

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 17.6.2009
COM(2009) 279 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. През 2001 г. Комисията издаде Бяла книга¹, определяща програма за европейската транспортна политика до 2010 г. включително. Тази програма беше актуализирана във връзка с междинния преглед през 2006 г.² Сега, когато приближава краят на десетгодишния период, е време да се гледа по-напред и да се подготви почвата за бъдещото политическо развитие.
2. Транспортът е сложна система, която зависи от многобройни фактори, например структурите на населените места и потреблението, организацията на производството и наличието на инфраструктура. Поради тази сложност всяка намеса в транспортния сектор трябва да е основана на дългосрочна концепция за устойчива мобилност на хора и стоки, не на последно място защото осъществяването на структурни политики изисква много време и съответно тези политики трябва да се планират доста отрано.
3. Ето защо транспортната политика за идните десет години трябва да се базира на обмислянето на бъдещето на транспортната система, което да обхваща и следващите десетилетия. Комисията даде началото на такъв анализ, включващ проучване за оценка на Европейската транспортна политика (ЕТП), дебати в рамките на три фокусни групи, проучване под заглавие „Transvisions“ с цел определяне на възможни бъдещи транспортни сценарии с нисък процент на въглерод и консултации със заинтересованите страни, по-специално в рамките на конференция на високопоставени представители от транспортния сектор, състояла се на 9-ти и 10-ти март 2009 г.³
4. В настоящото съобщение се обобщават резултатите от тези задълбочени разсъждения. В раздел 2 се обсъждат последните развития на ЕТП и неразрешени въпроси. В раздел 3 се отправя поглед към бъдещето, като се прогнозираят тенденции при решаващите фактори в областта на транспорта и предизвикателствата, които те могат да породят за обществото. В раздел 4 се предлагат някои междинни цели на политиката, които могат да се преследват с цел посрещане на растящите предизвикателства пред транспортния сектор. В раздел 5 се описват налични инструменти и възможни опции за намеса за постигане на поставените цели.

¹ COM(2001) 370.

² COM(2006) 314.

³ Всички документи в тази връзка може да бъдат изтеглени от страницата:
http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

5. Изложените в настоящото Съобщение идеи следва да стимулират по-нататъшна дискусия с цел определяне на политически варианти, без да се формулират предварително конкретни предложения за следващата Бяла книга през 2010 г.

2. ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА ПРЕЗ ПЪРВОТО ДЕСЕТИЛЕНИЕ НА 21-ВИ ВЕК

6. Преди да се отправи поглед към бъдещето, полезна ще бъде една равностетка на развитието в неотдавнашното минало. Макар че е още рано да се оцени изцяло въздействието на редица политически мерки, взети от 2000 г. нататък, пазарните тенденции и данни все пак дават известни насоки. Същите може да бъдат оценени на фона на политическите цели, поставени в междинния преглед на Бялата книга, както и на отнасящите се до транспорта цели, поставени в стратегията за устойчиво развитие (СУР) от 2006 г.⁴ В следващия раздел се показва, че ЕТП до голяма степен постигна целите, поставени в гореспоменатите документи, като съществено е допринесла за развитието на европейската икономика и конкурентоспособността ѝ, като е улеснила отварянето на пазара и интеграцията, като е установила стандарти за високо качество на безопасността, сигурността и правата на пътниците и като е подобрила трудовите условия.
7. Транспортът представлява съществен елемент от европейската икономика. Транспортният сектор като цяло осигурява около 7 % от БВП и повече от 5 % от общата заетост в ЕС⁵. ЕТП допринесе за създаването на система за мобилност, която по отношение на ефикасността и ефективността може да се сравнява с тези на икономически водещите региони на света. Тя спомогна за социалното и икономическо сближаване и укрепи конкурентоспособността на европейската индустрия⁶, като по този начин допринесе съществено за Лисабонска стратегия за растеж и заетост⁷. По-ограничени бяха обаче резултатите по отношение на целите на Стратегията на ЕС за устойчиво развитие (СУР): както е отбелязано в доклада за напредъка за 2007 г.⁸, европейската транспортна система в много отношения още не е поела пътя към устойчивостта.
8. Отварянето на пазарите по принцип доведе до повишена ефикасност и по-ниски цени. Това се вижда във въздушния транспорт, където този процес е напреднал повече⁹. ЕС е на път да създава условия на справедлива конкуренция

⁴ CS (2006) 10917.

⁵ От тях 4,4 % е делът на транспортните услуги, а останалите се падат на автомобилната промишленост, а от работните места се падат 8,9 милиона на транспортните услуги, а 3 милиона на автомобилната индустрия.

⁶ COMPETE, „Analysis of the contribution of transport policies to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States“, октомври 2006 г., ISI-Fraunhofer в сътрудничество с INFRAS, TIS, и EE за Генерална дирекция TREN на Европейската комисия.

⁷ COM(2007) 803.

⁸ COM(2007) 642.

⁹ Между 1992 и 2008 г. трафикът по вътрешни за ЕС маршрути се е увеличил с 120 %. За същия период трафикът по вътрешни за ЕС маршрути с повече от два конкурента се е увеличил с

на все повече интегриран транспортен пазар, но има все още редица неразрешени въпроси като разлики в данъчното облагане и субсидиите. Струва си да се отбележи, че не само големите предприятия, но и малките и средните (МСП) са имали полза от отварянето на пазара и интеграцията в различните видове транспорт.

9. Политиката на трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) съществено подобри координирането при планиране на инфраструктурни проекти от държавите-членки. Постигнат е голям напредък при осъществяването на тези мрежи, и вече е направена около една трета от необходимите в тази връзка инвестиции (400 млрд. EUR)¹⁰. По-нататъшното изграждане на трансевропейските мрежи въз основа на направените още преди разширяването инвестиции¹¹, за да се включат и новите държави-членки, послужи за модел за структурните и кохезионни фондове за постепенното намаляване на дефицитите в инфраструктурата им. Все още много остава да бъде направено, но мрежите вече са допринесли много за свързването на пазарите и хората в ЕС.
10. Напредък е постигнат по отношение на намаляването на замърсяването на въздуха и на пътнотранспортните произшествия. Качеството на въздуха в европейските градове значително се подобри вследствие на прилагането на все по-строги евростандарти за емисиите, но са необходими повече действия, особено за намаляването на емисиите на азотни окиси (NOx) и фини частици (PM₁₀), като последните са особено опасни за човешкото здраве, както и за осигуряване на подходящ контрол на действителните емисии. Освен това разрастването на транспортната инфраструктура доведе до загуба на местообитания и разпокъсване на пейзажа. Включената в Бялата книга от 2001 г. цел до 2010 г. жертвите от пътнотранспортни произшествия да се намалят наполовина вероятно няма да бъде постигната, въпреки че в много държави-членки са взети мерки, довели до значителен напредък. С над 39 000 жертви в ЕС през 2008 г. загубите на човешки живот в пътния транспорт остават прекалено високи.
11. В морския сектор морското замърсяване и морските произшествия са намалени съществено, и ЕС е създал една от най-прогресивните регулаторни рамки за безопасност и предотвратяване на замърсяването (последно с третия пакет за морската безопасност). Във въздушния транспорт ЕС прие обширен комплект от съвместни, единни и задължителни законодателни актове, покриващи всички основни елементи във връзка с безопасността (въздухоплавателни средства, поддържане, летища, системи за управление на въздушното движение и т.н.). Изградени са агенции за авиационна безопасност (ЕААБ), по морска безопасност (ЕАМБ), и за железопътния транспорт (ЕРА).

320 %. Днес нискотарифните превозвачи съставляват повече от една трета част от всички вътрешни за ЕС въздушни превози.

¹⁰ СОМ(2007) 135. Сред завършените проекти са моста Орезунд, летище Малпенса и товарната железопътна линия на Бетюве. Съвсем скоро предстои завършването на други проекти, като РВКАЛ (високоскоростна железопътна линия Париж-Брюксел-Кьолн, Амстердам, Лондон). Големи части от други проекти са пуснати в експлоатация, например високоскоростната железопътна линия Мадрид-Барселона и първата фаза на TGV-Est във Франция.

¹¹ По-специално посредством Инструмента за структурни политики за предприемачество.

12. В Бялата книга от 2001 г. не бе засегнат въпросът за сигурността. След атентатите от 11 септември 2001 г. обаче беше разработена политика за сигурност. Днес за повечето видове транспорт и за критичните инфраструктури има законодателни мерки за сигурността на транспорта. Освен това ЕС сътрудничи и с международната общност с цел повече сигурност: наскоро започнаха морски операции на ЕС за борба с пиратството.
13. Насърчаваха се висококачествени транспортни услуги за потребителите посредством укрепване на правата на пътниците. Приети са законодателни актове за правата на пътниците във въздухоплаването, които вече са в сила. В областта на железопътния транспорт през декември 2007 г. бе приет регламент¹², предвиждащ по-широки права на пътниците. През декември 2008 г. бяха приети две предложения¹³ относно правата на пътниците — в областта на градския и междуградския автобусен транспорт, както и в морския сектор. От друга страна се установи, че общественият транспорт (автобусен и железопътен) е един от секторите, в които удовлетвореността на потребителите е най-ниска¹⁴.
14. Социалното измерение на транспортна политика се засили и с оглед работещите в транспорта. В сътрудничество със социалните партньори бяха въведени закони относно работното време, минималната степен на обучение и взаимното признаване на свидетелства и квалификации, за да се подобрят трудовите условия в пътния, железопътния и морския транспорт.
15. Околната среда остава главната политическа област, в която са необходими още повече подобрения. В никой друг сектор на ЕС увеличението на емисиите на парникови газове спрямо нивото от 1990 г. не е толкова високо колкото в транспорта¹⁵. Емисиите на парникови газове може да се разглеждат като продукт на три фактора: обема на дейностите, причиняващи емисии, енергийната интензивност на тези дейности и интензивността на парниковите газове от употребяваната енергия. Когато този анализ се прилага за развитието на транспорта в миналото, може да се види, че дейността в този сектор се е увеличила значително, докато при намаляването на енергийната му интензивност и интензивността на парниковите газове постигнатият напредък е недостатъчен.
16. Отделянето на растежа на транспорта от растежа на БВП, което беше една от целите на Бялата книга от 2001 г. и на СУР, е осъществено в областта на пътническия транспорт, където търсенето на услугите между 1995 и 2007 г. се е повишило средногодишно с 1,7 %, докато БВП е нараснал средно с 2,5 %. За разлика от това търсенето на товарни превози в ЕС се е увеличило средногодишно с 2,7 %. Силният растеж на световната търговия и задълбочаването на интеграцията в разширения ЕС през последното десетилетие не позволиха да се осъществи отделянето на товарните превози от БВП. Увеличаването на товарните превози е свързано и със стопански

¹² ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14—41, Регламент (ЕО) № 1371/2007.

¹³ COM(2008) 817, COM(2008) 816.

¹⁴ http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd_edition_scoreboard_en.pdf

¹⁵ Ако не е посочено друго, данните са взети от: ГД „Енергетика и транспорт“ (2009), Енергетиката и транспортът на ЕС в цифри. Статистически наръчник 2009 г.

практики —например съсредоточаването на производството на по-малко местоположения с цел реализиране на икономии от мащаба, делокализацията, доставките точно навреме, широко разпространеното рециклиране на стъкло, хартия и метали — които позволиха намаляване на разходите и, може би, на емисии в други сектори за сметка на по-високи емисии в транспорта.

17. Увеличава се енергийната ефективност на транспорта, но повишената ефективност не беше изцяло превърната в намаляване на общата консумация на горива и не беше достатъчна за да компенсира нарасналия обем на превозите. В отговор на недостатъчното темпо на подобрението през април 2009 г. беше прието законодателство за определяне на стандарти за емисиите от нови леки автомобили¹⁶. Само ограничен напредък беше постигнат и при прехвърлянето на превозите към по-ефикасни видове транспорт, включително чрез развитието на морските превози на къси разстояния, макар че се получи известно равновесие и изглежда, че намаляването на дяла на железопътните превози е прекратено¹⁷. Редица изследвания показват, че в много градове делът на велосипеда сред видовете транспорт през последните години значително се е увеличил¹⁸.
18. Интензивността на парниковите газове на транспорта не се е намалила съществено чрез преминаването към по-чисти енергийни източници, 97 % от потребността от енергия в този сектор все още се покриват от изкопаеми горива, което има и отрицателно въздействие върху сигурността на енергоснабдяването. В рамките на пакета от мерки за климата и енергията¹⁹ напоследък бяха приети мерки за подобряване на качеството на горивата²⁰ и беше поставена обвързващата цел, до 2020 г. делът на възобновяемите енергийни източници в транспортния сектор да е 10 %

3. ТЕНДЕНЦИИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА

19. В настоящия раздел се описват тенденции при решаващите фактори в областта на транспорта до средата на века и свързаните с тях предизвикателства. Трудно е да се прецени, кой от тези аспекти ще има най-голямо влияние за оформяне на бъдещето на транспорта.

3.1. Застаряване на населението

20. Предполага се, че до 2060 г. средната възраст на европейското население ще бъде с повече от 7 години по-висока отколкото сега, а 30 % от населението ще бъдат над 65 години, като днес този дял е 17 %²¹.

¹⁶ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1—15, Регламент (ЕО) № 443/2009.

¹⁷ През 2007 г. делът на товарния железопътен транспорт възлиза на същия процент както през 2001 г., а именно 1,7 %.

¹⁸ <http://spicycles.velo.info>. Spicycles е проект, подпомаган от програмата на ЕС „IEE–STEER“.

¹⁹ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16—62, Директива 2009/30/ЕО.

²⁰ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 88—113, Директива 2009/28/ЕО.

²¹ Евростат (2008 г.), „Population and social conditions, Statistics“ в: Focus 72/2008 г.; и доклада на Европейската комисия за демографското състояние от 2008 г.: „Meeting Social Needs in an Ageing Society“. SEC(2008) 2911.

21. Макар че след определена възраст хората по принцип пътуват по-малко отколкото на млади години, в днешно време има тенденция възрастните да пътуват повече отколкото са го правили родителите им навремето. Тази тенденция вероятно ще продължи и се подкрепя от по-доброто здраве, повече варианти за пътуване и по-добро владение на чужди езици. В едно застаряващо общество ще се набляга повече на предоставяне на транспортни услуги с висока степен на сигурност и надеждност, които включват и подходящи решения за потребители с ограничена подвижност.
22. Общество с по-висок дял възрастни хора ще трябва да отделя повече обществени ресурси за пенсионни плащания, здравеопазване и санитарно обслужване. С това свое въздействие върху обществените ресурси застаряването ще ограничи изграждането и поддържането на транспортната инфраструктура, както и наличните средства за обществен транспорт. Освен това може да възникне недостиг на работна сила и квалификации, засилващ още повече недостига на квалифицирани работници, който вече се усеща и сега в някои области на транспортния сектор. Като цяло това може да доведе до по-високи транспортни разходи за обществото.

3.2. Миграция и вътрешна мобилност

23. През следващите пет десетилетия населението на ЕС може да нарасне с 56 милиона души вследствие на нетна миграция²². Миграцията може да играе важна роля за намаляване на въздействието на застаряването на населението върху трудовия пазар. Мигрантите, които по принцип са млади и живеят главно в градските райони, ще засилят взаимоотношенията на Европа със съседните ѝ региони, като създават културни и икономически връзки със страните им по произход. Тези връзки ще доведат до по-интензивно движение на хора и стоки.
24. Според прогнозите мобилността на заетите в рамките на Съюза ще се увеличи поради постепенното отстраняване на административни и правни препятствия и задълбочаването на вътрешния пазар.

3.3. Предизвикателства за околната среда

25. Все по-неотложно става за транспортния сектор да намали отрицателното си въздействие върху околната среда. Наскоро ЕС прие пакет от мерки за климата и енергията, в който се поставя целта да се намалят емисиите на парникови газове в ЕС с 20 % спрямо нивото от 1990 г. Транспортът трябва да играе основна роля за постигането на тази цел, като ще е необходимо обръщане на някои настоящи тенденции.
26. В доклада TERM за 2008 г.²³, изготвен от Европейската агенция за околната среда и съдържащ индикатори за интеграцията в областта на транспорта и околната среда в ЕС, става ясно, че много граждани на ЕС все още са изложени на опасно високи равнища на замърсяване на въздуха и шумово замърсяване. По-специално концентрацията на PM₁₀, на която транспортът е вторият по

²² Вж бележка 21.

²³ ЕАОС, Transport at a crossroads, TERM 2008, No 3/2009.

значение източник, в много зони на следене на качеството на въздуха превишава пределно допустимата стойност от 2005 г. Трябва да се води и борба със замърсяването от емисиите на NOx и SOx от плавателни съдове.

27. Самият транспортен сектор също ще бъде засегнат от въздействието на изменението на климата и ще има нужда от мерки за адаптиране. Глобалното затопляне, водещо до покачване на морското равнище, ще повиши уязвимостта на крайбрежни инфраструктури, включително пристанища²⁴. Екстремни атмосферни явления ще се отразят на безопасността на всички видове транспорт. Суши и наводнения ще създадат проблеми за вътрешните водни пътища²⁵.

3.4. Засилващ се недостиг на изкопаеми горива

28. Очаква се цените на нефта и други изкопаеми горива през следващите десетилетия да се повишат вследствие на нарастващото търсене и изчерпването на източници, които се експлоатираха икономично. Отрицателното въздействие върху околната среда дори ще се увеличи, тъй като конвенционалните източници ще бъдат заменени с по-замърсяващи начини на снабдяване. Същевременно необходимостта от преминаване към икономика с нисък процент на въглерод и растящите опасения за сигурността на енергоснабдяването ще доведат до по-голямо предлагане на възобновяеми енергийни източници, което ще стане доста по-евтино благодарение на технологичния напредък и масовото производство.
29. Измененията на относителните цени ще направят инвестициите в алтернативни енергийни източници по-атрактивни, въпреки силните колебания на тези цени. Необходимостта от изграждане на съответните инфраструктури и дългият срок на използване на превозните средства ще забави преходния процес.
30. Непосредствената последица на такава трансформация ще бъде намалената необходимост от превози на изкопаеми горива, които понастоящем съставляват приблизително половината от обема на международния морски транспорт²⁶.

3.5. Урбанизация

31. Урбанизацията беше ясна тенденция през изминалите десетилетия и вероятно ще продължи; делът на европейското население, живеещо в градове, ще се увеличи от 72 % през 2007 г. до 84 % през 2050 г.²⁷

²⁴ SEC(2009) 387, Работен документ на службите на Комисията, придружаващ Бялата книга „Адаптиране към изменението на климата: към европейска рамка за действие“.

²⁵ Междуправителствена група по изменението на климата IPCC (2007), Четвърти доклад за оценка.

²⁶ Делът на изкопаеми горива сред основните търговски стоки, превозвани по международния морски транспорт, възлиза на около 51 %, от които 32 % се падат на нерафинираните масла, 8 % на нефтените продукти и 11 % на въглищата (на базата на данните за 2005 г., в милиарди тонови мили, източник: UNCTAD).

²⁷ Организация на Обединените нации, департамент по икономически и социални въпроси/дирекция „Население“ (2008 г.), „World Urbanization Prospects: The 2007 Revision“.

32. В близостта на хората и икономическите дейности се крият много предимства, които придвижват урбанизацията. За последните 50 години растежът на градските райони в Европа е бил дори по-голям отколкото този на жителите. Това разрастване на градските зони е основното предизвикателство за градския транспорт, понеже води до по-голяма нужда от индивидуални видове транспорт и по този начин причинява задръствания и проблеми с околната среда. Градският транспорт е източник на 40 % от емисиите на CO₂ и на 70 % от емисиите на другите замърсители, произлизащи от сухопътния транспорт²⁸.
33. Задръстванията, които преобладават в агломерации и по пътищата за достъп до тях, причиняват високи разходи поради закъснения и по-голяма консумация на горива. Тъй като повечето товарни и пътнически превози тръгват или свършват в градски зони, транспортното натоварване в градовете въздейства отрицателно и върху междуградските пътувания. По-гъсто населените градове се обслужват по-добре от колективни видове транспорт, но наличието на площи и приемането от страна на обществото на изграждането на нови инфраструктури за обществени или алтернативни видове транспорт ще продължава да представлява голямо предизвикателство.
- 3.6. Световни тенденции, засягащи Европейската транспортна политика**
34. Освен по-нататъшното задълбочаване на единния пазар, вероятно ще продължат и интеграцията на ЕС със съседните региони (Източна Европа, Северна Африка) и в световната икономика. Глобализацията беше силна тенденция през изминалите десетилетия, благодарение на споразуменията за търговска либерализация и на революционни развития в транспорта и съобщителните технологии (от контейнерите до спътниковата радионавигация), които намалиха пространствените и времевите препятствия.
35. Макар че икономически кризи и геополитическа нестабилност може временно да възпират този процес, силният икономически растеж на много развиващи се държави предполага продължаване на глобализацията. Транспортът извън Европа ще се увеличи много повече отколкото в рамките на Европа, и външната търговия и външният транспорт на ЕС вероятно ще продължават да растат с бързи темпове през следващите години.
36. Очаква се, че до 2050 г. световното население ще превиши 9 млрд. души²⁹. Това нарастване на населението с около една трета от 6,8 млрд. през 2009 г. ще има огромно влияние върху световните ресурси и ще повиши значението на целта да се изгради устойчива транспортна система, която да се нуждае от по-малко ресурси.
37. Повече хора и по-висок икономически стандарт означават повече мобилност и повече транспорт. Според проучвания броят на колите в света ще се увеличи от около 700 млн. в наши дни до над 3 млрд. през 2050 г.³⁰, което ще причини

²⁸ COM(2007) 551.

²⁹ Дирекция „Население“ на Организацията на Обединените нации (2009 г.): „World Population Prospects: The 2008 Revision“.

³⁰ Вж. напр. M. Chamon, P. Mauro и Y. Okawa (2008 г.): „The implications of mass car ownership in the emerging market giants“, Economic Policy, т. 23, изд. 54, стр. 243—296.

сериозни проблеми по отношение на устойчивостта, ако не се премине към автомобили с по-малко или нулеви емисии и не се разработи друга концепция за мобилност.

4. ЦЕЛИ НА ПОЛИТИКАТА ВЪВ ВРЪЗКА С ПОСТИГАНЕТО НА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ

38. Целта на ЕТП е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологическите нужди на гражданите и благоприятстваща приобщаващо общество и напълно интегрирана и конкурентоспособна Европа. Горееизложените продължаващи тенденции и бъдещи предизвикателства изтъкват необходимостта от задоволяване на нарастващото търсене на „достъпност“ в контекста на растящо безпокойството, свързано с устойчиво развитие. Най-прекия приоритет в тази връзка, изглежда, има по-добрата интеграция на отделните видове транспорт, като средство за подобряване на общата ефикасност на системата и за ускоряване на разработването и внедряването на иновативни технологии. Това трябва да се осъществи в рамките на подход, при който потребителите на транспортни услуги и работещите в транспорта, с потребностите и правата си, винаги се намират в центъра на политическите решения. В следващите глави горепосочените приоритети се превръщат в по-оперативни цели и се предлагат за разглеждане седем широкообхватни цели на политиката.

4.1. Висококачествен транспорт, който е безопасен и сигурен

39. Транспортът предоставя достъп до много от нашите свободи: свободата да работим и живеем в различни части на света, свободата да се възползваме от различни продукти и услуги и свободата на търговията и на установяването на лични контакти.
40. Търсенето на тези свободи вероятно ще се увеличи в обществото на бъдещето, което е по-мултикултурно, по-хетерогенно и с по-задълбочени връзки с други региони на света. Ще трябва да се осигури достъп до стоки и услуги на едно застаряващо общество, което ще търси повече безопасност, сигурност и удобство на транспорта, и то в момент, когато нарастването на обема на движението и напреженията в градската среда заплашват да действат в точно обратната посока.
41. Затова подобряване на качеството на транспорта като цяло, включително личната сигурност, намаляването на произшествията и рисковете за здравето, защитата на правата на пътниците и достъпността на отдалечени региони трябва да продължават да имат висок приоритет в транспортната политика. Безопасността на движението по пътищата ще продължава да предизвиква загриженост, и след изтичането на срока на Плана за действие за безопасността по пътищата през 2010 г., ще трябва да се обърне необходимото внимание на последваща стратегия, за да се гарантира, че броят на жертвите по пътищата на Европа ще се намали. Трябва да се подобрят и трудовите условия на работещите в транспорта, особено по отношение на рисковете за здравето и безопасността.

42. При подобряването на някои условия за безопасност и сигурност следва да се обърне внимание на въпросите във връзка с неприкосновеността на личния живот и защитата на личните данни, които може да възникнат с оглед на средствата за наблюдение, регистрацията и контрол.
43. На хората с ограничена подвижност следва да се предоставят удобни транспортни решения. Инфраструктурата следва да се изгражда, поддържа и модернизира на принципа на достъпността за всички. По-сигурната и по-безопасната градска среда може да допринесе за по-голяма степен на използване на обществения транспорт, на велосипедите и на ходенето пеша, което не само би намалило натоварването и емисиите, но би се отразило положително и на човешкото здраве и благосъстояние.

4.2. Добре поддържани и напълно интегрирани мрежи

44. Транспортът е мрежова индустрия, която се състои от няколко компонента: инфраструктура, възли, превозни средства и оборудване, ИКТ приложения във връзка с инфраструктурата и на борда, мрежови услуги, както и оперативни и административни процедури. Способността за ефективно и ефикасно превозване на хора и стоки зависи главно от оптималното функциониране на комбинацията на всички тези компоненти.
45. По-добра експлоатация на капацитета на мрежите и на относителните предимства на всеки отделен вид транспорт може да допринесе значително за намаляване на натоварването, емисиите, замърсяването и произшествията. Но това изисква оптимизация на мрежите и функционирането им като едно цяло, докато понастоящем мрежите на отделните видове транспорт все още са до голяма степен разделени едни от други и интеграцията между държавите е недостатъчна дори в рамките на един и същ вид транспорт.
46. По отношение на пътническия транспорт по-специално интеграцията на въздухоплаването с високоскоростния железопътен транспорт ще бъде една тенденция от централно значение. В товарния транспорт трябва да се осъществи интелигентна и интегрирана логистична система, чийто ключов елемент е изграждането на пристанища и интермодални терминали. И накрая, поради горе описаната тенденция към урбанизацията постепенното преминаване към по-екологосъобразни видове транспорт ще бъде от особено значение.
47. Инфраструктурата следва да се поддържа добре и подобрения по нея — да се съгласуват. Това ще намали броя на произшествията и оперативните разходи, както и натоварването, замърсяването и шума. Новата инфраструктура следва да се планира и да се степенува по важност с оглед максимални обществено-икономически ползи, като се вземат предвид външни последици и въздействието върху общата мрежа.

4.3. По-екологично устойчив транспорт

48. При проследяването на целите на СУР на ЕС и при намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда се постига и напредък по отношение на редица цели на политиката в областта на околната среда.

Намаляването на потреблението на невъзобновяеми ресурси е от съществено значение за всички аспекти на транспортната система и използването им. Нежеланите последици на транспорта върху околната среда ще изискват допълнителни мерки, по-специално по отношение на шума, емисиите на атмосферни замърсители и емисиите на парникови газове. Законодателството на ЕС съдържа разпоредби за много от тези области, но те трябва да се преразглеждат и актуализират в бъдеще.

49. Поради дълготното време, необходимо за ефективни промени, за някои аспекти се изискват дългосрочни стратегии, за да се осигурят гаранции на отделните участници на пазара. При изработването на бъдещата транспортна система следва да се вземат под внимание всички аспекти на устойчивостта. Това се отнася до експлоатацията на транспортните средства (емисии, шум), както и до предоставянето на инфраструктура (заемане на площи, биологично разнообразие).

4.4. Запазване на водещата позиция на ЕС в транспортните услуги и технологии

50. Технологичните иновации ще бъдат значителен двигател при справянето с предизвикателства пред транспортния сектор. Нови технологии ще предоставят нови и по-удобни услуги на пътниците, ще подобрят безопасността и сигурността и ще намалят въздействието върху околната среда. „Меки“ инфраструктури, както интелигентни транспортни системи за пътищата (ITS³¹), системи за управление на железопътния транспорт (ERTMS³²) и на въздушните превози (SESAR на Единното европейско небе³³), базиращи се на европейската спътникова навигационна система „Галилео“, могат да оптимизират използването на мрежите и да подобрят безопасността; иновативни автомобилни технологии могат да намалят емисиите и зависимостта от нефта и да увеличат комфорта.
51. Разработването на технологични решения за устойчив транспорт е от значение и за насърчаването на растежа и запазването на работни места. Застаряването на населението би могло да застраши конкурентната позиция на Европа в света и способността ѝ да поддържа висок жизнен стандарт. В отговор на това предизвикателство за икономиката на ЕС ще бъде особено важно да се увеличи производителността ѝ, конкретно с предоставяне на ефикасна транспортна система и повече инвестиции в НИРД.
52. Европа заема водеща позиция в света в много области на транспорта, например в инфраструктурите, автомобилната промишленост, транспортните услуги и логистиката. Предвид очакваното изостряне на глобалната конкуренция запазването и засилването на това ръководно положение е решаващ фактор за запазването на конкурентоспособността на икономиката на ЕС като цяло и ще създаде възможност на европейския транспортен сектор да обслужва нови и разширяващи се пазари.

³¹ COM(2008) 886 и COM(2008) 886/2.

³² COM(2005) 903.

³³ Решение № 2009/820/ЕО на Съвета.

4.5. Защита и развитие на човешките ресурси

53. Транспортна система ще бъде подложена на съществени промени вследствие на по-нататъшното отваряне на пазарите и иновациите. Конкурентоспособността на икономиката на ЕС и устойчивостта на транспортните предприятия зависят от способността си да се адаптират към иновациите и новите пазарни потребности. Конкуренцията и иновациите са имали положително влияние на трудовия пазар на транспортния сектор. В някои сектори на транспорта обаче работещите може би ще загубят работните си места в резултат на приспособяването към напълно различна обстановка по отношение на икономиката и енергетиката. Трябва да се гарантира, че такава промяна е добре подготвена и управлявана, така че новите условия да бъдат и източник на нови работни места, а работещите в транспорта да могат да участват в този процес и да реагират на него. Това може да стане по различен начин, например чрез информирание и консултиране на работещите, чрез социален диалог, своевременно установяване на недостиг на квалифицирана работна ръка³⁴, обучение и гарантиране, че всяко реструктуриране се извършва по социално отговорен начин. Социалната защита и обществените услуги следва да предоставят спасителна мрежа за улесняване на адаптацията. Следва да се вземат предвид и съображения във връзка с равнопоставеността на половете, за да се улесни достъпа на жените до работни места в транспортния сектор.
54. Освен това трябва да се осигури запазването или подобряването на трудовите условия. Разликите между държавите-членки по отношение на правата и социалните условия не трябва да доведат до надпревара за достигане на най-ниски равнища и с увеличаващата се трансгранична мобилност на работещите в транспорта да се превърнат във фактор на конкурентоспособността.

4.6. Управление на движението чрез интелигентни цени

55. Както във всички други сектори, така и в транспорта не може да има икономическа ефикасност, ако цените не отразяват всички разходи, действително причинени от потребителите, т.е. вътрешните и външните. Отразявайки относителен недостиг на стоки или услуги, цените предоставят важна информация на стопанските дейци. За транспортната система би било особено полезно наличието на по-добри ценови сигнали. Рядко има различни цени за използването на пътища в часове със силен трафик и в часове със слаб трафик. Също така няма икономически стимули за използването на автомобили с по-малко шумови емисии, на по-безопасни видове транспорт или на по-екологосъобразни превозни средства.
56. Превозвачите и гражданите не винаги са в състояние да определят кой от различните начини на транспорт е най-добър за икономиката и околната среда, но ако за всичките видове транспорт и превозни средства се образуват

³⁴ Вж. Съобщение на Комисията „Нови умения за нови работни места — Изпреварващо предвиждане на потребностите на пазара на труда и осигуряване на съответстващи на тях умения“ — COM(2008) 868

коректни цени, при които се отчитат и външните фактори, те автоматически биха взели правилното решение, като изберат по-евтиното.

57. Следващото десетилетие вероятно ще бъде преходен период за транспортната система. Ще се появят нови практики и нови технологии, ще се направят дългосрочни инвестиции, например в инфраструктурата. Европа ще трябва дълго да живее с последствията на тези решения, затова е много важно тези решения да се ръководят от коректни ценови сигнали.

4.7. Планиране от гледна точка на транспорта: подобряване на достъпността

58. Въвеждането на система за коректно ценообразуване ще допринесе за по-доброто съобразяване с транспортните разходи, когато се взимат решения за местоположения. Но дори при такава система има опасност, че транспортните разходи да не се отчитат точно при планирането, а наличието на евтини транспортни решения да се приема за даденост.

59. Много обществени услуги стават все по-централизирани с цел повишаване на ефикасността. С това се увеличи разстоянията между гражданите и доставчиците на услуги (училища, болници, търговски центрове). И предприятията последваха същата тенденция и намалиха броя на местата за производство, складовете и дистрибуторските центрове. Тенденцията на съсредоточаване на дейности предизвиква принудителна мобилност в голям размер, защото се влошиха условията за достъп.

60. При планирането на използването на площи или взимането на решения относно местоположения публичните органи и предприятията следва да вземат предвид не само необходимостта от товарни превози, но и последиците, които тези решения имат по отношение на необходимостта клиентите и работещите да пътуват. Разумното планиране би улеснило и безпроблемната интеграция на отделните видове транспорт.

61. Необходимостта от превози може да бъде намалена и чрез увеличаване на „виртуалната“ достъпност с помощта на информационните технологии (работа от разстояние, електронни административни услуги, електронно здравеопазване и т.н.). Засега има само ограничени доказателства за въздействието на тези практики, но изглежда, че те крият значителен и неизползван до момента потенциал за замяна на пътуванията. От друга страна, улесняването на контактите би могло да стимулира хората да живеят по-далече от работното място и предприятията да разпръснат дейностите си. Крайният резултат може да бъдат по-малко, но по-дълги пътувания, свързани с работата. Във всеки случай работата от разстояние има голямото предимство, че предоставя гъвкавост при избора на момента на пътуването и по този начин намалява значително натоварването на движението³⁵.

³⁵ TRANSvisions: „Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon“: http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20030331_transvisions_task_1_final_report.pdf

5. ПОЛИТИКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ

62. Докато в горния раздел са представени общите цели на бъдещата транспортна политика, настоящият раздел съдържа редица предложения за това, как може да се активират наличните политически инструменти за да се постигнат тези цели и за осъществяване на устойчивостта.

5.1. Инфраструктура: поддържане, развитие и интеграция на мрежите на различните видове транспорт

63. Оптималното функциониране на транспортната система изисква пълната интеграция и оперативна съвместимост на отделните части от общата мрежа, както и взаимовръзка между мрежите на отделните видове транспорт. От съществено значение за постигане на този резултат са възлите, които представляват логистичните центрове на мрежите и предлагат възможности за връзка и избиране както за товарните, така и за пътническите превози. Там, където има потенциал за консолидиране и оптимизиране на потоците от пътници и товари, следва да се насърчават и развиват интермодални съоръжения и платформи за претоварване.. Обикновено такъв ще бъде случаят в райони с висока активност на пътници и товари, т.е. в градските райони, и там, където се кръстосват коридори с интензивно движение.
64. Разширяването на добре насочена инфраструктура ще съдейства за предотвратяване на задръствания и загуба на време. За тази цел инфраструктурата трябва да бъде грижливо планирана и приоритетите следва да се поставят с оглед оптимизиране на транспортните вериги и общата транспортна мрежа. Освен премахването на затруднения ще бъде от особено значение да се установят зелени коридори за намаляване на задръствания и замърсяване на околната среда. Към инфраструктурните проекти в тази област спадат европейските глобални спътникови навигационни системи (Галилео и EGNOS), които ще допълнят „традиционните“ мрежи и ще подобрят тяхното използване.
65. Като се черпи от опита, придобит при прилагането на директивите за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и за стратегическа екологична оценка³⁶, при одобряването на инфраструктурни проекти, включващи повече видове транспорт, а евентуално и повече страни, следва да се приемат общи методи и подобни допускания³⁷. Необходими са общи данни и показатели, като се започне с информация за движението и натоварването. Това ще помогне да се избират проекти на базата на сравними коефициенти разходи-ползи и да се вземат предвид всички важни елементи: обществено-икономическо въздействие, приноса за сближаването и въздействието върху общата транспортна мрежа.

³⁶ Директива 2001/42/ЕО относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда и Директива относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (85/337/ЕИО, изменена с директиви 97/11/ЕО и 2003/35/ЕО).

³⁷ В тази връзка Комисията ще приеме насоки за защита на околната среда при разширяването на пристанища, както е предвидено в Синята книга за интегрирана морска политика (COM(2007) 575).

66. Нова инфраструктура е скъпа, така че дори с оптимално използване на съществуващите съоръжения може да се постигнат много, и то с по-малко ресурси. Това изисква добро управление, поддържане, разширяване и поправяне на голямата инфраструктурна мрежа, която засега донесе конкурентно преимущество на Европа. Модернизирането на съществуващата инфраструктура — също и с помощта на интелигентни транспортни системи — често пъти е най-изгодният начин да се подобрят цялостните резултати на транспортната система.
67. Досега инфраструктурите са били разработвани предимно за съвместно използване от пътническия и товарния транспорт, но по-натовареното движение и свързаните с него задръствания, особено в градовете и около тях, са довели до напрежения между пътническия и товарния транспорт. Когато е оправдано с оглед обема на превозите, следва да се обмисли възможността за предоставяне на специализирани инфраструктури за пътническия и товарния транспорт, или под форма на специални коридори за товарни превози или чрез установяване на „интелигентни“ правила за предимство. По принцип една инфраструктура може да се използва по-ефикасно, когато потребителите имат подобни профили (товари, скорости и т.н.).
68. Благодарение на дългите крайбрежия и голямото количество пристанища в Европа морският транспорт е ценна алтернатива на сухоземния. Цялостното прилагане на Европейското пространство за морски транспорт без бариери³⁸ и Стратегията за морски транспорт до 2018 г.³⁹ може да превърне „морските магистрали“ в действителност и да изчерпи потенциала на вътрешноевропейските морски превози на къси разстояния. Логистични операции, използващи синергии между морския и железопътния и/или речния транспорт, също разполагат с голям потенциал за развитие.
69. Информационните системи са от изключително значение за надзора на сложни транспортни вериги с повече участници, както и за информирането на потребителите относно налични и алтернативни опции и възможни смущения. Транспортните документи и билети следва да се издават по електронен път и при комбиниран транспорт, като същевременно се защитава неприкосновеността на личните данни. Въпроси на отговорността, уреждането на спорове и обработването на жалби следва да се изяснят и опростят по цялата транспортна верига. Следва да се разработят ИКТ-решения в помощ на по-доброто управление и по-добрата интеграция на транспортните потоци.

5.2. Финансиране: мобилизиране на ресурсите за устойчив транспорт

70. Преминването към икономика с нисък процент на въглерод ще наложи основна промяна на транспортната система. Това ще изисква добре съгласувано финансиране, макар че ще бъде трудно да се намерят необходимите значителни средства: настоящата икономическа криза упражнява натиск върху публичните финанси и вероятно ще бъде последвана

³⁸ COM(2009) 10 и COM(2009) 11.

³⁹ COM(2009) 8, „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“.

от фаза на консолидиране на бюджетите. Застаряването на населението все повече ще поглъща публични средства за пенсионни плащания и здравеопазване.

71. Транспортът генерира значителни приходи за публичните бюджети. Данъци върху енергията, предимно под форма на данъци върху горивата, данъци върху автомобилния транспорт и за лични автомобили, съставляват 1,9 % от БВП. Други 0,6 % от БВП се събират от данъци върху превозните средства⁴⁰. Освен данъците се събират и пътни такси и такси за ползването на някои инфраструктури. Следователно 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.
72. Инвестициите в транспортната инфраструктура се финансират предимно с публични средства, които често покриват и около 50 % от оперативните разходи на обществените транспортни услуги. Използването на публични средства заедно с постъпленията съгласно принципа „потребителят плаща“ е оправдано въз основа на по-общо обществено-икономически ползи (например регионално развитие, обществени блага). Тези ползи следва да бъдат оценяване с помощта на методи за оценяване на проекти, които все повече се хармонизират на равнище ЕС. Общите разходи за инфраструктурата на автомобилния транспорт, т.е. постоянните разходи и разходите за поддържането, се оценяват на около 1,5 % от БВП⁴¹.
73. Съгласно наличните оценки, отнасящи се до автомобилния транспорт, най-разпространените външни разходи достигат 2,6 % от БВП⁴². Тези разходи по принцип се плащат от всички граждани, т.е. не по свързан с външните фактори начин: стимулиращият ефект и предимствата на ценовите сигнали се губят. Не във всички случаи се спазва заложеният в договора принцип „замърсителят плаща“⁴³.
74. През миналата година Комисията предложи постепенна стратегия за интернализиране на външните разходи за всички видове транспорт⁴⁴, в която, наред с друго, се обмисля от 2012 г. въздушните превози да се включат в схемата на ЕС за търговия с квоти за емисии⁴⁵ и да се въведат такси за интернализирането за тежкотоварните автомобили. Където е уместно, тази стратегия следва да се допълни от мерки на държавите-членки и на международни организации, за да се осигури, че при всички видове транспорт и всички превозни средства платимите от потребителя разходи включват съответните външни разходи. Разработването на съответните технологии,

⁴⁰ Eurostat (2008): „Taxation trends in the European Union“, Изд. 2008 г.

Европейска Комисия, „Таблицы с акцизите, данъчни постъпления – енергийни продукти и електроенергия“, юли 2008 г.

⁴¹ Вж. Проект на UNITE за 5-та РП на ЕК от С. Nash и др., ITS University of Leeds.

⁴² Вж. бележка 41. Изчислението включва разходите, причинени от задръствания, произшествия, замърсяването на въздуха, шума и глобалното затопляне.

⁴³ Член 174, параграф 2 от Договора за ЕО.

⁴⁴ COM(2008) 435.

⁴⁵ През 2006 г. Комисията представи предложение за авиационните дейности, а директивата в резултат на това предложение бе приета през ноември 2008 г.

например бордови устройства и сателитни глобални системи за позициониране (GPS) за събирането на пътни такси, ще улесни прилагането на тази стратегия в бъдеще. Такси за интернализиране, които да допълнят приходите от облагането на енергията, вероятно ще бъдат необходими при всички случаи, тъй като акцизите върху петролните деривати сигурно ще намалят с все по-голямото разпространение на автомобили, ползващи алтернативни енергийни източници.

75. Може да се предвиди също така, че и по отношение на инфраструктурата транспортният сектор ще трябва във все по-голяма степен да се самофинансира. Такси за ползването на претоварени пътища, които да отразяват цената на недостига на инфраструктури, могат да бъдат добър показател за необходимостта от допълнителни мощности и да осигурят средства за разширяване на инфраструктурата или за алтернативни транспортни решения.

5.3. Технологии: ускоряване на преминаването към общество с нисък процент на въглерод и водеща позиция в глобалните иновации

76. Науката и промишлеността вече интензивно се стремят да намерят решения за въпросите на безопасността на транспорта, зависимостта от горивата, емисиите от автомобилите и претоварването на мрежите. Предвид споменатите тенденции в развитието на световното население и количеството автомобили по света, крайно необходими са технологичното преминаване към автомобили с по-малко и нулеви емисии и разработването на алтернативни решения за устойчив транспорт. Европа трябва да проправи пътя към устойчива мобилност и по възможност да предостави решения, които са глобално приложими и може да се пренесат и в други региони на света.
77. Политиците трябва да създадат необходимите рамкови условия за въвеждането на пазара на многообещаващи технологии, без да се дава неправомерно предимство на нито една от тях. По-специално това изисква определяне на отворени стандарти, осигуряване на оперативна съвместимост, увеличаване на разходите за НИРД за технологии, които още не са готови за пазарно приложение, установяване на ясна правна и регулаторна рамка — например по отношение на отговорността и неприкосновеността на личния живот — и насърчаване на примери за най-добра практика.
78. Най-важният политически инструмент навярно ще бъде определянето на стандарти. Преминаването към нова и интегрирана транспортна система ще се извършва бързо и успешно само, ако се въведат отворени стандарти и норми за нови инфраструктури и превозни средства, както и за други необходими устройства и съоръжения. Определянето на стандарти следва да има за цел оперативно съвместими, безопасни и лесни за ползване съоръжения. Това е от значение не само за вътрешния пазар, но и за насърчаването на европейски стандарти в международен мащаб. Разработването на интелигентни транспортни системи или алтернативни двигателни системи за превозни средства може да доведе до успех, сравним с този на GSM технологията. Политиците трябва обаче да осигурят, че при определянето на стандарти се избягва създаването на бариери пред влизането на пазара и пред развитието на алтернативни технологии.

79. Друг политически инструмент е насърчаването на разходите за НИРД в интерес на устойчива мобилност, например посредством европейската инициатива за „зелени“ автомобили⁴⁶ и съвместни технологични инициативи⁴⁷. Новите транспортни системи и автомобилни технологии ще трябва първо да се внедрят като демонстрационни проекти, за да може да се преценят техните осъществимост и икономическата жизнеспособност. Обществена намеса ще е необходима и в различните фази на развитието на инфраструктурата за новите автомобили, например интелигентни мрежи за превозите на базата на електроенергията или мрежи за доставка на водород. Трябва да се свърши още много работа, за да се ускори интеграцията на съществуващите приложения в европейската транспортна система. И накрая, правилата на държавната помощ също ще бъдат важен политически инструмент за насърчаване развитието на нови технологии и алтернативни видове транспорт.

5.4. Законодателната рамка: продължаващо насърчаване на отварянето на пазарите и на конкуренцията

80. ЕС започна процес на отварянето на пазарите, който там, където вече е напреднал, се оказва успешен. В резултат на този процес все по-голям брой предприятия извършват трансгранична дейност, включваща различни видове транспорт, което е от полза за цялостните икономически резултати и заетостта в ЕС. Частично отворените пазари обаче крият риска, че операторите, действащи в защитени среди, субсидират операциите си на либерализираните пазари.
81. Завършването на вътрешния пазар със строго прилагане на правилата за конкуренцията е от решаващо значение. То следва да включва и опростяване на администрацията с цел намаляване на ненужни тежести за транспортните предприятия. На базата на постиженията в областта на въздушния и автомобилния транспорт новите правила за отваряне на пазарите във връзка с ефективното прилагане на съществуващото законодателство ще бъдат от особено значение и в железопътния сектор.
82. Същевременно регулаторните рамки трябва да се развиват в посока на хармонизирани задължения по отношение на околната среда, ефективен надзор, единна защита в областта на трудовите условия и правата на потребителите. Законодателната рамка трябва не само да осигури условия за справедлива конкуренция, но и да гарантира, че не се жертват стандартите на безопасността и сигурността, трудовите условия и правата на потребителите, като особено внимание се обръща на потребителите с ограничена мобилност и специални потребности. Същевременно екологичните стандарти трябва да се уеднаквят „във възходяща посока“, а да не се търси „най-малкия общ знаменател“.

⁴⁶ COM(2008) 800.

⁴⁷ Например в рамките на новата съвместна технологична инициатива „Чисто небе“ се очаква разработването на революционни технологии за съществено намаляване на въздействието на въздушните превози върху околната среда. Инициативата ще събере финансирани от ЕС проекти и важни заинтересовани страни от въздухоплавателния сектор.

83. Големите логистични оператори в комбинирания транспорт разполагат със знанията и ресурсите, за да инвестират в прогресивни технологии и да участват в проекти на публично-частни партньорства, но публичните органи трябва да осигурят, че не се забранява достъпът на трети страни до инфраструктурите. Възможното създаване на управители на трансгранични инфраструктури би било желано развитие, което би могло да намали съществуващите все още напрежения.

5.5. Поведение на потребителите: разясняване, осведомяване и включване

84. Разяснителните и осведомителните кампании ще бъдат важни, за да се оказва влияние на бъдещото поведение на потребителите и те да се мотивират да вземат решения за устойчива мобилност. Транспортната политика има съвсем пряко въздействие върху живота на хората и може да се окаже много спорна тема: затова гражданите следва да получават повече информация за мотивите на политическите решения и за съществуващите алтернативи. По-доброто разбиране на предстоящите предизвикателства е предпоставка за приемането на решенията от обществото.
85. По-интензивното включване на обществеността в планирането на транспорта може да се осигури чрез използване на инструменти за участие, например публични консултации, изследвания и участие на заинтересованите страни в процесите на вземане на решения.
86. Работещите в транспорта и социалните партньори в сектора следва да бъдат информирани и консултирани относно развитието, прилагането и наблюдаването на транспортната политика, както и за свързаните с това мерки на секторно ниво и на ниво предприятия.

5.6. Управление: ефективни и съгласувани действия

87. Транспортната система се основава на сложни взаимодействия между политически, икономически, социални и технически фактори. Секторът може да функционира успешно само, ако политиките умеят да гарантират разумно планиране, съответно финансиране и подходяща регулаторна рамка за участниците на пазара.
88. Това е предизвикателна задача, тъй като изисква политическо съгласуване на различни органи и различни равнища. ЕТП е специален пример в това отношение: нейният успех зависи до голяма степен от това, как се прилага и допълва от мерки, за които се взимат решения на други административни нива. Има най-малко две области, в които си заслужава да се изтъкне ползата от ефективни, съгласувани действия, излизащи извън границите на това, което понастоящем се извършва на равнище ЕС:
- **Стандарти и оперативна съвместимост.** През следващите няколко години ще бъдат разработени много нови технологии и регулаторни практики, за да се посрещнат предизвикателствата пред транспортния сектор. За да се осигури оперативната съвместимост на съоръженията и да се избегне разпространението на различни системи на национално равнище, мерките ще трябва да се съгласуват, например мерките и стандартите за събирането

на пътни такси, за интелигентните транспортни системи за пътищата или за достъпа до претоварени райони.

- **Предизвикателството за агломерациите.** По причини на субсидиарността ролята на ЕС в регулирането на градския транспорт е ограничена. От друга страна, повечето превози тръгват или свършват в градове и въпросите на взаимовръзката и стандартизацията не спират на градските граници. Сътрудничеството на равнище ЕС може да помогне на градските административни органи да направят своите транспортни системи по-устойчиви. Съществуват редица дейности и области, в които ЕС може да даде примери и да продължава да насърчава и подкрепя демонстрационни проекти и обмена на най-добрите практики, по-специално с помощта на 7-та рамкова програма и програмите на политиката на сближаване. Освен това ЕС може да предостави рамка, в която ще бъде по-лесно за местните органи да вземат мерки.

5.7. Външнополитическото измерение: Европа трябва да говори с един глас

89. Транспортният сектор все повече придобива международен характер. Затова ЕТП трябва да има международна насоченост, за да се осигури по-нататъшната интеграция със съседните държави и да се подкрепят икономическите и екологичните интереси на Европа в глобалния контекст.
90. По-тесната интеграция и миграционните потоци от съседни държави и африканския континент ще представляват едни от основните предизвикателства, пред които Европа ще бъде изправена в бъдеще. Следва да се насърчава и в бъдеще международното сътрудничество в транспорта, което цели създаването на необходимата взаимовръзка на главните транспортни оси на тези региони, за да се допринесе за осигуряване на устойчиво развитие в съседните държави и на африканския континент.
91. Така например развитието на основната регионална мрежа за югоизточна Европа като предшественик трансевропейските транспортни мрежи е от съществено значение за стабилността и икономическия просперитет на Югоизточна Европа и ще засили и връзките със страните кандидатки и потенциални кандидатки от този регион. Освен това плановете за действие в рамките на европейската политика за съседство както и двустранни споразумения за партньорство и сътрудничество съдържат значителни раздели за сътрудничеството в транспортната политика, като държавите от Югоизточна Европа приемат законодателството на ЕС в областта на транспорта в различна степен. Част от транспортните връзки на ЕС с източните държави, включени в европейската политика за съседство, както и с Беларус, са също така амбициозни планове за разширяването на трансевропейските транспортни мрежи.
92. В световен мащаб ЕС още отсега установява много стандарти. За да се посочат само два примера: евростандартите за емисии от пътни превозни средства и системата за управление на железопътния транспорт (ERTMS) все повече се приемат и извън Европа. Тези развития трябва да бъдат подкрепяни в международни форуми. Международната роля на ЕС е особено важна за морския и въздушния транспорт, които по същество са глобални индустрии. За

да се запази видна позиция на тези пазари през следващите 40 години, Европа трябва да говори с един глас на такива форуми, на които се събират в световен мащаб представители на правителства, промишлеността и регулаторни органи.

6. КАКВО СЛЕДВА?

93. Комисията призовава всички заинтересовани страни да участват в консултациите, инициирани от настоящото Съобщение⁴⁸. Виждания за бъдещето на транспорта и за възможни политически варианти може да се изпращат до 30 септември 2009 г. на следния електронен адрес: tren-future-of-transport@ec.europa.eu.⁴⁹
94. Резултатите от горепосочените консултации ще бъдат представени през есента на 2009 г. на конференция на заинтересованите страни. Въз основа на идеите и коментарите, получени от заинтересованите страни, както и от Европейския парламент и Съвета, през 2010 г. Комисията ще издаде Бяла книга, в която ще бъдат изложени политическите мерки, които трябва да се вземат през следващото десетилетие 2010—2020 г.

⁴⁸ Инструкции за участието в консултациите ще бъдат на разположение на интернет страницата на ГД „Енергетика и транспорт“:

http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

⁴⁹ Получените идеи и коментари ще се публикуват в интернет. Затова е важно да се прочете Декларацията за защита на личните данни, приложена към консултацията, за да се информират участниците за това, как се обработват личните данни и самите коментари. Професионалните организации се приканват да се запишат в Регистъра на Комисията на представителите на интереси. (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin>). Този регистър бе създаден в рамките на Европейска инициатива за прозрачност с цел да се предостави информация на Комисията и на широката общественост за целите, финансирането и структурите на представителите на интереси.