

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 8.7.2008
СОМ(2008) 433 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО
СЪВЕТА**

Постигане на по-екологосъобразен транспорт

{SEC(2008) 2206}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

Постигане на по-екологосъобразен транспорт

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Мобилността е от ключово значение за качеството на живота и е жизнено важна за конкурентноспособността на ЕС. Тя представлява гръбнака на икономиката, тъй като свързва различните етапи на производствените вериги и дава възможност на предприятията от сферата на услугите да достигат до своите клиенти, а освен това сама по себе си е източник на работна заетост. По тези причини, тя е от ключово значение за постигане на целите на Лисабонската стратегия на ЕС за стопански растеж и работна заетост. Още повече, че в транспортния сектор се наблюдава бърз растеж: между 1995 г. и 2005 г. товарният и пътническият транспорт в ЕС е нараснал съответно с 31,3 % и 17,7 % и се очаква този темп на растеж да продължи.

Но мобилността е свързана и с известна *цена за обществото* поради причиняваните от нея въздействия. Дължащите се на транспортната дейност емисии застрашават нашето здраве, влияят отрицателно на локалното качество на околната среда и имат нарастващ принос за изменението на климата. Емисиите на CO₂ от транспортния сектор са с 30 % по-големи в сравнение с 1990 г. и транспортът е единственият стопански отрасъл, за който се предвижда емисиите да продължат да нарастват и в бъдеще. Шумът и задръстванията на движението представляват всекидневно неудобство за много граждани, а при транспортните катастрофи ежегодно загиват много хора.

„Устойчиво развитата мобилност“, която прекъсва връзката между мобилността и нейните вредни ефекти, от много години присъства в сърцевината на транспортната политика на ЕС. В направения през 2006 г. преглед¹ на Бялата книга от 2001 г., Комисията посочи необходимостта от използването на широк набор от политически средства за постигането на устойчиво развита мобилност, като се започне от икономическите инструменти и регулаторните мерки и се стигне до инфраструктурни инвестиции и нови технологии.

От съществено значение е „да бъдат направени цените реални“. Потребителите на транспортни услуги вече заплащат значителни суми, но заплащаните от тях цени често имат малка връзка с реалните разходи за обществото във връзка с избираните от тях услуги. В този смисъл, потребителите нямат стимул да възприемат по-икономично поведение. При постигането на едно по-

¹ COM (2006) 314.

диференцирано заплащане², съответните икономически инструменти (данъци, такси или схеми за търговия с емисии) могат да насърчат потребителите на транспортни услуги да преминат към използването на по-чисти транспортни средства или начини на транспорт (включително пешеходство и колоездене), да използват по-малко натоварена инфраструктура или да пътуват по различно време. Следователно, използването на такива инструменти представлява ефективен начин за постигането на устойчиво развита мобилност.

Ценовите сигнали биха имали още по-голям ефект, ако пазарът предлага реалистични алтернативи, по-чисти превозни средства на достъпна цена, или подходяща транспортна услуга в рамките на друг вид транспорт. Такива алтернативи не винаги съществуват, по-специално в условията на недостатъчни инвестиции в инфраструктурата, научните изследвания и развойната дейност поради недобро действие на пазара. В такива случаи са необходими допълнителни политически мерки, включително регулиране. Подобни мерки не следва нито да ограничават, нито да облагодетелстват само един конкретен технологичен подход или решение.

По тези причини, Комисията предвижда два различни вида инициативи с цел увеличаване на усилията ѝ за постигане на по-екологосъобразен и по-устойчиво развит транспорт. Първият вид инициативи са насочени към „постигането на реални цени“ чрез интернализация на външните разходи, дължащи се на транспорта. Стратегията на Комисията в тази област е да използва подходи, специално разработени за всяко отделно въздействие и вид транспорт, като отчита факта, че ЕС вече прилага някои мерки в тази област. По-специално, правилата на ЕС за енергийни данъци и предложенията на Комисията за включване на въздушния транспорт в Европейската схема за търговия с емисии представляват важни първи стъпки при прилагането на тази стратегия. Вторият вид инициативи представлява набор от допълнителни мерки, включващ регулаторни инструменти, инфраструктурни мерки и мерки за научни изследвания и развойна дейност. И в тази област вече съществуват много мерки на ЕС, които могат да бъдат допълнително развивани.

Настоящото съобщение започва с обобщение на съществуващите и предлаганите нови мерки на ЕС в областта на устойчиво развит транспорт. Тези мерки са и ще продължат да бъдат допълващи спрямо действията на държавите-членки, които представляват жизненоважен елемент на усилията за постигане на устойчиво развита мобилност. По-нататък в съобщението са описани двете съпътстващи инициативи за интернализация на външните разходи в областта на транспорта – цялостната стратегия и предложението за преразглеждане на директивата за таксуването на тежкотоварните автомобили във връзка с използването на инфраструктурата. И накрая, в съобщението е описано едно допълнително съпътстващо съобщение относно намаляването на шума от железопътния транспорт и са посочени допълнителни инициативи, които Комисията ще предприеме в близките месеци.

² Например, такъв вид такси във връзка със задръстванията, които отчитат мястото и времето през деня на пътуването.

Всички тези инициативи са от особена важност, като се има предвид настоящият политически контекст. И Европейският парламент³, и Европейският съвет⁴ изтъкнаха наскоро важното значение на политиката за устойчиво развитие на транспорта, особено в контекста на противодействието на промяната в климата. Очевидно е, че транспортът ще трябва да даде своя принос за амбициозните цели, поставени от Европейския съвет през 2007 г.: намаляване на емисиите на парникови газове с 20 % (а ако бъде сключено международно споразумение — с 30 %), увеличение до 20 % дял на възобновяемите енергийни източници и 20 % намаление на енергопотреблението, като всички тези цели трябва да бъдат постигнати до 2020 г.

2. ИЗГРАЖДАНЕ ВЪРХУ ВЕЧЕ СЪЩЕСТВУВАЩОТО

Приложеният Опис на дейностите за екологосъобразност на транспорта показва, че ЕС вече е извършил много по отношение на всички видове транспорт в много различни области, като се започне от научните изследвания и развойната дейност, премина се през енергийната политика и се стигне до политиката в областта на транспорта и околната среда. Както е било винаги, доброто им прилагане е от ключово значение за тяхната ефективност. Мерките са групирани съобразно съответното отрицателно въздействие, което трябва да бъде преодоляно, а именно изменението на климата, локалното замърсяване, шумовото замърсяване, задръстванията и катастрофите. По-долу са обобщени инициативите по отношение на всяко от отрицателните въздействия.

2.1. Изменение на климата

Изменението на климата е понастоящем приоритетният екологичен проблем, във връзка с който Комисията предложи най-значимите мерки, по които сега се очаква споразумение между Европейския съвет и Европейския парламент. Те включват мерки за ограничаване на емисиите на CO₂ от нови автомобили, за включване на въздушния транспорт в Европейската схема за търговия с емисии (ETS), за прилагане на диференцирани годишни такси за движение и регистрация на автомобили, основаващи се на съответните емисии на CO₂, с цел да се гарантира, че във всички необхванати от Европейската схема за търговия с емисии видове транспорт също се вземат мерки за осигуряване на принос за постигане на националните цели за ограничаване на емисиите на парникови газове.

Държавите-членки следва да постигнат целите за увеличаване на дела на възобновяемите енергийни източници, използвани в автомобилния транспорт и Комисията наскоро предложи целта за 10 % дял да стане обвързваща. Също така, Комисията предложи до 2020 г. доставчиците на горива да намалят емисиите на парникови газове за целия жизнен цикъл на горивата с 10 % до 2020 г. По отношение на горивата за двигатели с вътрешно горене, нормите на

³ Резолюция от 11.3.2008 г. относно политиката за устойчиво развитие на транспорта в Европа, с отчитане на политиката на ЕС в областта на енергетиката и околната среда — докладчик: г-н Albertini.

⁴ Европейски съвет от март 2008 г.

ЕС съдържат изисквания за минимално допустими равнища на данъчно облагане; въпреки че въздушният и морският транспорт са освободени от това изискване, държавите-членки имат правото да ограничат това освобождаване само в областта на международния транспорт.

Също така, има конкретни изисквания по отношение на някои видове пътни транспортни средства във връзка с някои устройства, като например съоръженията за кондициониране на въздуха. Комисията разработва инициативи за показатели във връзка с превключването на предавките и наскоро предложи нормативна рамка във връзка със системите за следене на налягането в гумите.

2.2. Локално замърсяване на околната среда

По отношение на мерките срещу локалното замърсяване на околната среда, ЕС вече е постигнал много, но все още остават значително количество работи, които трябва да бъдат изпълнени. Мерки за ограничаване на замърсяването на въздуха бяха разработени в рамките на Единния пазар и те варират значително по отношение на различните видове транспортни средства, но по принцип са насочени за ограничаване на емисиите от нови автомобили (така наречените „Евро“ стандарти), кораби и плавателни съдове за отдых и развлечения. Въведени са също така максимално допустими стойности на някои замърсители в горивата, например на съдържанието на сяра в корабното гориво или на олово в бензина, както и норми за намаляване на емисиите при складирането и дистрибуцията на горива.

По отношение на водния транспорт съществуват изисквания за ограничаване на замърсяването на водите. Всички видове транспорт са обхванати от общото законодателство по отношение на това къде и как могат да бъдат обезвреждани отпадъци, като при това има специфични изисквания за някои видове пътни транспортни средства и техни части (например автомобилни гуми и акумулатори).

Що се отнася до обществените поръчки за пътни транспортни средства, Комисията неотдавна предложи⁵ при всички обществени поръчки на леки автомобили, микробуси, автобуси и камиони да бъде използвана методика, отчитаща потреблението на енергия, както и разходите, свързани с емисиите на CO₂ и на замърсители, по време на използването на превозното средство през целия му жизнен цикъл. Повечето проекти за нова транспортна инфраструктура са, също така, предмет на норми за оценка на въздействието върху околната среда и за защита на природата.

2.3. Шумово замърсяване

Мерките за ограничаване на шумовото замърсяване са насочени към осигуряване на обща нормативна рамка за оценка на шума и за ограничаване на шумовото замърсяване от всички нови моторизирани сухоземни видове

⁵ COM (2007) 817.

транспорт в рамките на Единния пазар⁶. Пределно допустими стойности съществуват също и по отношение на въздушния транспорт, като е възможно поставянето и на по-строги изисквания за някои летища в ЕС. Летищата, големите градове (включително техните пристанища), интензивно използваните железопътни линии и шосета трябва да бъдат картографирани с оглед на шума от тях и да бъдат взети мерки за намаляване на шума, където това е възможно. Също така, има нормативи и за шума от автомобилните гуми, които влизат в сила от 2009 г. за новите автомобилни гуми, използвани за замяна.

2.4. Задръствания

Мерките на ЕС допринесоха за финансиране на изграждането на инфраструктура с увеличен капацитет и на алтернативна инфраструктура и бяха насочени към отклоняването на транспортните потоци от видовете транспорт, които са най-силно засегнати от задръствания, като в същото време бяха разработени общи рамки за съответно таксуване. Съществуват мерки за таксуване на използването на инфраструктурата от тежкотоварни автомобили, а също и специфични изисквания по отношение на железопътната инфраструктура. Освен това, наскоро Комисията направи предложение за подобни такси в летищата. Железопътният транспорт, вътрешните водни пътища и морският транспорт получават по-голяма част от европейското финансиране за инфраструктурно строителство по линия на Транс-европейските мрежи и на програмата „Марко Поло“, главно с оглед да се насърчи замяна на ползването на автомобилен транспорт. Има мерки в областта на въздушния и железопътния транспорт, насочени към увеличаване на ефективността на инфраструктурата, а продължават да се изпълняват и дейности по технологични подобрения в автомобилния транспорт. Всички сектори ще се възползват от възможностите, които системата „Галилео“ ще предостави за управление на парковете от превозни средства и за оптимизиране на транспортните пътища, с оглед на избягване на задръствания и предотвратяване на катастрофи.

2.5. Катастрофи

Безопасността е един от ключовите елементи на транспортната политика на ЕС от самото ѝ начало. Съществуват много различни изисквания на ЕС за безопасност на новите автомобили, както и изисквания за придобиване на свидетелство за управление, ограничения за скоростта на автобуси и осигуряване на годността на превозните средства и на самата инфраструктура. Съществуват също и разнообразни мерки за безопасност в областта на железопътния транспорт и на вътрешните водни пътища, отнасящи се до подвижния състав и корабите, като специално при железопътния транспорт се вземат под внимание също и инфраструктурата и съответните организации. В областта на морския транспорт съществуват многобройни мерки за повишаване на безопасността и предотвратяване на произшествия с корабите, пасажерите и екипажите, както и за намаляване на екологичните последици от катастрофи;

⁶ Включително, например, чрез техническите спецификации за оперативна съвместимост в железопътния сектор.

във връзка с всички тези мерки се провеждат и инспекции. В областта на въздушния транспорт мерките за безопасност обхващат конструкцията и ремонта на самолетите, използването им и лицензирането на персонала. При въздушния, железопътния и морския транспорт съществуват изисквания за разследване и докладване на катастрофи.

3. ДА БЪДАТ НАПРАВЕНИ ЦЕНИТЕ РЕАЛНИ ...

За постигането на по-устойчиво развит транспорт и за противодействие на петте вида отрицателни въздействия на транспорта, от съществено значение е да бъде извлечен максимален ефект от съществуващите политически инструменти. Както бе споменато по-горе, наличието на реални цени представлява важно средство за постигането на такъв ефект и заема централно място в подхода на Комисията. Ето защо, Комисията представя, заедно с настоящото съобщение, две инициативи в тази насока: съобщение относно интернализацията на външните транспортни разходи; както и предложение за преразглеждане на съществуващата директива за инфраструктурните такси за тежкотоварни автомобили.

3.1. Интернализация на външните транспортни разходи

Настоящото съобщение и приложенията към него съдържат два основни елемента. Първият елемент е обща рамка за оценка на външните транспортни разходи. Тя се основава на финансиране от Комисията проучвания, включващи обзор на най-добрите практики, предложение за методика и разработване на справочник с референтни стойности, които могат да бъдат използвани за определяне на външните разходи. В съобщението са дадени и указания как да се използват тези стойности при определяне на външните разходи.

Вторият елемент на съобщението е стратегия, посочваща как могат да бъдат интернализирани външните разходи на всички видове транспорт. Това е в съзвучие с изискванията на директивата за такси върху тежкотоварните автомобили⁷. В стратегията е взет под внимание фактът, че при някои вредни въздействия — като например шумът и задръстванията — разходите, които ползвателите на транспорта налагат на обществото, варират в пространството и времето, както и в зависимост от вида транспорт, докато при други вредни въздействия, като например емисиите на парникови газове, случаят не е такъв. По тази причина, стратегията е специфично насочена както към отделните видове транспорт, така и към отделните видове вредни въздействия.

В течение на много години, Комисията последователно изтъква значението на използването на икономически инструменти за постигане на нейните политически цели. В този смисъл, усилията за интернализацията на външните транспортни разходи представляваха ключова част от Бялата книга за транспорта от 2001 г. (2001 Transport White Paper) и Междинния преглед от 2006 г. (2006 Mid-Term Review). ЕС вече започна да интернализира тези външни разходи чрез гореспоменатите правила за данъчно облагане на

⁷

Директива 2006/38/ЕО за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури

горивата за двигатели с вътрешно горене, както и чрез предложенията на Комисията за включване на въздушния транспорт в Европейската схема за търговия с емисии, както и за включване на свързана с емисиите на CO₂ компонента в таксите за регистрация на автомобили и годишните такси за движение на автомобили. Разглежданата стратегия е за по-нататъшно развитие на база на тези съществуващи инициативи.

В областта на автомобилния транспорт стратегията предвижда незабавни действия с оглед на по-ефективна и по-ефикасна интернализация — посредством предложението във връзка с инфраструктурните такси върху тежкотоварните автомобили (вижте раздел 3.2). Личните автомобили не са обхванати от тази мярка по причини, свързани със субсидиарността, но Комисията насърчава държавите-членки да въведат система за таксуване на всички автомобили, а не само на тежкотоварните, тъй като това ще създаде стимул за всички участници в този вид транспорт да променят своето поведение, като по този начин увеличат значителните положителни въздействия.

Мярката за интернализация на външните разходи, произтичащи от тежкотоварния автомобилен транспорт, ще има положително въздействие също и върху железопътния транспорт, тъй като ще създаде по-нататъшни възможности за интернализация в този сектор, при положение че се провежда интернализация и в други видове транспорт.

В стратегията са посочени и следващи стъпки по отношение на други видове транспорт. За транспорта по вътрешните водни пътища се посочва, че ще бъдат интернализирани всички външни разходи, а по отношение на морския транспорт, където интернализацията все още предстои да започне, се поема ангажимент от страна на Комисията да предприеме съответни действия, ако до 2009 г. в Международната морска организация (International Maritime Organisation — IMO) не бъде постигнато споразумение за намаляване на емисиите на парникови газове — нещо, което ЕС активно се стреми да постигне. Действията на Комисията могат да съдържат и включване на отрасъла в Европейската схема за търговия с емисии. По отношение на морския транспорт, стратегията ще бъде допълнително разработвана в съответствие с новата европейска интегрирана морска политика⁸.

В същото време, в стратегията е предвидена за по-късно през 2008 г. и една интернализационна мярка, въздействаща по няколко линии: преразглеждане на директивата за енергийното данъчно облагане. Това ще осигури по-добро допълване на Европейската схема за търговия с емисии от страна на енергийното данъчно облагане, при по-добро съответствие с целите на ЕС във връзка с изменението на климата, енергетиката и качеството на въздуха.

Стратегията ще бъде оценена през 2013 г.

⁸

SOM (2007) 575. Тази политика включва редица предложения за подобряване на устойчивото развитие (екологизиране) на морския транспорт. За допълнителна информация вижте раздел 4 на работния документ за службите на Комисията „Опис на мерки за екологизиране на транспорта (на английски: Greening Transport Inventory Commission Staff Working Document), SEC (2008) 2206.

3.2. Такси върху автомобилния транспорт

На автомобилния транспорт се дължат повечето от породените от транспорта външни разходи, така че постигането на реални цени в тази област е въпрос от особена спешност. Преразглеждането на директивата за таксите върху тежкотоварните автомобили — с оглед да бъдат насърчени държавите-членки да въведат диференцирани системи за таксуване, ще подобри ефективността и екологичните показатели на товарния автомобилен транспорт, което е от голямо значение, като се има предвид големият дял на този вид транспорт в трафика и емисиите.

Понастоящем директивата фактически спира държавите-членки да не използват по най-ефективен начин своите системи за пътни такси или системите, които те разработват. При сегашната нормативна уредба таксите не могат да бъдат изчислявани и променяни във връзка с външните разходи. Това означава, че държавите-членки не могат да въведат достатъчни стимули за операторите да модернизират своя автомобилен парк с екологично по-чисти превозни средства и да направят своето планиране на движението и логистика по-съобразени с изискванията на устойчивото развитие.

Предлаганото изменение на директивата би променило това положение, като предостави на държавите-членки нормативна рамка за по-добро вариране на таксите⁹ в съответствие с локалното замърсяване на околната среда (замърсяване на въздуха и шум)¹⁰, както и с приноса към задръстванията на конкретния автомобил по време на използването му. Чрез намаляване на задръстванията, това ще доведе и до значително намаляване на емисиите на CO₂.

За да се осигури, че пътните такси са пропорционални както на действителните екологични вреди, така и на причиняваните задръствания, а в същото време да не се попречи на правилното функциониране на вътрешния пазар, Комисията предлага за изчисляване на външните разходи да бъде използван общ и прозрачен метод. В директивата също ще се настояи приходите от схемата да бъдат предназначени за намаляване на вредните екологични въздействия на транспорта и задръстванията¹¹, а също и да се използват електронни системи за събиране на таксите след известен преходен период.

4. ВЗЕМАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ

Както бе посочено по-горе, за преодоляване на отрицателните ефекти от транспорта са необходими както дейности за постигане на реални цени, така също и допълнителни мерки. Довод в това отношение е и фактът, отбелязан

⁹ Съществуващата директива дава възможност за ограничено вариране на пътните такси, доколкото се възстановяват само инфраструктурни разходи в съответствие с редица условия, включително че не трябва да се генерира допълнителен доход.

¹⁰ Породените от емисиите на CO₂ разходи ще се интернализират чрез данъци върху горивата, в рамките на планираното преразглеждане на Директивата за енергийните данъци.

¹¹ Например — за алтернативна инфраструктура, управление на движението и научно-изследователски работи.

също в посветената на стратегията част на Съобщението, че промяната на цените на някои продукти и услуги, като например тези в областта на транспорта, може и да не доведе до промяна в поведението (т.е. че търсенето е нееластично). Следователно, допълнителните мерки са от съществено значение. В този смисъл Комисията представя, едновременно с настоящото съобщение, допълнително съобщение, отнасящо се за намаляване на шума в железопътния транспорт от съществуващите вагони, а освен това ще предприеме през следващите 18 месеца и допълнителни стъпки по отношение на различни видове транспорт и вредни въздействия. Следва обобщено представяне на тези мерки.

4.1. Намаляване на шума от железопътния транспорт

Оценките показват, че 10 % от населението на ЕС е подложено на високи равнища на шум от железопътния транспорт и че това е един от главните фактори, ограничаващи по-нататъшния растеж на този вид транспорт. Намаляването на шума ще има положително въздействие не само по себе си, но също и защото би направило развитието на железопътния транспорт и на неговата инфраструктура по-приемливо за обществото. Ако в резултат на това бъде постигнато по-лесно разширяване и по-гъвкаво използване на железопътната инфраструктура, биха били отклонени пътници и стоки от автомобилния към железопътния транспорт, като по този начин биха се намалили общите вредни въздействия на транспортния отрасъл.

Като се има предвид, че в нормативите на ЕС вече има въведени ограничения по отношение на шума от новия подвижен състав, разглежданото съобщение е насочено към съществуващите вагони и в него се посочват мерки за съоръжаване на по-голямата част от тях със спирачки, водещи до ниско ниво на шума. Стратегията съчетава въздействие чрез пределно допустими стойности за шума, доброволни ангажименти и законодателство, въвеждащо финансови стимули.

През 2008 г. Комисията ще предложи законодателство което, чрез приспособяване на съществуващите нормативи за таксуване на достъпа до железопътни линии, да осигури хармонизация на схемите за таксуване в различните страни от ЕС. Таксите за тихи вагони ще са по-малки в сравнение с таксите за шумни вагони, което ще даде възможност за възстановяване на разходите за необходимите инвестиции. Монтирането на спирачки, водещи до ниско ниво на шума, би следвало да бъде завършено до 2015 г. След преоборудването следва да бъдат въведени по-високи такси за оставащите шумни вагони, като при това държавите-членки въведат пределно допустими стойности на шума, ограничаващи нивото на шума от определен участък от линията — и също предоставят стимули за използване на по-безшумни вагони — ако желаят да сторят това.

За да се ускори прилагането на тези мерки, Комисията също така насърчава доброволните ангажименти за подаването на ценови сигнали към собствениците на железопътни вагони още преди правно задължителните срокове.

4.2. Мерки, които ще бъдат предприети през следващите 18 месеца

4.2.1. Мерки по отношение на промяната на климата

Тъй като промяната на климата е може би предизвикателство номер едно за ЕС и за транспорта, Комисията ще предложи мерки, които отиват по-далеч от горепосочените мерки за интернализация на външните разходи. По отношение на въздушния транспорт, тя ще предложи законодателство за емисиите на азотни окиси (NO_x) от въздухоплаването, а в областта на автомобилния транспорт ще предложи до края на 2008 г. ограничения за емисиите на CO₂ от нови микробуси, система за маркировка на автомобилни гуми и преразглеждане на съществуващата директива за маркировка на автомобили.

4.2.2. Мерки по отношение на локалното замърсяване

Съществуват множество мерки на ЕС за противодействие на локалното и регионално замърсяване, така че новите инициативи са насочени към тяхното засилване и допълване.

Като се има предвид, че летливите органични съединения допринасят за формирането на смог, ограничаването на техните емисии при зареждане на автомобилите с гориво на бензиностанциите придобива важно значение. Ето защо, Комисията ще предложи законодателство в тази насока. Горепосоченото ограничение на азотните окиси от въздухоплаването също ще допринесе за намаление на локалното замърсяване.

Един икономически ефективен начин за намаляване на емисиите в атмосферата е по-нататъшното намаляване на съдържанието на сяра в течните горива. За тази цел, Комисията ще направи предложение през 2009 г., в което ще бъде отчетен постигнатият наскоро значителен напредък при преговорите в Международната морска организация (ИМО) и ще обхваща и корабните горива.

4.2.3. Мерки по отношение на шума

Като се има предвид нарастването на вредите, причинени от шума, неговото вредно въздействие върху здравето¹² и влиянието, което това причинява за ограничаване на подобренията в транспортната инфраструктура, Комисията счита, че е много важно да продължи усилията си за намаляване на шума от транспорта. В допълнение към законодателното предложение относно шума от железопътния транспорт (вижте раздел 4.1), Комисията може да предприеме по-нататъшни действия за ограничаване на шума от летищата в ЕС, чрез преразглеждане на съществуващата директива за самолетния шум. Също така, през 2009 г. Комисията ще предложи преразглеждане на директивата за шума в околната среда.

4.2.4. Мерки по отношение на задръстванията

Като се има предвид, че загубите от пътните задръствания представляват около 1,1 % от БВП на ЕС годишно, Комисията смята, че вземането на съответни

¹² Например вижте, във връзка със шума на летищата, документа COM(2008) 66.

мерки има приоритетно значение. Интернализацията на външните разходи чрез използването на интелигентни системи за пътно таксуване ще представлява ключова мярка за тази цел и затова предложението за преразглеждане на директивата за инфраструктурното таксуване на тежкотоварните автомобили ще представлява основен инструмент на ЕС за въздействие в областта на автомобилния транспорт. Това ще бъде придружено от предоставянето на финансиране от страна на Комисията по програмата „Транс-европейска мрежа“ (Trans-European Network) за дейности във връзка с електронните системи за събиране на пътни такси, в случаите когато такива системи се реализират съвместно от най-малко две държави-членки. Комисията ще изясни до каква степен и при какви условия такова финансиране би могло да се предоставя и за оперативно съвместими бордови системи за пътните такси.

В областта на въздушния транспорт, неотдавнашният пакет от мерки за Единното европейско небе (Single Sky Package) цели да бъде постигнато трикратно увеличение на транспортния капацитет в европейското въздушно пространство при същевременно намаляване с 10 % на специфичните емисии за един полет.

4.2.5. Мерки, въздействащи по няколко линии

Комисията ще направи и предложения за мерки с положителни последици по отношение на няколко вида негативни въздействия, по специално в областта на железопътния транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища, които представляват алтернативи на автомобилния транспорт. По-специално, Комисията ще приеме законодателно предложение във връзка с товарния железопътен транспорт, както и предложение за преразглеждане на директивата за таксите за ползване на железопътната инфраструктура (където ще бъдат включени промените, посочени в раздел 4.1).

В плана за действие за градска мобилност ще бъдат разгледани всичките пет вида отрицателни въздействия на транспорта и ще бъдат предложени действия с отчетлива европейска добавена стойност, като в същото време бъде спазван принципът на субсидиарност. Също така, ще бъде направено разграничение между действията, които могат да бъдат предприети в краткосрочен план и средносрочните и дългосрочните действия.

В една бъдеща Зелена книга за трансевропейските транспортни мрежи (Green Paper on the Trans-European Transport Networks) ще бъде направен преглед на съществуващата политика в тази област, ще бъдат формулирани поуки и ще се разгледат възможностите за най-добро провеждане на тази политика в следващите години. Това ще включва засилване на свързаното с устойчивото развитие измерение на транспортните мрежи и с разглеждане на най-добрия начин, по който те биха могли да допринесат за противодействие на изменението на климата.

В плана за действие за интелигентни транспортни системи за автомобилните пътища (action plan on Intelligent Transport Systems for Road), който ще бъде придружен от законодателна инициатива, ще бъде определен общ подход за осигуряване на присъствие на пазара и използване на съществуващи технологии. В този план за действие следва да бъде идентифициран набор от

съществени приложения на интелигентни транспортни системи в рамките на целия ЕС, да бъдат разработени техните стопански показатели, да бъдат организирани необходимите научно-изследователски работи и утвърждавания и да се осигури тяхното прилагане в ЕС от пътни оператори, промишлени предприятия, доставчици на услуги и участници в движението. Тези технологии ще спомогнат за намаляване на задръстванията, като в същото време ще подобрят безопасността и ефективното използване на гориво, като дадат възможност на транспортните оператори и пътуващите да планират своите маршрути и да избягват задръствания по пътищата, а също и като дадат възможност на властите да насочват движението встрани от районите, където то би предизвикало значително локално замърсяване на въздуха. Също така, по-ефективното използване на съществуващата инфраструктура ще намали необходимостта от изграждане на нова инфраструктура, като по този начин ще се избегне фрагментиране на местообитания и замърсяване на почвата. В плана ще бъде включено и използване на бъдещи приложения по програмата „Галилео“.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

За постигането на устойчиво развита мобилност са необходими усилия от страна на всички заинтересовани лица, а не само на Комисията. При все, че трите нови инициативи, придружаващи настоящото съобщение (представени съответно в съобщенията за интернализация на външните транспортни разходи, за намаляване на шума от железопътния транспорт, както и в предложението за преразглеждане на директивата за инфраструктурните такси върху тежкотоварните автомобили), заедно с другите посочени в настоящото съобщение мерки представляват нов принос на Комисията за посрещане на съществуващите предизвикателства — за да се постигне подобряване на ефективността на тези мерки, са необходими съгласувани действия от всички заинтересовани лица.

Трите нови мерки, придружаващи настоящото съобщение, са изградени на основата на голям брой съществуващи инициативи, формулирани в приложения опис, с оглед на постигането на напредък в краткосрочен и средносрочен план; но Комисията разглежда и развитието в дългосрочен план. През 2009 г. тя ще представи доклад за дългосрочните сценарии за развитие на транспортната политика през следващите 20—40 години и ще започне вътрешни обсъждания за продължение на настоящата Бяла книга за транспорта, която обхваща периода до 2010 г. Ясно е, че при разработването на всяка бъдеща политика ще е необходимо да бъде отделено голямо внимание на редица въпроси, включително как да се реагира на евентуално продължение на Протокола от Киото за периода след 2012 г., както и как да бъдат използвани възможностите, които ще бъдат предоставени от системата „Галилео“.

Комисията приканва Европейския парламент и Европейския съвет да утвърдят представения тук подход.