

**Становище на Комитета на регионите относно Бяла книга „Пътна карта за постигането на единно европейско транспортно пространство“**

(2011/C 259/02)

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

- целите на Бялата книга би трябвало да бъдат формулирани като цели в по-краткосрочен план, за да се даде на политиците, които носят отговорност на национално и местно равнище, ясна ориентировъчна рамка за действията, които следва да провеждат в рамките на своя мандат;
- застъпва се за пълната интернализация на външните разходи за всички видове транспорт посредством хармонизирано таксуване, приходите от което да се използват за въвеждане на интегрирана и ефективна транспортна система;
- подчертава, че що се отнася до пренасочването от автомобилния към железопътния, речния и морския транспорт, целите на Бялата книга не са достатъчни и призовава Комисията да предложи по-амбициозна програма;
- смята за уместна идеята за „син пояс“ като първа стъпка към изграждането на солидна система за морски услуги, която следва да се допълва от концепцията за морските магистрали, и изразява съжаление по повод факта, че по отношение на морския транспорт Бялата книга от 2011 г. е по-малко амбициозна от Бялата книга от 2001 г.;
- препоръчва мерки за стимулиране във връзка с подготовката на плановете за устойчива градската мобилност и отправя искане връзката между транспортните политики и устройството на територията да бъде взета предвид в по-голяма степен;
- подкрепя емитирането на еврооблигации с цел финансиране на транспортни инфраструктури, необходими за изграждането на ТЕМ-Т;
- отбелязва, че интернализацията на външните разходи, премахването на данъчните нарушения и неправомерните субсидии, както и свободната и лоялна конкуренция следва да са част от бъдещия европейски модел на транспорта, който се основава върху съгласуване на пазарния избор с нуждите на устойчивото развитие.

<b>Докладчик</b>	г-н António COSTA (PT/ПЕС), кмет на Лисабон
<b>Отправен документ</b>	Бяла книга: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“  COM(2011) 144 окончателен

## I. ОБЩИ ПРЕПОРЪКИ

### КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

#### Общи бележки

1. смята, че в Бялата книга: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, са разгледани основните ключови въпроси за бъдещето на европейската транспортна политика и на транспортните системи на континента. Във връзка с това Комитетът изразява убеждението, че в предложената транспортна политика следва да се интегрират по-общите цели, определени за Европейския съюз в рамките на стратегията „Европа 2020“, и целите за екологична устойчивост, предназначени преди всичко за борба с изменението на климата, и следва да се насърчава засилването на социалното и териториалното сближаване за постигане на един цялостен Европейски съюз;

2. отбелязва, че местните и регионалните власти имат важни отговорности по отношение на транспортната политика. Те не само споделят отговорността за поддръжката на пътната мрежа, политиката относно паркингите, достъпността и обществените транспорт, но също така следят и за спазването на екологичните стандарти, като например тези, които се отнасят за качеството на въздуха. По тази причина е необходимо да се осигури тяхното участие посредством подход на многостепенно управление;

3. отбелязва, че в Бялата книга се говори за градовете. Комитетът на регионите предлага наред с градовете да се посочат и градските региони и/или агломерации. В доста държави-членки отговорността във връзка с политиката за мобилността се определя въз основа на градската агломерация, а не толкова въз основа на географските граници на общината;

4. е на мнение, че Бялата книга от 2011 г. е един много амбициозен документ, още повече поради това, че нито една от основните цели на Бялата книга от 2001 г. не е напълно постигната, което не е изненадващо. Някои амбициозни цели в дългосрочен план заслужават да бъдат конкретизирани в междинни в по-краткосрочен план, за да се даде на политиците, които носят отговорност на национално и местно равнище, ясна ориентировъчна рамка за действията, които следва да провеждат в рамките на своя мандат;

5. отбелязва, че разработването на планове за развитие за бъдещето е необходимо и обосновано, тъй като днешните решения ще определят по решавач начин транспорта в продължение на десетилетия. Във връзка с това обаче, не трябва да се пренебрегва обстоятелството, че предвижданията, заложи за няколко десетилетия напред, могат да бъдат твърде неточни;

6. смята, че балансът между различните видове транспорт е неразривно свързан с въпроса за интернализацията на външните

разходи и се влияе пряко от политиките за таксуване на ползването на транспортната инфраструктура; категорично подкрепя визията на Бялата книга за прозрачен и общо-приложим модел за изчисляване на инфраструктурните такси, валидни за всички видове транспорт; застъпва се за пълната интернализация на външните разходи и изразява желание всички приходи от прилагането на тези европейски разпоредби, насочени към по-добро интегриране на външните разходи (в това число и директивата за евровинетката), да се предоставят за създаването на интегрирана и ефикасна транспортна система, без да се пренебрегва спецификата на най-отдалечените региони и островите;

7. в този контекст, особено по отношение на видове транспорт като въздушния и морския, счита за необходимо да се намери баланс между строгото придържане към опазването на околната среда и свързаните с него огромни допълнителни разходи за островните и най-отдалечените региони, изцяло зависими от тези видове транспорт, но все пак сериозно ангажирани с намаляването на емисиите;

8. приветства факта, че Европейската комисия на практика насърчава пренасочването на пътните превози към железопътния, речния и морския транспорт, и същевременно набляга на пълната интернализация на външните разходи (като замърсяването на въздуха, задръстванията, или шума) на всички видове транспорт;

9. отбелязва, че по-рано Комисията е изразявала мнение, че външните разходи, свързани със злополуки, вече са достатъчно интернализирани чрез застрахователните премии на застрахователите. Комитетът поставя това под съмнение и приканва Комисията да представи приложими модели за изчисляване на интернализирани разходите при злополука, в които да се отчитат всички разходи, причинени от една злополука;

10. изразява задоволство от факта, че в Бялата книга са включени мерки за насърчаване на по-устойчиви форми на поведение при пътуване, за стимулиране на готовността за възприемане на нови начини на пътуване и нови технологии и за осигуряване на съгласие за пълната интернализация на външните разходи в общата цена на мобилността. ЕС има да изпълни важната задача да осигури разбиране и възприемане за мерките, които местните и регионалните власти трябва да предприемат за решаване проблемите на транспорта в агломерациите;

11. изразява съжаление, че достъпността и мобилността на хората, както и основното понятие за териториално сближаване в областта на транспорта не са разгледани в достатъчна степен в Бялата книга, по-специално що се отнася до отдалечените, най-отдалечените и островните региони. Единното европейско транспортно пространство не може да бъде създадено без гаранция за равнопоставени условия за достъп до териториите за предприятия и гражданите;

12. отбелязва, че през последното десетилетие в политическата си работа Комитетът на регионите е заемал ясна позиция относно принципите и политиките, които следва да ръководят съвременната европейска транспортна политика; по тази причина смята, че на това богатство от знания следва да се отдава дължимото значение, когато се определя европейската транспортна политика за идните години;

13. отбелязва по принцип, че една ефективна и устойчива система на мобилност с ниски емисии е право на гражданите и едновременно с това представлява фактор от основно значение за икономиката, за благосъстоянието и качеството на живот. За да бъде по ефективно развитието на инфраструктурата, следва да се насърчава опростяване на законодателството в областта на планирането;

## II. ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ

### Визия за конкурентоспособна и устойчива транспортна система

14. приветства изложения в Бялата книга анализ на тенденциите и свързаните с тях предизвикателства, които ще влияят върху транспортния сектор през следващите десетилетия. Извършването на задълбочен анализ на тенденциите, оказващи влияние върху транспортния сектор, е необходимо предварително условие, което ще позволи да се изготвят правилни транспортни политики. Във връзка с това Бялата книга отразява повечето концептуални аспекти, които трябва да залегнат в дебата относно бъдещето на транспортната система на Европа;

15. въпреки че транспортът е от ключово значение за конкурентоспособността на Европейския съюз, изразява желание да бъде внесено известно нюансиране на твърдението на Европейската комисия, че „ограничаването на мобилността не е алтернатива“. Ясно е, че транспортът трябва да отговоря на желанието за лична мобилност и за извършването на икономически обмен, но особено сред предприятията следва да се засили допълнително съзнанието за по-често групиране на пътуванията, използване на възможностите за преместване на икономически дейности и на процедури и технологии, които спомагат за оптимизиране на трафика (напр. работа от разстояние видео-конференции, подобряване на промишлените обекти);

16. подкрепя определените в Бялата книга десет цели за конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, както и използването им като показатели за постигането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с 60 %. Във връзка с това Комитетът препоръчва тази обща цел също да бъде включена в списъка на целите, определени в Бялата книга. Освен това Комитетът съветва към предложените цели да бъдат прикрепени допълнителни цели, съсредоточени върху намаляването на зависимостта от петрол, шума и замърсяването на въздуха;

17. подкрепя целта за намаляване наполовина на автомобилите, „използващи конвенционални горива“ в градския транспорт до 2030 г., включително чрез използването на фискални инструменти, изтеглянето им от употреба до 2050 г. и постигането на практически свободна от въглероден диоксид градска логистика в големите градски центрове до 2030 г., но независимо от това счита тези мерки за твърде амбициозни. Ето защо Комитетът на регионите счита, че е необходимо да бъдат определени междинни цели, които позволяват изготвяне на пътна карта за прилагане на мерките, наблюдение на тяхното изпълнение и оценка на постигнатите резултати;

18. приветства факта, че Европейската комисия изразява желание за напредък по пътя към пълното прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ и следователно за премахване на нарушенията в ущърб на лоялната конкуренция между видовете транспорт, основаваща се на интернализацията на всички външни разходи; подкрепя пълната интернализация на социалните и екологичните разходи (включително аварията, замърсяването на въздуха, шума и задръстванията) посредством хармонизирано облагане на всички видове транспорт, приходите от което ще бъдат предоставени за създаването на интегрирана и ефективна транспортна система;

19. изразява задоволство, че няколко предложения на КР, изложени в най-скорошните му становища относно градската мобилност, са включени в Бялата книга. В това отношение Комитетът подкрепя целта на Комисията за създаване на стимули за оптимизиране и свеждане до минимум на пътуванията с конвенционални автомобили и камиони в градовете и изразява съгласие, че големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка предлагат отлична възможност да се изпробва въвеждането на чисти превозни средства. Комисията основателно изтъква, че разработването и ранното въвеждане на чисти превозни средства може да осигури незабавни ползи под формата на намалена зависимост от петрол, както и здравни ползи под формата на подобро качество на градския въздух;

20. също така подкрепя идеята за преместване на баланса към най-екологосъобразните видове транспорт, като същевременно се запазва необходимостта от подобряване на общата ефикасност и оперативна съвместимост на всички видове транспорт. Независимо от това активните политики, които имат положително дискриминационно действие в полза на конкретен вид транспорт, следва да се подложат на внимателна преценка и да се анализират въз основа на справедлив и прозрачен модел за разпределение на транспортните средства; в противен случай съществува риск от насърчване на някои не особено ефикасни транспортни решения. Освен това използването на алтернативни видове транспорт изисква наличието на инфраструктури и услуги, съобразени с тази цел, които да дават възможност за задоволяване на настоящото търсене;

21. независимо от горните забележки изразява убеждението, че посочените в Бялата книга десет цели за конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите са определено много амбициозни; във връзка с това смята, че би следвало също така да бъдат набелязани междинни контролни етапи и цели, като се отчитат съществуващите допълващи ги стратегически цели, определени от Европейската комисия, прибавяйки за тази цел до съдействието на местните и регионалните власти. Тези междинни цели следва да бъдат част от процес на наблюдение, за да се гарантира успеха на визията, залегнала в Бялата книга;

22. припомня, преди всичко, че транспортната политика на Европейския съюз трябва да се основава на общия интерес (еднакъв достъп до всички видове транспорт, зачитане на социалните права, интеграция на външните разходи и др.);

23. изтъква, че в параграф 137, свързан с проследяването на Регламент 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, от придружаващият Бялата книга (но публикуван само на един език) работен документ (SEC(2011) 391), се посочва, че „Комисията ще предложи инициатива за въвеждане на състезателни търгове за възлагане на обществени поръчки, с

които да се гарантира ефикасното предоставяне на висококачествени услуги“. Тази инициатива трябва за защита възможността при известни условия местните власти да сами да предоставят услугите, без да обявяват търг;

24. насърчава Европейския съюз да осъществи истинско интегриране на транспортните политики на 27-те държави-членки (хармонизиране на националните структури, зачитане на конкуренцията съгласно принципите на общия интерес, хармонизиране на данъчното законодателство, определяне на нова регулаторна рамка, приложима към различните равнища на субсидиарност) при зачитане на многостепенното управление;

#### Единно европейско транспортно пространство

25. би искал да подчертае необходимостта от намаляване на разпокъсаността на европейския железопътен пазар с цел изграждането на ефикасна железопътна мрежа, предлагаща качествено обслужване по отношение на разписанията, надеждността и капацитета на влаковете. Във връзка с това следва да бъде намерено устойчиво и разходоэффективно решение с цел изграждането на конкурентоспособна европейска мрежа за товарен железопътен транспорт, която да отговаря на специфичните нужди на този вид трафик. Освен това следва да бъдат преодолени някои технически пречки от решаващо значение, свързани например с ширината на междурелсието. В допълнение на това е очевидно, че железопътният товарен транспорт или морският транспорт на кратки разстояния и по-специално взаимодопълващата се употреба на тези два вида транспорт имат потенциала да допринесат за интегрирането на икономиките на отдалечените региони. В този смисъл, а и за да се гарантира правилното функциониране на тези устойчиви видове транспорт, е необходимо да се развият и връзките с логистичните центрове за осигуряване на оптимален интермодален обмен и на ефективност на системата като цяло, като същевременно се избегне прекомерното натрупване на логистични съоръжения, без необходимите характеристики, които да насочат транспортната система към интермодалност и съ-модалност;

26. подкрепя идеята за подсилването на европейска транспортна политика, изградена върху ясни, последователни, изчерпателни и стабилни правила за потребителите и операторите, както и за въвеждане на усъвършенствани транспортни технологии и решения, и за изграждане или осъвременяване на подходяща инфраструктура. За тази цел ще е необходимо да се завърши изграждането на вътрешния пазар за транспортни услуги и да се премахнат нормативните, административните и техническите пречки пред всичките видове транспорт, както и да се прилагат последователно правилата за конкуренция, да се подобрят стандартите на обслужване и да се укрепят правата на потребителите;

27. във връзка с това е важно да не се вземат предвид само връзките на далечни разстояния, но също така и на подлежащите регионални мрежи. Освен това следва да се обърне специално внимание на пограничните региони, които имат свои специфични проблеми. Става дума по-специално за различията по отношение на системите на заплащане, на техническите връзки, на графика и на законодателните рамки;

28. припомня обаче, че отварянето на железопътните пазари все още не е напреднало в достатъчна степен. Поради това счита, че техническите и законови правила, на които се подчинява пазарът на железопътния транспорт, би трябвало да се подобрят и стандартизират. Същевременно следва да се въведат възможности за съфинансиране;

29. припомня, че когато е налице либерализиране и навлизане на нови участници на пазара това трябва да се съпътства от разпоредби, които да позволят увеличаване на пазарния дял на железопътния транспорт (по-конкретно: стандартизиране на оборудването, на условията за движение, на стандартите за безопасност за железопътните мрежи посредством ролята на европейските агенции), тъй като смята, че само по този начин ще се насърчи творчеството и създаването на разнообразни услуги в полза на потребителите и на истинско пренасочване към железопътния транспорт;

30. подчертава, че що се отнася до пренасочването от автомобилния към железопътния, речния и морския транспорт, целите на Бялата книга, която се стреми да намали дела на автомобилните превози на товари на разстояния над 300 км, не са достатъчно амбициозни (намаляване с 30 % до 2030 г. и с 50 % до 2050 г.); затова призовава Европейската комисия да предложи много амбициозна програма за създаване на железопътни магистрали в цяла Европа. Само този тип инфраструктура може да позволи да се премахне в дългосрочен план автомобилния превоз на товари на дълги разстояния, като се укрепва териториалното сближаване, по-специално с периферните държави;

31. подкрепя пълното прилагане на инициативата за Единно европейско небе и окончателното изграждане на вътрешния пазар на железопътни услуги. Освен това Комитетът смята за уместна идеята за „син пояс“ като първа стъпка към изграждането на солидна система за морски услуги, която следва да се допълва от концепцията за морските магистрали, включваща нова визия за значимостта на корабите като истински мобилни инфраструктури;

32. счита, че в особено висока степен следва да се имат предвид връзките на най-отдалечените региони с европейския континент и със съседните трети страни; традиционната недостатъчна достъпност на тези региони ги поставя в неблагоприятно положение и им пречи да участват пълноценно в единния европейски пазар и да развият своите икономики в зоните си на регионална интеграция;

33. изразява съжаление, че Бялата книга от 2011 г. представлява отстъпление в сравнение с тази от 2001 г. (с която бяха създадени морските магистрали) по отношение на политиката на насърчаване на морския транспорт, като по-специално съжалява за това, че приложеният към Бялата книга списък от инициативи не дава информация за бъдещето нито на морските магистрали, нито на програмата „Марко Поло“;

34. счита също така, че регионите, в които поради топографските условия емисиите, отделяни от транспорта, водят до значително по-сериозни последици (както планинските региони) се нуждаят от специално разработени разпоредби и мерки, за да се намали трафикът и свързаните с това последици до такава степен, че да се изключи увреждането на човешкото здраве, както и на околната среда;

35. смята, че следва да се положат допълнителни усилия за насърчаване на по-добри и по-ефикасни транспортни решения за подобряване на свързването на европейската континентална територия с островните и най-отдалечените региони, както и на всички тях с регионите, разположени отвъд външните граници на ЕС;

36. би искал също така да подчертае, че в допълнение към укрепването на връзките между източна и западна Европа е важно да се насърчат, по причини, свързани както със сближаването, така и с конкурентоспособността, връзките между централна Европа и външните граници и отдалечените региони на континента, които го свързват със средиземноморските и атлантическите зони. По отношение на това КР би искал да подчертае ключовото значение на пристанищата и летищата и на връзките им с вътрешността на страните за интегрирането на ЕС в световния пазар, по-специално с африканските, американските и азиатските региони, както и стратегическия потенциал на атлантическите острови като логистични транспортни платформи;

37. отбелязва, че се полагат особени усилия и за целенасочено изграждане на петте основни транспортни оси, определени от Европейската комисия в рамките на насоките за транспорта в Европа и съседните региони. Във връзка с това, по отношение на централната ос трябва да се постави искането за полагане на повече усилия от страна на ЕС и намиращите се по тази ос държави. Приветства се поставената цел да бъде гъвкаво изградена основната мрежа в рамките на ТЕМ-Т, която е в процес на създаване. Във връзка с това са необходими прозрачни методи за оценка, гарантиращи както сигурност за инвестициите, които трябва да бъдат направени, така и постоянно актуализиране и допълване на ТЕМ-Т;

38. приветства предложението за преразглеждане на регламента за слотовете, за да се осигури по-ефикасното използване на капацитета на летищата. Въпреки това е особено важно да се помисли внимателно преди да се вземат каквито и да било окончателни решения за въвеждане на нови оперативни графици, преди всичко за летищата, разположени в градските зони, където въздействието върху околната среда е по-значително;

39. подчертава колко е важно да се намери баланс между конкурентоспособността и социалния дневен ред чрез способите на социалния диалог, за да се предотвратят социални конфликти, които представляват доказана причина за значителни икономически загуби в редица отрасли;

40. приветства предложените инициативи за подобряване на сигурността чрез цялостен подход, който комбинира елементи на политика, законодателство и контрол на сигурността на въздушния и на морския транспорт. По-специално насърчаването на подобрени методи за скрининг, даващи възможност да се проверяват повече пътници с минимално неудобство, като същевременно се зачитат напълно техните основни права, е от изключително голямо значение;

41. споделя визията на Комисията за безопасност на пътищата под формата на „нулева смъртност“, като същевременно отчита многобройните предизвикателства, свързани с нея, както и амбициозността ѝ. Във връзка с това е желателно да се възприеме един различен подход, като например се създаде взаимовръзка между натовареността на движението и броя на жертвите на пътно-транспортни произшествия. В действителност съществуват големи различия между градовете и регионите по отношение на броя на жертвите по пътищата, както и по отношение на вече предприетите мерки. Въвеждането на обща норма би натоварило непропорционално тежко градовете и регионите, които имат въведени ефикасни мерки, позволяващи да се намали броят на смъртните случаи при пътно-транспортни произшествия. Освен това пътната безопасност не зависи единствено от технологията, но и от поведението на хората. Във връзка с това КР препоръчва хармонизирането на периодичните инспекции на превозните средства и включването на обучение по пътна безопасност в програмите на школите за придобиване на

шофьорски умения в Европа. Такива хармонизирани периодични инспекции могат да се прилагат и в други области, например по отношение на емисиите на парникови газове; промяната на модела на поведение на хората също може да доведе до количествено намаляване на трафика и по този начин да допринесе значително за повишаване на пътната безопасност.

42. счита, че мерките по отношение на пътната безопасност следва да се основават на най-сполучливите примери от практиката; следва да се остави свобода за приспособяването и адаптирането на тези примери към съответната местна ситуация. В този контекст ние бихме искали да се позовем и на предишно становище на КР относно политическите насоки за пътната безопасност от 2011 г. до 2020 г.;

43. когато става дума за железопътния транспорт, прилагането на европейската система за сигнализация и управление на железопътното движение (ERTMS) за всички железопътни линии в един напълно либерализиран пазар следва да се превърне в правило. Във връзка с това следва да се обърне специално внимание на трансграничните сектори, при които различията в системите за сигурност все още са причина за намалена пропускателна способност на някои места;

44. във връзка с това подчертава отново подкрепата си за идеята да се хармонизират различните определения за тежка телесна повреда, за да може по-добре да се наблюдава и оценява ефективността на политиката за пътната безопасност. Освен това Комитетът предлага да се осигури достъп до и оперативна съвместимост на регистрите на пътно-транспортните нарушения, което ще даде възможност да се прилагат санкции, като се отчетат надлежно нарушенията, извършени в други държави-членки;

#### **Иновативност в полза на бъдещето – технология и поведение**

45. силно подкрепя представената в Бялата книга визия за европейска транспортна изследователска и иновационна политика, която предвижда полагането на съвместни комбинирани изследователски усилия; също така изразява съгласие с областите, в които трябва да бъдат извършени действия, по-специално по отношение на ефикасността на превозните средства чрез нови двигатели, материали и дизайн; по отношение на употребата на по-чиста енергия чрез нови енергийни източници и задвижващи системи; и по отношение на подобреното използване на мрежата и на по-безопасното и по-сигурното ѝ функциониране чрез информационни и комуникационни системи;

46. приветства представеното в Бялата книга предложение за определяне на подходящи стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от превозните средства във всички видове транспорт, за установяване на правила за оперативна съвместимост на инфраструктурата за зареждане на екологично чисти превозни средства, както и за изготвяне на насоки и стандарти за инфраструктурите за зареждане с гориво, като всичко това следва да се направи с участието на местните и регионалните власти;

47. подчертава значението на европейската политика на намаляване при източника на замърсяването от превозните средства посредством норми за емисиите на парникови газове и за атмосферното и шумовото замърсяване, както и норми за увеличаване на активната и пасивната безопасност на автомобилите; във връзка с това е абсолютно необходимо въвеждането на значителни технически подобрения в автомобилната технология да се обвърже със спазването на емисионните прагове за шумово замърсяване и опазване на чистотата на въздуха.

48. смята, че поведението при пътуване и шофиране е от ключово значение за пълното изпълнение на целите, поставени

в Бялата книга, и във връзка с това приветства всички включени в нея инициативи за насърчаване на информираността относно наличието на алтернативи на индивидуалния конвенционален транспорт, както и мерки, предназначени за подобряване на поведението на шофиране; независимо от това смята, че е нужно да се направи повече по отношение на поведението на пътуване, по-специално да се подготви европейската общественост да развие ново отношение към мобилността, но и да се адаптира подходящата транспортна инфраструктура;

### Градска мобилност

49. приветства предложенията относно плановете за градска мобилност, включени в Бялата книга. Изготвянето на устойчиви плановете за градска мобилност най-малкото за по-големите градове е едно от основните искания, отправени от КР в неговото становище в Зелената книга;

50. посочва наблюдението на Комисията, че голяма част от външните въздействия на транспортната система се проявяват предимно в гъсто населени области. Местните и регионалните власти знаят най-добре как трябва да се решават подобни проблеми. Поради това е важно те да разполагат с инструментариума за отстраняване на проблемите. Принципът на субсидиарност следва да се спазва, но ЕС може да подпомага местните и регионалните власти в тяхната работа, като ги окуражава за сътрудничество и обмен на опит и дава импулси за промяна на нагласите;

51. застъпва се за мерки за стимулиране във връзка с подготовката на плановете и проверки за устойчива градската мобилност, като вземането на решенията бъде оставено на заинтересованите местни и регионални власти при пълно спазване на принципа на субсидиарност; припомня свое предходно предложение относно въвеждането на нов финансов инструмент за финансовите перспективи за периода 2014-2020 г., позволяващ съфинансирането на плановете. Подаването на заявка за проверка на градската мобилност може например да допринесе за процеса на учредяване на европейска награда за отличаване на изключителни и лесни за тиражиране инициативи в областта на транспорта. Тази награда би могла, от своя страна, да стане част от равностойния вариант на предложената от КР в миналото общоевропейска схема „зелен флаг“, при която се награждават градски райони с ниска степен на замърсяване и задръстване;

52. изразява убеждението, че добре устроените градове, които възприемат по-ефикасни производствени процеси и преустановяват неудачните транспортни решения, осигуряват по-голям достъп до стоки, хора и услуги; във връзка с това препоръчва работата по въпросите на градското планиране и планирането на мобилността да се извършва по един по-интегриран начин;

53. следи с очакване местните инициативи, в които се предвижда въвеждане на схеми за таксуване на потребителите на градски пътища и за ограничаване на достъпа, и подкрепя въвеждането на общи технически стандарти, осигуряващи оперативна съвместимост така, че да се избегне възможността тези местни инициативи да създадат нови технически бариери пред свободното движение на територията на Европейския съюз;

54. подчертава водещата роля на технологичните и организационните решения като информационните технологии в подпомагането на новите форми на мобилност, основаващи се на комбинираното използване на всички видове транспорт за пътуване и превоз на товари (напр. интермодални електронни системи за издаване на билети, интермодална документация за товарни превози, електронна маршрутизация, проследяване на товари, доставка на информация в реално време), с цел оптими-

зиране на използването на съществуващия лекотоварен транспорт (съвместни автомобилни паркове, развиване на използването на електрически автомобили на кратки разстояния, съвместно ползване на превозни средства или съвместно пътуване на повече лица в един автомобил, структуриране на превозите и връзките, приоритетно използване на автобуси и трамваи), тъй като управлението на местната и регионалната транспортна система е важна цел, която не е изтъкната в Бялата книга;

55. застъпва се за изготвяне на стратегия за придвижване в посока на „нулеви емисии в градската логистика“, която да съчетава всички аспекти на териториалното планиране, достъпа до железопътни линии и речен и морски транспорт, таксуване и стандарти за технологиите за превозните средства чрез насърчаването на съвместните обществени поръчки за превозни средства с ниски емисии в автомобилните паркове със стопанска цел (микробуси за доставка, таксита, автобуси и т.н.);

56. отправя искане връзката между градското измерение на транспортните политики и по-общото понятие за устройство на територията да бъде взета предвид в по-голяма степен с цел не само подобряване на градския транспорт и инфраструктурата, но и борба срещу разрастването на градовете и преосмисляне на отношенията между градовете и непосредственото им обкръжение (градска и селска среда); във връзка с това следва да се обърне особено внимание на укрепването на пътническия обществен транспорт на къси разстояния;

### Модерна инфраструктура, интелигентно ценообразуване и финансиране

57. като част от текущия преглед на политиката за TEN-T подкрепя създаването на основна мрежа на стратегическа европейска инфраструктура, интегрираща всички региони на Европейския съюз и основните отправни точки за транспорта и логистиката, и оформянето на Единно европейско транспортно пространство, в което следва да се премахнат затрудненията и да се предвидят подходящи връзки със световния пазар;

58. отбелязва, че заявените в Бялата книга цели не могат да бъдат напълно постигнати, ако не се обезпечат подходящите за това финансови средства, при отчитане на регионалната специфика на сближаването на различните държави-членки и поетите ангажменти по линията на Пакта за стабилност и растеж. Следва да се отбележи, че в Бялата книга темата за бюджетните и извънбюджетните ресурси, които следва да бъдат заделени за транспортната политика на ЕС и инфраструктурите се избягва. Във връзка с това КР подкрепя предложението за европейски заем или емитиране на еврооблигации като основни инструменти за финансиране на необходимите транспортни инфраструктури. КР припомня, че за тези мащабни инвестиции ще бъде необходима истинска политическа воля на най-високо равнище, в противен случай амбициите на европейската транспортна политика, необходими за регионалната конкурентоспособност, ще си останат в сферата на добрите пожелания;

59. отбелязва, че политиката на сближаване има свои собствени цели, бидейки част от един интегриран подход за регионално развитие, и че не е желателно бюджетът ѝ да се използва за финансиране на европейската политика за транспортната мрежа. Необходимо е обаче да се насърчи съгласуваността между инфраструктурните проекти, финансирани от политиката на сближаване и целите на европейската транспортна политика;

60. настоява за необходимостта от преглед на предвидените за транспортната инфраструктура ресурси, предложени в бъдещия бюджет на ЕС, и от още по-активно насърчаване на частния сектор да поема ангажменти по по-прозрачен начин. Освен това Комитетът също така изразява подкрепата си за въвеждане на нови финансови инструменти за транспортния сектор, по-специално чрез инициативата на ЕС „Облигации за проекти“;

61. отбелязва, че интернализацията на външните разходи, премахването на данъчните нарушения и неправомерните субсидии, както и свободната и лоялна конкуренция следва да са част от бъдещия модел, който се основава върху съгласуване на пазарния избор с нуждите на устойчивото развитие; във връзка с това Комитетът подкрепя подход на интелигентно ценообразуване и данъчно облагане, целящ пълната и задължителна интернализация на външните разходи във връзка с пътния и железопътния транспорт, със замърсяването и шума на територията на пристанищата и летищата и със замърсяването на въздуха в морето, и се застъпва за разглеждане на възможността за задължителна интернализация на таксите във връзка с всички вътрешни водни пътища на територията на ЕС. Липсата на достатъчно транспортни алтернативи към и от островните и най-отдалечените територии ще бъде взета под внимание при определяне на приложимите тарифи за интернализация на външните разходи за транспорт;

62. набляга обаче върху необходимостта от отчитане на конкретните ограничения на отдалечените региони в бъдещите разпоредби за интернализация на външните разходи (евровинетка и др.). Всички разпоредби, които не взимат под

внимание неблагоприятния фактор разстояние, биха санкционирали икономическите оператори в отдалечените територии;

63. подчертава, че независимо от важноста на тази мярка, целите, поставени за изпълнение до 2016 г. и 2020 г. изглеждат твърде амбициозни и от гледна точка на предишния и настоящия опит (например законодателството, свързано с Евровинетката), твърде трудни за изпълнение;

#### **Външното измерение**

64. изцяло подкрепя трактовката на Бялата книга по отношение на външното измерение; във връзка с това подчертава колко е важно да се разшири обхватът на правилата за вътрешния пазар чрез работа в международни организации, като се съдейства за утвърждаването на европейските стандарти, свързани с безопасността, сигурността, защита на личния живот и опазване на околната среда по целия свят, по пътя на двустранно и многостранно сътрудничество, и като се стимулира диалогът по въпросите на транспорта с основните партньори;

65. призовава Европейската комисия да разработи по-добре концепцията за международното измерение на системата на европейския транспорт и настоява Комисията да включи изцяло средиземноморското и атлантическо измерение на транспорта, което оказва определено въздействие върху развитието на транспорта в Европейския съюз и представлява важно средство за укрепване на необходимото сътрудничество между двата бряга на Средиземно море, както и за конкурентно и устойчиво участие на световния пазар.

Брюксел, 30 юни 2011 г.

*Председател*  
*на Комитета на регионите*  
Mercedes BRESSO