje težkega tovornega prometa na območju Alp

Delovna skupina, ki ji je predsedovala Avstrija, je v obdobju, ki se trenutno zaključuje, pričela z nizom raziskav, ki naj bi tvorile osnovo za nadaljnje oblikovanje odločitev v tem procesu:

najprej je svetovalna skupina izvedla osnovno, poglobljeno raziskavo, poimenovano ALBATRAS¹, o vplivih treh glavnih instrumentov za upravljanje prometa na promet, vključno z različnimi ravnmi zgornjih meja za čezalpski promet, ki jo je z nekaj pripombami odobril glavni odbor. Vplivi, ki jih ima promet na različne sisteme, so se v različnih scenarijih pokazali za celotni alpski lok B+, bodisi v smislu zmanjšanja cestnega prometa ali obvozov v cestnem prometu kot tudi pri učinkih zaradi preusmeritve prevozov iz ceste na železnico. Raziskava je jasno pokazala, da, neodvisno od vrste instrumenta, višja kot je pristojbina za prečkanje Alp, bolj se zmanjša cestni promet (ali se ta spelje po obvoznih poteh) in zazna se višja raven preusmeritve prometa na železnico.

Drugič, analiza o ekonomskih učinkih na nacionalni in regionalni ravni, vključno z logističnimi in družbenimi učinki s posebnim poudarkom na sektor cestnega prometa (EFFINALP),² ki ga je s številnimi pripombami odobril glavni odbor, je predstavila posebne vplive na regije, načine prevoza in panoge z močno prisotnostjo transporta. Končni rezultat je pokazal, da bi bil skupen učinek na regije relativno majhen. Vendar pa bi bile nekatere alpske regije, predvsem na južni strani Alp, ter druge regije posebej prizadete v smislu gospodarske proizvodnje in pri zaposlovanju, v nekaterih določenih regijah bi sektor cestnega prevoza blaga ter logistični sektor nosila nesorazmeren del bremena. Te negativne učinke bi lahko ublažili z uvedbo mehanizmov nadomestil za prevoz na kratkih razdaljah in lokalni prevoz ali z nekaterimi ukrepi za oprostitvev plačila pristojbin in s spremljajočimi ukrepi (npr. spodbujanjem kombiniranega prevoza). Drugi rezultat raziskave je, da so lahko tudi nekateri prevozi na dolge in srednje razdalje pomembno prizadeti.

Tretjič, glede uporabe treh instrumentov v različnih državah je bila izvedena tudi primerjalno pravna analiza za ocenjevanje pravnih skladnosti in neskladnosti različnih instrumentov za upravljanje prometa (z nacionalno in evropsko zakonodajo, dvostranskimi/mnogostranskimi sporazumi) in možnih alternativ ali načinov za »reševanje problemov« (LEGALP)³. Izkazalo se je, da je med instrumenti, ki so bili analizirani v raziskavi, najbolj kompatibilen sistem

¹»Uskladitev instrumentov upravljanja težkega prometa ACE, AETS in TOLL+ na primerljivi znanstveni, tehnični in operativni ravni ob upoštevanju uvedbe različnih pragov za analizo učinkov pretoka prometa na alpskih cestah« (**AL**ignment of the heavy traffic management instruments ACE, AETS and TOLL+ on a comparable scientific, technical and operational level taking into account the different thresholds in order to analyze transport flow impacts on Alpine routes and **BA**sic **TR**affic **S**tudy upon different thresholds and their impact on transport flows on alpine routes)

² »Analiza ekonomskih učinkov vzpostavitve instrumentov za upravljanje prometa po alpskih koridorjih« (Analysis of economic **EFF**ects of establishing Traffic management **IN**struments in **ALP**ine corridors)

³»Pravna usklajenost sistemov ACE, AETS in Toll+ v alpskih koridorjih s (1) pravom Skupnosti, (2) Sporazumom med Evropsko Skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o prevozu blaga po cesti in železnici, (3) drugimi sporazumi EU in mednarodnimi mnogostranskimi in dvostranskimi pogodbami in sporazumi o trgovini in transportu, (4) nacionalno zakonodajo Avstrije, Italije, Nemčije, Slovenije, Francije in Švice in možne prilagoditve v primeru razhajanj« (**LE**gal consistency of ACE, AETS and Toll+ in **ALP**ine corridors with (1)European Union law, (2)Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on the Carriage of Goods and Passengers by Rail and Road, (3)other EU-Agreements and international multilateral and bilateral treaties and agreements on trade and transport, (4)national Law of Austria, Italy, Germany, Slovenia, France and Switzerland and possible adjustments in case of discrepancies)

TOOL+, medtem ko bi bile za sistema ACE in AETS potrebne večje spremembe obstoječe zakonodaje.

Končni rezultati teh raziskav in njihovih analiz morda nakazujejo potrebo po nadaljnji poglobitvi okoljsko usmerjenih instrumentov. Te instrumente, vključno s cilji in kazalniki, je treba utemeljiti kot morebitne prihodnje korake v pristopu za izboljšanje varnosti v čezalpskem prometu in za boljše trajnostno obvladovanje cestnega tovornega prometa.

II. Upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp

V skladu z dunajskim mandatom iz leta 2009 je delovna skupina »Upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp« pod vodstvom Švice zaključila tekoča dela z izdelavo dokumenta »Predpisi za urejanje informacije o izvedbi mrežnega upravljanja izrednih dogodkov na območju Alp« in obrazložitveni dokument o teh predpisih. Na podlagi vzajemnega zaupanja je bilo mogoče z uvedbo načela subsidiarnosti za vsak ukrep za upravljanje izrednih dogodkov izpolniti mandat, ki je zahteval pripravo ukrepov glede na njihovo izvedljivost in dejansko uporabo na alpskih oseh.

Na podlagi vodilnih načel o izvedljivosti, preprostosti, hitrosti in prožnosti so ključne točke teh predpisov:

- sporazumne opredelitve ključnih zadev (kot je pojem »izredni dogodek«, glavne tranzitne osi in nacionalne kontaktne točke),
- načini pretoka notranjih in zunanjih informacij,
- standardizirane aktivnosti poročanja (vključno s standardnim obrazcem »Poročilo o izrednem dogodku v cestnem prometu« v angleščini in nemščini),
- funkcionalnosti informacijskega spletišča in
- zaključna določila glede stroškov, nadzorne skupine in različni formalni vidiki.

Skratka, rezultati dejavnosti te delovne skupine predstavljajo visokoučinkovite instrumente za upravljanje izrednih dogodkov, ki so usmerjeni k uporabniku in ki stroškovno učinkovito in na posebej prilagojen način prispevajo k povečanju varnosti v prometu.

III. Mobilnost na območju Alp

V skladu z mandatom iz Zaključkov iz Dunaja (2009) je delovna skupina pod vodstvom Italije zbirala podatke za raziskavo CAFT 09 in pričela objavljati konsolidirane podatke, ki predstavljajo širšo sliko o kompleksni strukturi sektorja čezalpskega tovornega prometa. Prvič je v tej raziskavi sodelovala Slovenija s ciljem, da bi dobila čim bolj popolno in zanesljivo predstavitev čezalpskega tovornega prometa. Glede na to, da se je zbiranje podatkov v Franciji pričelo kasneje kot v drugih državah, se je bilo treba pri konsolidiranju podatkov soočiti z določenim prekrivanjem podatkov za leto 2010.

Podatki o čezalpskem tovornem prometu (po cesti in železnici) iz Francije, Švice in Avstrije so medsebojno povezani tudi v okviru delovne skupine »Alpska opazovalnica«, ki je bila vzpostavljena s Sporazumom med EU in Švico o kopenskem prevozu iz leta 1999. Skupina izdaja letno poročilo, ki prinaša dodatne informacije o kvaliteti prevozov, stroških/cenah in okoljskih podatkih.

Interaktivna predstavitev raznovrstnih rezultatov različnih raziskav in poročil na spletnih straneh (<http://www.zuriskega-procesa.org/si/>) omogoča predstavitev dela nadaljnega spremljanja Zürškega procesa širši javnosti. Strani so na voljo v angleščini, nemščini, francoščini, italijanščini in slovenščini.

Z vidika priprav na naslednjo glavno raziskavo CAFT 2014 se je delovna skupina strinjala z izvajanjem raziskave v skladu z uveljavljeno metodologijo. Delovna skupina prav tako preučuje tudi možnost, da bi z raziskavo prešli na leto 2015, da bi ujeli ritem drugih petletnih raziskav, kot sta raziskavi organizacije UNECE E-cesta in E-železnica.

Strokovnjaki so tudi raziskovali, ali so v različnih alpskih državah na razpolago viri podatkov o čezalpskem potniškem prometu po cesti in železnici. Vendar pa bi zaradi zelo heterogenega stanja v smislu upravnih ravni in kompleksnih pristojnosti izdelava usklajenih podatkov zahtevala napor, ki presega zmožnosti te delovne skupine. Zato so strokovnjaki sklenili, da ne bodo nadaljevali z raziskovanjem, povezanim s to nalogo.

IV. Varnost v železniških predorih na območju Alp

V skladu z mandatom, podeljenim na Dunaju, je začasna skupina za »Izboljšanje varnosti v železniških predorih« pod vodstvom Francije opravila podrobno analizo o prevozu nevarnega blaga, o posebnostih kombiniranega prevoza (npr. potujoča avtocesta), metodah za zagotavljanje intervencij, gašenja in reševanja ter spremljanja usmeritev v celotnem železniškem prevoznem sistemu v zvezi s tveganji v predorih.

Analiza je temeljila na vprašalniku, na katerega so odgovarjali strokovnjaki različnih deležnikov, in je bila dokončana na delavnici maja leta 2011.

Nadalje so v skupini posvetili posebno pozornost trenutnemu stanju glede izvajana ravni varnosti (tehnične, operativne) v predorih v različnih alpskih državah in glede sistema poročanja o izrednih dogodkih in nesrečah.

Strokovnjaki so v zaključku ugotovili, da obstaja nadaljnja potreba po ukrepih, kot so dejavnosti v zvezi z obsegom uporabe nadzornih ukrepov na področju prevoza nevarnega blaga, nadaljnji tehnični in operativni ukrepi v zvezi z odkrivanjem tveganja in skupna metoda glede količinske opredelitve tveganja ali zbiranja podatkov.

* * *

B. Ocena napredka/odločitve o načelih ukrepanja

Kot sintezo stanja dela in premislekov ter priporočil glavnega odbora v zvezi z nadaljnjimi koraki, ki jih je treba opraviti v tej panogi, navajajo ministri ali njihovi predstavniki naslednjo oceno:

Ministri

- so seznanjeni z različnimi poročili, ki so jih izdelale delovne skupine in začasna skupina,
- pozdravljajo doseženi napredek na področju varnosti v prometu in rešitve na področju trajnostne mobilnosti na območju Alp od začetka nadaljnega spremljanja Züriškega procesa dne 30. novembra 2001,
- se strinjajo da je za območje Alp še vedno ključno, da se nenehno izboljšuje varnost v čezalpskem prometu, da se bolj trajnostno uredi tovorni promet, da se spodbuja različne vrste infrastrukture in alternativne načine prevoza, posebej še železniški prevoz,
- izpostavljajo dodano vrednost vzpostavitve informacijskega sistema o izrednih dogodkih v cestnem prometu v vseh alpskih državah,
- so prepričani, da bodo instrumenti na tehnični, operativni in finančni ravni ter z njimi povezana infrastruktura dosegli cilje celovitega pristopa k trajnostni mobilnosti na območju Alp z uporabo konceptov intermodalnosti in somodalnosti,
- se zavedajo, da bi morale spodbude za preusmeritev prevoza upoštevati njihov učinek na gospodarski razvoj in na ustvarjanje delovnih mest na nacionalni in regionalni ravni; zato je treba posebno pozornost nameniti njihovem vplivu na logistični sektor in predvsem na prevoznike v cestnem prevozu,
- priznavajo spoznanja, pridobljena v nedavnih raziskavah, in njihovo vključitev v koncepte in opredelitve iz naslednjih korakov, ki jih bo treba opraviti v tem procesu,
- se strinjajo, da je treba dodatno poglobiti okoljsko usmerjene instrumente, cilje in kazalnike za ocenjevanje okoljskega stanja in potreb z namenom izvajanja osnovne analize obstoječega dela na tem področju in je treba analizirati vplive in zahteve na alpskih koridorjih z namenom ovrednotenja in/ali priprave morebitnih nadaljnjih ukrepov,
- poudarjajo, da se zaradi vpliva gospodarske in finančne krize, ki se je začela v letu 2008 in je nekatere regije še niso popolnoma premostile, razvoj na področju transporta v nekaterih regijah razlikuje od načrtovanega, tako so bila nekatera nacionalna gospodarstva posebej prizadeta in bodo iz krize izšla bolj oslabljeni kot druga ter potrebujejo posebno pozornost, da na ustrezen način uravnotežijo ukrepe, ki bi lahko ustvarili negativne učinke na dele sistema.

Na podlagi tega so se ministri ali njihovi predstavniki odločili za naslednja načela ukrepanja glede nadaljnjih korakov na tem področju:

- da v celoti priznavajo in spoštujejo temeljne razlike glede obstoječih razmer v različnih gospodarstvih v alpskih državah in njihove evropske in mednarodne obveznosti, posebej še stanje v gospodarstvu v državah članicah, ki so močno odvisne od uporabe alpskih povezav,
- da od sedaj dalje v kratkoročnem obdobju spodbujajo uporabo vozil, ki manj onesnažujejo okolje (posebej še iz razreda EURO VI),
- da potrdijo interes za postopno uvajanje ukrepov s ciljem urejanja čezalpskega tovornega prometa:
 - da v kratkoročnem obdobju razmislijo o možnosti izvajanja koncepta »TOLL+« v skladu s spremenjeno direktivo o evrovinjeti, ki omogoča internacionalizacijo nekaterih zunanjih stroškov in zato poglobitev elementov evrovinjete koncepta TOLL+ s posebnim poudarkom na socialno-ekonomskih, pravnih in okoljskih vidikih vsake države članice;
 - da se v srednjeročnem in dolgoročnem obdobju, ko bodo na razpolago nove železniške zmogljivosti in storitve (posebej še v vseh novih načrtovanih alpskih predorih), uveljavlja bistvena preusmeritev prometa, po potrebi tudi s spodbujanjem razvoja možnih omejitvenih upravljalnih konceptov (kot so ACE, AETS ali drugi) ob hkratnem upoštevanju potrebne pravne izvedljivosti,
- da je treba poglobiti poti za morebitno izvajanje ukrepov in konceptov, ki z usklajenim in postopnim pristopom spodbujajo varnost v prometu in trajnostno mobilnost na območju Alp,
- da je treba morda razširiti te korake s predlaganjem morebitnih kratkoročnih, srednjeročnih in dolgoročnih usklajenih ukrepov, iniciativ in/ali projektov, da bi izpolnili različne izzive, ki so potrebni v tem kontekstu, in
- da je treba ustanoviti novo tehnično delovno skupino za ocenjevanje okoljskih razmer in potreb v okviru Zürškega procesa ob upoštevanju ustreznega dela Alpske konvencije.

* * *

C. Mandati ministrov, naslovljeni na glavni odbor

Glede na pomisleke in načela so ministri ali njihovi predstavniki glavnemu odboru podelili naslednja pooblastila:

Na področju sistemov za upravljanje težkega tovarnega prometa na območju Alp:

V okviru kratkorodne perspektive za naslednje obdobje

- dodatno razviti koncept TOLL+ kot sistem diferenciranih cestninskih stopenj, ki temeljijo na zunanjih stroških, na podlagi direktive o evrovinjeti in s posebnim poudarkom na posebnosti vsake države članice,
- posvetiti posebno pozornost obstoječim sistemom upravljanja na področju prometa v državah članicah Züriškega procesa in
- razmisliti o geografskemu obsegu morebitne uporabe katerihkoli instrumentov za preprečevanje obvoznega prometa,
- opraviti pregled različne ponudbe storitev v kombiniranem/multimodalnem/železniškem prometu. Cilj je okrepiti preglednost nad obstoječimi in načrtovanimi železniškimi storitvami za pošiljatelje blaga in prevoznike. To bi moralo voditi v povečano povpraševanje po železniških storitvah in bi tako prispevalo k preusmeritvi prevozov iz ceste na železnico.

V okviru srednjeročne in dolgoročne perspektive za naslednja predsedstva:

- izdelati usklajeno smer razvoja in dejansko analizo o uporabnosti »načrta« s ključnimi elementi, mejniki in časovnim razporedom od leta 2020 pa do 2025/2030 (odvisno od zaključka izgradnje ustrezne prometne infrastrukture in zagotovitve storitev) glede uvedbe sistemov za upravljanje težkega tovarnega prometa v alpskih državah na podlagi okoljskih usmeritev, ki upoštevajo ekonomske in pravne posledice takšnih ukrepov,
- preučiti in si prizadevati za zmanjšanje morebitnih negativnih učinkov, posebej še v regijah z nesorazmernim deležem bremena in težavnimi primeri v sektorju cestnih prevoznikov blaga in v sektorjih z intenzivno prisotnostjo transporta.

* * *

Na področju upravljanja izrednih dogodkov na področju Alp:

- izvajati koncept in predpise, ki urejajo informacije o izvajanju mrežnega upravljanja izrednih dogodkov v alpskih regijah,

- ustanoviti skupino za spremljanje tega izvajanja s ciljem, da se čim bolj izkoristi njeno delovanje in povezljivost ustreznih telematskih elementov,
- morebiti razširi obsega sodelovanja.

* * *

Na področju mobilnosti na področju Alp:

- upravljati spletno stran Zürškega procesa na uporabniku prijazen način (raziskave CAFT, poročila, drugi dokumenti) in jo redno posodabljeni,
- zaključiti raziskavo CAFT 09 in pravočasno objaviti konsolidirane rezultate,
- izdelati konsolidirane letne publikacije, kot je Alpinfo,
- pripraviti naslednjo glavno raziskavo CAFT 2014 ob upoštevanju drugih raziskav v 5-letnem ritmu.

* * *

Na področju varnosti v železniških predorih na področju Alp:

- poglobiti nadzor nad transportnimi dejavnostmi v okviru prevoza nevarnih snovi po železnici,
- preučiti možnost izdelave nacionalnega ali mednarodnega sistema samodejnega odkrivanja dejavnikov tveganja v železniškem sistemu,
- prispevati k povečani usklajenosti statističnih podatkov o kombiniranem prevozu (npr. potujoče avtoceste),
- izmenjati primere dobre prakse o intervencijah in reševanju, predvsem v čezmejnih predorih in
- preučiti možnosti priprave skupne metode za količinsko ovrednotenje tveganja v tesnem sodelovanju z Evropsko komisijo, Evropsko agencijo za železniški promet (ERA), Liechtensteinom (kot državo EGP) in Švico (kot državo, ki ni članica EU).

* * *

Na področju okoljskega stanja in potreb na področju Alp:

- opraviti osnovno analizo o obstoječem stanju dela na tem področju,
- upoštevati delo, ki je bilo opravljeno v okviru Alpske konvencije,
- preučiti morebitne vplive in zahteve v alpskih regijah,
- kasneje oceniti seznam primernih ukrepov.

* * *

Na področju splošnih in horizontalnih zadev:

- omogočiti splošne in stalne izmenjave informacij znotraj običajnih zasedanj glavnega odbora, in sicer o naslednjih zadevah:
 - »predvidljive« posebne razmere, ki bi lahko vplivale na prometne tokove na območju Alp: strategije in ukrepi,;
 - načrtovanje zadev, ki so povezane z glavnimi ukrepi na področju železniške infrastrukture na območju Alp;
 - spodbujanje uporabe vozil, ki manj onesnažujejo okolje (posebej še razred EURO VI), na območju Alp.

D. Novo članstvo: Kneževina Liechtenstein

Ministri za promet ali njihovi predstavniki se strinjajo, da toplo pozdravijo Kneževino Liechtenstein kot novo članico znotraj nadaljnjega spremljanja Züriškega procesa. Kneževina Liechtenstein tako lahko od sedaj dalje deluje kot redna članica in spodbujamo jo, da aktivno sodeluje v glavnem odboru in v različnih delovnih skupinah.

E. Novo predsedstvo

Ministri za promet ali njihovi predstavniki se zahvaljujejo švicarskemu predsedstvu za delo, ki ga je opravljalo od maja 2009. Soglasno so sklenili, da za obdobje 2012-2014 predsedstvo prevzame Nemčija. Po njenem predsedovanju bo predsedstvo prevzela najprej Slovenija, potem Italija in nato Liechtenstein, nakar se bo le-to po ponovnem predsedovanju Švice menjalo po načelu rotacije.

Odobreno v Leipzigu, 2. maja 2012