

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 28.3.2011
COM(2011) 144 окончателен

БЯЛА КНИГА

**Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство –
към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на
ресурсите**

SEC(2011) 359 окончателен
SEC(2011) 358 окончателен
SEC(2011) 391 окончателен

СЪДЪРЖАНИЕ

БЯЛА КНИГА Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите.....	1
1. Подготовка на европейското транспортно пространство за бъдещето	3
2. Концепция за конкурентоспособна и устойчиво развита транспортна система ..	5
2.1. Растеж в транспорта и подпомагане на мобилността при същевременно постигане на заплануваното намаление на емисиите с 60 %	5
2.2. Ефективна основна мрежа за многовидово междуградско пътуване и транспорт	7
2.3. Равностойни условия в световен мащаб за пътуването на дълги разстояния и междуконтиненталния товарен транспорт	8
2.4. Екологично чист градски транспорт и пътуване до работното място.....	9
2.5. Десет цели за конкурентоспособна и ефективна транспортна система: целеви показатели за реализиране на намалението на емисии от парникови газове с 60 %	10
3. Стратегията – какво трябва да се направи	12
3.1. Единно европейско транспортно пространство.....	12
3.2. Нововъведения за бъдещето – технологии и поведение.....	14
3.3. Модерна инфраструктура, интелигентно ценообразуване и финансиране	16
3.4. Външното измерение.....	19
4. Заключение.....	20

1. ПОДГОТОВКА НА ЕВРОПЕЙСКОТО ТРАНСПОРТНО ПРОСТРАНСТВО ЗА БЪДЕЩЕТО

1. Транспортът е от основно значение за нашата икономика и общество. Мобилността е жизнено важна за вътрешния пазар и за качеството на живот на гражданите, когато се възползват от правото си на свободно придвижване. Транспортът способства за икономически растеж и разкриване на нови работни места: той трябва да бъде устойчиво развит в светлината на новите предизвикателства, пред които се изправяме. Транспортът е глобален сектор, така че ефективните действия в него изискват добро международно сътрудничество.
2. Бъдещото благоденствие на нашия континент ще зависи от способността на всичките му региони да продължат да бъдат конкурентоспособни и напълно интегрирани в световната икономика. Ефективният транспорт е от съществена значимост за постигането на тази цел.
3. Европейският транспорт се намира на кръстопът. Някои стари предизвикателства остават, а възникват и нови.
4. Трябва да се направи още много за завършването на *вътрешния пазар на транспорта*, където все още се наблюдават значителни слабости и бариери. Трябва да преразгледаме тези въпроси – как по-добре да откликнем на желанието на нашите граждани да пътуват и на нуждата на икономиката ни от транспорт на стоки, като същевременно очакваме ограничения на ресурсите и на околната среда. Транспортните системи на източната и западната част на Европа трябва да бъдат обединени, за да отразяват напълно транспортните нужди на почти целия континент и нашите 500 милиона граждани.
5. В следващите десетилетия петролът ще стане по-оскъден и доставките му ще бъдат все по-несигурни. Както Международната агенция по енергетика посочи неотдавна, колкото по-неуспешно се борим срещу високите въглеродни емисии, толкова по-голямо ще е повишението на цените на петрола. През 2010 г., за внос на петрол ЕС изразходва около 210 милиарда EUR. Ако не вземем мерки срещу тази зависимост от петрола, възможността хората да пътуват и нашата икономическа сигурност ще претърпят сериозни поражения с тежки последици за инфлацията, търговския баланс и общата конкурентоспособност на икономиката на ЕС.
6. Същевременно ЕС призова, подкрепен от международната общност, към драстично намаляване на емисиите на парникови газове в световен мащаб, с цел да се ограничи изменението на климата под 2°C. Като цяло, за да достигне целта си, до 2050 г. ЕС трябва да намали емисиите си с 80-95 % под нивата от 1990 г. в контекста на необходимите намаления в развитите страни като група. Анализът на Комисията¹ показва, че докато в другите сектори могат да се постигнат по-големи съкращения, от транспортния сектор се очаква

¹ Виж Съобщение на Комисията „Пътна карта за постигането на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност до 2050 г.“, COM (2011)112.

намаляване на парниковите газове (ПГ) с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г.², а той остава значителен и все още растящ източник на ПГ. Целта на транспортния сектор е до 2030 г. да намали емисиите на ПГ с около 20 % под нивото им от 2008 г. Като се има предвид значителното нарастване на емисиите от транспорт през последните две десетилетия, това би ги довело въпреки всичко до ниво с 8 % над това от 1990 г.

7. От първата голяма петролна криза преди 40 години — въпреки техническия прогрес, потенциала за изгодни подобрения на енергийната ефективност и политическите усилия — транспортната система не се е променила из основи. Транспортът повиши енергийната си ефективност, но транспортът в ЕС все още зависи от петрол и петролни продукти за покриване на 96 % от енергийните си нужди. Транспортът стана по-екологичен, но повишените обеми означават, че той си остава основен източник на шум и местно замърсяване на въздуха.
8. *Новите технологии* за превозни средства и управление на трафика ще бъдат от централно значение за намаляване на транспортните емисии в ЕС и останалата част от света. Надпреварата за устойчива мобилност се води в световен мащаб. Забавените действия и колебливото въвеждане на нови технологии могат да обрекат транспортната промишленост на ЕС на необратим упадък. Транспортният сектор на ЕС е изправен пред растяща конкуренция в бързо развиващите се световни транспортни пазари.
9. Много европейски предприятия са световни лидери в инфраструктурата, логистиката, системите за управление на трафика и производството на транспортно оборудване, но сега, когато други региони в света започват мащабни, амбициозни инвестиционни програми за модернизиране на транспорта и инфраструктурата, жизнено важно е европейският транспорт да продължи да се развива и да инвестира, за да запази конкурентното си положение.
10. *Инфраструктурата* придава форма на мобилността. Съществена промяна в транспорта е невъзможна без подкрепата на адекватна мрежа и интелигентното ѝ използване. Като цяло, инвестициите в транспортната инфраструктура имат положителен ефект върху икономическия растеж, създават благосъстояние и нови работни места, улесняват търговията, географската достъпност и мобилността на гражданите. Инфраструктурата трябва да се планира така, че да се увеличи максимално положителното влияние върху икономическия растеж и се сведат до минимум отрицателните последици за околната среда.
11. Задръстването е основен проблем, особено по пътищата и във въздушното пространство, и застрашава достъпността. Освен това, транспортната инфраструктура в източната и западната част на ЕС е развита неравномерно и трябва да се уеднакви. Наблюдава се повишен натиск върху наличните обществени ресурси за финансиране на инфраструктурата и е нужен нов подход към финансирането и ценообразуването.

² Това би съответствало на намаление на емисиите с около 70 % под нивата от 2008 г.

12. От публикуваната през 2001 г. Бяла книга за транспорта досега беше постигнато много. Осъществи се по-нататъшното отваряне на пазара във въздушния, автомобилния и отчасти в железопътния транспорт. Успешно стартира Единното европейско небе. Сигурността и безопасността на всички видове транспорт се повишиха. Бяха приети нови правилници за условията на труд в сектора и за правата на пътниците. Трансевропейските транспортни мрежи (финансирани от програмата TEN-T, структурните фондове и кохезионния фонд) допринесоха за териториалното сближаване и изграждането на високоскоростни железопътни линии. Международните връзки и сътрудничество бяха заздрави. Много беше направено и за подобряването на екологичните показатели на транспорта.
13. И въпреки това, транспортната система не е устойчива. Ако отправим поглед 40 години напред в бъдещето, ще стане ясно, че транспортът не може да продължи да се развива в същата посока. Ако се придържаме към подхода „всичко остава както досега“, петролната зависимост на транспорта ще остане съвсем малко под 90 %³, като възобновяемите източници на енергия едва ще превишат целта от 10 % за 2020 г. До 2050 г., емисиите на въглероден диоксид от транспорта ще останат с една трета по-високи от нивото си през 1990 г. Разходите, предизвикани от задръствания, ще се повишат с 50 % до 2050 г. Разликата в достъпността на централните и периферните райони ще се увеличи. Социалната цена на произшествията и шума ще продължи да се покачва.⁴
14. Като се опира на извлечените поуки, настоящата пътна карта предлага глобален поглед върху развитието в транспортния сектор, върху бъдещите предизвикателства пред него и върху политическите инициативи, които е необходимо да се разгледат. Концепцията на Комисията за бъдещето на транспорта е представена във втората част. Ключовите мерки за постигането ѝ са очертани в трета част, обобщени в Приложение I и по-подробно представени в придружаващия работен документ на службите на Комисията.

2. КОНЦЕПЦИЯ ЗА КОНКУРЕНТОСПОСОБНА И УСТОЙЧИВО РАЗВИТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

2.1. Растеж в транспорта и подпомагане на мобилността при същевременно постигане на заплануваното намаление на емисиите с 60 %

15. Предприемането на решителни действия носи значителни ползи. Транспортната промишленост сама по себе си представлява важна част от икономиката: в ЕС, в нея са пряко заети около 10 милиона души. Тя генерира около 5 % от БВП.

³ Дори и при този сценарий ще има известно повишение в потреблението на биогорива и електричество спрямо сегашното потребление.

⁴ Описание на възможното развитие на транспорта до 2050 г., ако не се въведат нови политики за промяна на тенденциите (референтен сценарий) е предоставено в приложение 3. „Референтен сценарий (2010 г.-2050 г.)“ за оценка на въздействието на бялата книга върху транспорта.

16. ЕС и правителствата трябва да внесат яснота относно бъдещите политически рамки (ославяйки се до възможно най-голяма степен на пазарни механизми) за производителите и промишлеността, за да могат те да планират инвестиции. Съгласуваността на равнище ЕС е особено важна. Ситуация, при която например една държава-членка решава да инвестира само в електромобили, докато друга държава-членка — само в биогорива, ще обезсмисли концепцията за свободно пътуване през Европа.
17. Предизвикателството е да се премахне зависимостта на транспортната система от петрола, без да се жертва ефективността ѝ и без да се застрашава мобилността. В съзвучие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, заложената в стратегията „Европа 2020“⁵ и новия план за енергийна ефективност от 2011 г.⁶, главната цел на европейската транспортна политика е да помогне за създаването на система, която подкрепя европейския икономически прогрес, подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността, като същевременно използва ресурсите по-ефективно. На практика транспортът трябва да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите.
18. Ограничаването на мобилността не е алтернатива.
19. Трябва да се развият нови транспортни схеми, чрез които по-големи обеми от товари и по-голям брой пътници се придвижват съвместно до местоназначението си от най-ефективната комбинация от видове транспорт. Индивидуалният транспорт се използва за последните мили от пътуването и се осъществява с екологично чисти превозни средства. Информационната технология осигурява по-прости и по-благонадеждни трансфери. Потребителите на транспорта плащат пълните транспортни разходи, а в замяна получават по-малко задръствания, повече информация, по-добро обслужване и повече безопасност. Бъдещото развитие трябва да разчита на няколко насоки:
- подобряване на енергийната ефективност на превозните средства от всички видове транспорт Развиване и внедряване на устойчиви горива и системи за задвижване,
 - оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително чрез по-широкото използване на видове транспорт с присъщо по-ефективно използване на ресурсите там, където други технологични нововъведения може да се окажат недостатъчни (например при товарния превоз на дълги разстояния),
 - по-ефективното използване на транспорта и инфраструктурата чрез подобрени системи за управление на трафика и информационно обслужване (например ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS) и

⁵ COM(2010) 2020.

⁶ COM(2011) 109.

усъвършенствани логистични и пазарни мерки, като например пълно развитие на интегриран европейски железопътен пазар, снемане на ограниченията за каботаж, премахване на бариерите пред морския транспорт на близки разстояния, свободно ценообразуване и т.н.

20. Трябва да се действа незабавно. За инфраструктурата са нужни много години за планиране, изграждане и оборудване: влаковете, самолетите и корабите се използват десетилетия и изборите, които направим сега, ще определят облика на транспорта през 2050 г. Трябва да действаме на европейско ниво, за да можем да определим посоката на промяна на транспорта заедно с партньорите си, а не тя да бъде решена другаде.

21. Да разрешим горепосочените проблеми означава да постигнем много трудни цели до 2050 г. и да се изправим пред някои предизвикателства до 2020/2030 г., за да сме сигурни, че се движим в правилната посока. Потенциалът за промяна в начина на работа на транспорта е различен в различните сегменти, тъй като технологичните алтернативи са различни за всеки сегмент. Затова в следващите страници концепцията на Комисията разглежда три големи транспортни сегмента: средни разстояния, дълги разстояния и градски транспорт. Постигането на тази промяна ще зависи от много участници — ЕС, държавите-членки, регионите, градовете, но също така и промишлеността, социалните партньори и гражданите ще играят важна роля.

2.2. Ефективна основна мрежа за многовидово междуградско пътуване и транспорт

22. В сегмента на средните разстояния новите технологии не са достатъчно зрели и изборът на видовете транспорт е по-ограничен, отколкото в града. Точно тук обаче, действията от страна на ЕС могат да окажат най-непосредствено влияние (по-малко ограничения, произтичащи от субсидиарност или международни споразумения). Превозните средства с по-ефективно използване на ресурсите и екологично чистите горива едва ли ще постигнат необходимите намаления на емисиите и със сигурност няма да разрешат проблема със задръстванията. Те трябва да бъдат съпътствани от консолидацията на големи обеми за трансфер на дълги разстояния. Това означава по-широко използване на градски и междуградски автобуси, железопътен и въздушен транспорт за пътници и товари, многовидови решения, които разчитат на водни и релсови пътища за дълги разстояния.

23. По-добрата интеграция на мрежите на различните видове транспорт ще доведе до по-добър избор на видове: летища, пристанища, железопътни гари, метростанции и автогари трябва да се свързват все по-тясно и да се преобразуват в мултимодални платформи за връзка за пътниците. Онлайн-системи за информация, електронна резервация и плащане, които обхващат всички видове транспорт, ще улеснят многовидовото пътуване. По-широката употреба на колективните видове транспорт трябва да бъде съпътствана от подходящ набор права на пътниците.

24. Превозът на товари на кратки и средни разстояния (под около 300 км)⁷ в по-голямата си част ще продължи да се извършва с товарни автомобили. Затова е важно не само да се насърчават алтернативните транспортни решения (железни и водни пътища), но и да се подобри ефективността на товарните автомобили чрез развитието и въвеждането на нови двигатели и екологично чисти горива, използването на интелигентни транспортни системи и по-нататъшни мерки за подобряване на пазарните механизми.
25. На по-дълги разстояния алтернативите за намаляване на емисиите на парникови газове по пътищата са по-ограничени, затова мултимодалността на товарния транспорт трябва да стане икономически привлекателна за превозвачите. Нужен е ефективен комбиниран транспорт. ЕС има нужда от специално разработени коридори за превоз на товари, оптимизирани от гледна точка на разхода на енергия и емисиите, с минимално въздействие върху околната среда, но и привлекателни със своята благонадеждност, редки задръствания и ниски оперативни и административни разходи.
26. Понякога железопътният транспорт се разглежда като непривлекателен вид, особено за превоз на товари. Но примери от някои държави-членки доказват, че той може да предложи качествени услуги. Предизвикателството се състои в това да се гарантира структурна промяна, която да помогне на железопътния транспорт да се конкурира ефективно с другите видове и да поеме значително по-голяма част от товарните превози на средни и дълги разстояния (както и пътници — виж по-долу). За разширяването или модернизирването на капацитета на железопътната мрежа ще са необходими значителни инвестиции. Трябва постепенно да се въведе нов подвижен състав с тихи спирачки и автоматично прикачване.
27. По крайбрежието са необходими повече и ефективни входни пунктове към европейските пазари, за да се избегне ненужният трафик, прекосяващ Европа. Морските пристанища играят важна роля като логистични центрове и изискват ефективни връзки с вътрешността на страната. Тяхното развитие е от особено значение за поемане на нарасналите обеми от товари както от каботаж в рамките на ЕС, така и от останалата част на света. Вътрешните водни пътища там, където има неоползотворен потенциал, трябва да играят все по-важна роля особено за превозването на стоки към вътрешността, както и за свързване на европейските морета.
- 2.3. Равностойни условия в световен мащаб за пътуването на дълги разстояния и междуконтиненталния товарен транспорт**
28. Морският и въздушният сектор са глобални по самата си същност. Във въздушния сектор трябва да се цели подобрене на ефективността на транспортните средства и операциите по управление на трафика. Това ще осигури конкурентно предимство в допълнение на намалението на емисиите; нужно е обаче да се подходи внимателно, за да се избегнат прекалените натоварвания на дейностите в ЕС, което би застрашило ролята на ЕС като

⁷ Повече от половината стоки (като тегло) в автомобилния транспорт се превозват на разстояния под 50 км и повече от три четвърти — на разстояния под 150 км, според изчисления въз основа на данните от Евростат.

световен авиационен център. Капацитетът на летищата трябва да се оптимизира, а където е необходимо, да бъде увеличен, за да поеме нарасналите нужди за пътуване до и от трети държави и райони на Европа с лоши връзки, което може да доведе до увеличение над два пъти на въздушнотранспортните дейности в ЕС до 2050 г. В други случаи (високоскоростният) железопътен транспорт би трябвало да поеме голяма част от трафика на средни разстояния. Авиационният сектор на ЕС трябва да се превърне във водеща сила в употребата на горива с ниски емисии на парникови газове, за да постигнем целите за 2050 г.

29. В областта на морския транспорт нуждата от създаването на равностойни условия в световен мащаб е също толкова належаща⁸. ЕС трябва да се стреми — в сътрудничество с ММО и други международни организации — към всеобщо използване и налагане на високи стандарти на безопасност, сигурност, защита на околната среда и условия на труд и за елиминиране на пиратството. Екологичните показатели на корабоплаването могат и трябва да бъдат подобрили както чрез технологии, така и чрез по-добри горива и дейности. Като цяло, емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт трябва да бъдат понижени с 40 % (ако е изпълнимо — 50 %) до 2050 г. в сравнение с нивата от 2005 г.

2.4. Екологично чист градски транспорт и пътуване до работното място

30. В градовете преминаването към по-екологичен транспорт се улеснява от по-ниските изисквания към пробег на превозните средства и по-голямата гъстота на населението. Изборът на средства за обществен транспорт е по-голям, налице са и алтернативи като ходене пеш и каране на велосипед. Градовете страдат най-много от задръствания, лошо качество на въздуха и шумово замърсяване. Градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69 % от пътно-транспортните произшествия възникват в градовете. Постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива⁹ от градската среда е съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, на емисиите на парникови газове, както и на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. То ще трябва да бъде съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства.
31. По-голям дял на пътуванията с колективен транспорт, съчетан с минимум на задълженията за обслужване, ще позволи нарастване на гъстотата и честотата на обслужването, като по този начин ще породи положителен цикъл за видовете обществен транспорт. Управлението на търсенето и планирането на земеползването могат да понижат обема на трафика. Улесняването на пешеходците и велосипедистите трябва да се превърне в неотменна част на градската мобилност и оформлението на инфраструктурата.

⁸ ЕС е разработил и интегрирана морска политика, която поставя морския транспорт в по-широк контекст на управление, конкурентоспособност и регионални стратегии. Вж. COM (2009)540.

⁹ Терминът „задвижвани с конвенционални горива“ се отнася до превозни средства, които използват нехибридни двигатели с вътрешно горене (ДВГ).

32. Употребата на по-малки, по-леки и по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка са особено подходящи за въвеждането на алтернативни горива и системи за задвижване. Те могат да дадат значителен принос към намаляването на въглеродната интензивност на градския транспорт, като същевременно служат и за изпитателен стенд за нови технологии и възможност за ранно реализиране на пазара. Пътните такси и премахването на несправедливото данъчно облагане също могат да съдействат за насърчаване на използването на обществения транспорт и постепенното въвеждане на алтернативни принципи на задвижване.
33. Взаимодействието между товарния превоз на дълги разстояния и транспорта в крайната отсечка (т.нар. „последна миля“) трябва да се организира по-ефективно. Целта е да се ограничат индивидуалните доставки, най-„неефективната“ част от пътуването, до възможно най-късата отсечка. Използването на интелигентни транспортни системи допринася за управлението на трафика в реално време, като съкращава времето за доставка и задръстванията в крайната отсечка. Това би могло да се постигне с градски товарни автомобили с ниски емисии. Използването на електрически, водородни и хибридни технологии ще намали не само емисиите, но и шума, като направи възможно по-голяма част от товарния превоз в градските райони да се извършва през нощта. Това ще облекчи проблема със задръстванията по пътищата през пиковите часове сутрин и следобед.

2.5. Десет цели за конкурентоспособна и ефективна транспортна система: целеви показатели за реализиране на намалението на емисии от парникови газове с 60 %

Развиване и внедряване на устойчиви горива и системи за задвижване

- (1) Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поетапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г.¹⁰
- (2) Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40 % до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %) ¹¹.

Оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове с по-висока енергийна ефективност

- (3) До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

¹⁰ Това също така би намалило съществено други вредни емисии.

¹¹ Виж Съобщение на Комисията „Пътна карта за постигането на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност до 2050 г.“, COM (2011)112.

- (4) До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път.
- (5) Пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г., висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г. и съответния набор от информационни услуги.
- (6) До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.

Повишаване на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули

- (7) Внедряване на модернизирания инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR¹²) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско авиационно пространство. Внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN и LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео).
- (8) Да създаде рамката на европейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния транспорт до 2020 г.
- (9) Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.
- (10) Да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията (включително вредни субсидии), генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции.

¹² В съответствие с европейския генерален план за УВД.

http://ec.europa.eu/transport/air/index_en.htm

¹³ В съответствие с европейския план за внедряване на ERTMS. Виж Решение С(2009) 561 на Комисията.

¹⁴ В съответствие с плана за изпълнение Easy Way 2. Виж Решение С(2010) 9675 на Комисията.

¹⁵ Директива 2002/59/ЕО за създаване на система за наблюдение и информация за плавателните съдове на Общността (ОВ L 208, 5.8.2002 г.), изменена от Директива 2009/17/ЕО (ОВ L 131, 28.5.2009 г.).

¹⁶ Виж Директива 2005/44/ЕО.

3. СТРАТЕГИЯТА – КАКВО ТРЯБВА ДА СЕ НАПРАВИ

34. Осъществяването на горната концепция изисква ефективна рамка за потребителите и доставчиците на транспортни услуги, ранно внедряване на нови технологии и развитие на адекватна инфраструктура:

– продължават да съществуват пречки пред гладкото функциониране на ефективна конкуренция на вътрешния пазар. Целта за следващото десетилетие е да се създаде истинско Единно европейско транспортно пространство, като се премахнат остатъчните бариери между видовете транспорт и националните системи, улесни се процесът на интеграция и се подпомогне появата на мултинационални и многовидови доставчици на транспортни услуги. Дейността на Комисията в тази област ще бъде допълнена от внимателно прилагане на правилата за конкуренция във всички видове транспорт. За да се избегнат напрежение и нарушения, по-високата степен на сближаване, налагането на правила за безопасност, сигурност, екологичност и социална справедливост, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите трябва да станат неотменна част от тази стратегия.

– нововъведенията са от съществено значение за тази стратегия.¹⁷ Изследователската дейност в ЕС трябва да покрива пълния цикъл от изследвания, нововъведения и внедряване, като се съсредоточи върху най-обещаващите технологии и събере заедно всички заинтересовани страни¹⁸. Нововъведенията могат да играят роля и за насърчаването на устойчиво поведение.

– Усилията за създаване на по-конкуренспособна и устойчива транспортна система трябва да включват и обмисляне на нужните характеристики на мрежата и да предвиждат адекватни инвестиции. Политиката на ЕС за транспортната инфраструктура има нужда от обща концепция и достатъчни ресурси. Разходите за транспорта трябва да се отразяват в цената му без нарушения на правилата на конкуренцията.

35. Приложение I на настоящото съобщение съдържа списък с предвидените инициативи. Работният документ на Комисията, придружаващ настоящото съобщение, съдържа допълнителни подробности.

3.1. Единно европейско транспортно пространство

36. Единното европейско транспортно пространство трябва да улесни придвижването на граждани и товари, да намали разходите и увеличи устойчивостта на европейския транспорт. **Единното европейско небе** трябва да се въведе както е предвидено и още през 2011 г. Комисията ще се занимае с капацитета и качеството на летищата. Областта, в която все още се

¹⁷ Виж съобщение на Комисията „Съюз за иновации“, COM(2010)546 и съобщение на Комисията „Програма за цифровите технологии в Европа“, COM(2010)245/2.

¹⁸ Що се отнася до екологично чистите и ефективни превозни средства, политиката ще се ръководи от Съобщение 2010/0186, което очертава технологично неутрален подход между алтернативните горива за двигатели с вътрешно горене, електромобилите и автомобилите с водородни горивни клетки.

наблюдават най-явните затруднения, е вътрешният пазар на услуги в железопътния сектор, чието завършване трябва да стане приоритет, за да се постигне **Единно европейско железопътно пространство**. Това включва и премахването на технически, административни и правни пречки, които все още препятстват влизането на националните железопътни пазари. Понататъшната интеграция на пазара за пътни товарни превози ще направи пътния транспорт по-ефективен и конкурентоспособен. В областта на морското корабоплаване, „**синият пояс**“ в моретата около Европа ще опрости формалностите за кораби, пътуващи между европейски пристанища и трябва да се създаде подходяща рамка, която да поеме европейските задачи в областта на вътрешния воден транспорт. Пазарният достъп до пристанищата трябва да се подобри още повече.

37. Отварянето към пазара трябва да бъде неизменно придружавано от **качествени работни места и условия на труд**, тъй като човешките ресурси са жизненоважен компонент на всяка висококачествена транспортна система. Широко известно е освен това, че недостигът на работна ръка и квалификации ще се превърне в сериозен проблем на транспорта в бъдеще. Важно е да се приведат в съответствие конкурентоспособността и социалните въпроси, като се разчита на социален диалог, за да се предотвратят социални конфликти, които доказано водят до сериозни икономически загуби в редица сектори, най-вече в авиацията.
38. **Сигурността на транспорта** е от първостепенна важност за ЕС. Всеобхватният подход на ЕС по въпросите на политиката, законодателството и наблюдението на сигурността на въздушния и морския транспорт трябва да се консолидира и затвърди чрез сътрудничество с основни международни партньори. За сигурността на пътниците трябва да се подобрят методите на скрининг, за да се гарантират високи нива на сигурност при минимални неудобства. Трябва да се помисли за подход, базиран на риска за сигурността от товари, произлизащи от страни извън ЕС. Нужно е също така да се намери подходящ европейски подход към сигурността на пътния транспорт в тези региони, където действията на ЕС имат добавена стойност.
39. Особено важно за европейския гражданин е създаването на рамката за **безопасен транспорт**. Ще бъде разработена европейска стратегия за безопасност на гражданското въздухоплаване, която включва приспособяването към нови технологии и, разбира се, международно сътрудничество с основните ни партньори. Трябва да се подходи проактивно към безопасността на пътническите кораби в морското корабоплаване. Системата за информация и контрол на движението на плавателните съдове SafeSeaNet ще се превърне в ядрото на всички инструменти за информационно обслужване на корабоплаването, поддържащи безопасността и сигурността на морския транспорт, както и опазването на околната среда от замърсявания, произлизащи от кораби. Така тя ще даде съществен принос към установяването на обща среда за обмен на информация от наблюдението на морската област на ЕС¹⁹ и ще поддържа създаването на общо морско пространство. За железопътния транспорт, хармонизацията и надзорът на

¹⁹ COM(2009)538 и COM(2010)584.

сертифицирането за безопасност са от особена важност за Единното европейско железопътно пространство. В тези три транспортни сектора европейските агенции за авиационна, морска и железопътна безопасност, създадени през последното десетилетие, играят изключително важна роля.

40. Макар че броят на жертвите в пътни произшествия в ЕС беше намален наполовина през последното десетилетие, през 2009 г. по пътищата на ЕС загинаха 34 500 души. Инициативите в областта на технологиите, изпълнението, обучението и особеното внимание към уязвимите участници в движението ще играят ключова роля за още по-драстичното намаляване на броя на жертвите.
41. **Качеството, достъпността и благонадеждността на транспортните услуги** ще придобият още по-голяма важност в следващите години, между другото и поради остаряването на населението и нуждата да се развива общественият транспорт. Привлекателни интервали на пътуване, комфорт, лесен достъп и благонадеждност на услугите, както и мултимодалната интеграция са основните характеристики на качеството на обслужване. Наличната информация за разписанията и алтернативните маршрути също е важна за гарантирането на непрекъсната мобилност от врата до врата както за пътници, така и за товари.
42. ЕС вече е разработил обхванат пакет от права на пътниците, по чиято консолидация ще се работи и занапред. След кризата, породена от облака вулканичен прах и преживените екстремни климатични условия през 2010 г. е очевидно, че има нужда от планове за непрекъсната мобилност, за да се гарантира мобилността на пътници и стоки в кризисна ситуация. Тези събития също така показаха нуждата от повишаване на устойчивостта на транспортната система чрез разработване на сценарии и планиране за извънредни ситуации.

3.2. Нововъведения за бъдещето – технологии и поведение

Европейска стратегия за изследвания, нововъведения и внедряване в областта на транспорта

43. „Израстването от етапа на петрола“ няма да е възможно, ако се разчита само на едно технологично решение. То се нуждае от нова концепция за мобилност, поддържана от набор нови технологии, както и по-устойчиво поведение.
44. Технологичните нововъведения могат да постигнат по-бърз и по-евтин преход към по-ефективна и устойчива европейска транспортна система, като действат по три основни фактора: ефективност на транспортните средства чрез нови двигатели, материали и дизайн; използване на по-чиста енергия чрез нови горива и системи за задвижване; по-добро използване на мрежата и по-безопасна и сигурна дейност чрез информационни и комуникационни системи. Синергичният ефект с други цели на устойчивостта като намаляването на зависимостта от петрола, конкурентоспособността на европейската автомобилна индустрия, както и ползите за здравето, особено подобреното качество на въздуха в градовете, са категорично доказателство,

че ЕС трябва да положи още повече усилия за ускоряване на развитието и ранно внедряване на екологично чисти транспортни средства.

45. Политиката за изследвания и нововъведения в областта на транспорта трябва последователно да поддържа развитието и внедряването на ключовите технологии, необходими за превръщането на транспортната система на ЕС в модерна, ефективна и удобна за потребителите система. За по-голяма ефективност, изследванията в областта на технологиите трябва да бъдат допълнени от системен подход, който взема предвид инфраструктурата, нормативните изисквания, координацията между множество участници и големи проекти за демонстрация, които да насърчават търговската реализация. Комисията ще създаде стратегия за нововъведения и внедряване за транспортния сектор в тясно сътрудничество със стратегическия план за енергийни технологии, като определи подходящи инструменти за управление и финансиране, за да гарантира бързото внедряване на резултатите от изследователската дейност.
46. Това ще се отнася и за въвеждането на системи за интелигентна мобилност, разработени в резултат на изследвания с финансиране от ЕС, например системата на бъдещето за управление на въздушния трафик (SESAR), европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) и информационните системи в железопътния сектор, системи за морско наблюдение (SafeSeaNet) информационно обслужване на речния транспорт (RIS), интелигентни транспортни системи (ITS) и оперативно съвместими взаимосвързани решения за следващото поколение системи за управление и информационно обслужване на многовидовия транспорт (включително и за плащане). Ще е необходим също така инвестиционен план за нова навигация, контрол на трафика и комуникационни услуги. От също такава важност е и изследователската дейност в областта на технологиите за задвижване на транспортни средства и алтернативните горива (инициативата „Екологичен автомобил“, инициативата „Чисто небе“)
47. Нововъведенията и внедряването трябва да бъдат подкрепени от добри условия на нормативната рамка. Защитата на личното пространство и личните данни ще трябва да се развива паралелно с по-широкото използване на информационните технологии. Изискванията за стандартизация и оперативна съвместимост, включително и на международно ниво, ще предотвратят технологичното разпокъсване и ще помогнат на европейските предприятия да се възползват най-пълно от целия европейски транспортен пазар и да създават пазарни възможности в световен мащаб.

Новаторски модели на мобилност

48. Новите концепции за мобилност не могат да бъдат наложени. За да се насърчава устойчивото поведение, трябва да се насърчава активно по-доброто планиране на мобилността. Информацията за всички видове транспорт, както за пътници, така и за товари, за възможностите за комбинираното им използване и за въздействието им върху околната среда трябва да стане широко достъпна. От съществено значение е интелигентното издаване на билети за няколко вида транспорт, с общи за ЕС стандарти, които зачитат правилата за конкуренция в ЕС. Това се отнася не само за превоза на пътници,

но и на товари, където са необходими по-добро електронно планиране на маршрута в различни видове транспорт, адаптирана правна среда (документация за различните видове транспорт на товари, застраховки, задължения) и информация за доставките в реално време също за по-малки пратки. ИКТ също имат потенциала да удовлетворят някои нужди за достъпност без допълнителна мобилност.

49. В контекста на градските зони е нужна смесена стратегия, включваща планиране на земеползването, схеми за ценообразуване, ефективен обществен транспорт и инфраструктура за немоторизирано придвижване, както и за зареждане на екологично чисти превозни средства, за да се намалят задръстванията и вредните емисии. Градове над определена големина трябва да бъдат насърчавани да разработват планове за градска мобилност, които съдържат всички тези елементи. Плановете за градска мобилност трябва да са в пълен синхрон с интегрираните градоустройствени планове. Ще е необходима общоевропейска рамка за постигане на оперативна съвместимост на схемите за таксуване на междуградските и градските участници в движението

3.3. Модерна инфраструктура, интелигентно ценообразуване и финансиране

Европейска мрежа за мобилност

50. Европа се нуждае от основна мрежа от коридори, които да пренасят големи и консолидирани обеми от товарен и пътнически транспорт с голяма ефективност и ниски емисии благодарение на широкото използване на по-ефективни видове в многовидови комбинации и широкото приложение на напреднали технологии и инфраструктура на доставките на екологично чисти горива.
51. Въпреки разширяването на ЕС, между източната и западната част на Съюза продължават да съществуват големи разлики по отношение на транспортната инфраструктура, на които трябва да се обърне внимание. Европейският континент трябва да бъде обединен и в инфраструктурата си.
52. В тази основна мрежа трябва да намерят широко приложение инструментите на информационните технологии, с чиято помощ ще се опростят административните процедури, ще се проследяват и откриват товарни пратки и ще се оптимизират разписания и транспортни потоци (e-Freight). Реализацията им трябва да се насърчава, като се изисква внедряването им в инфраструктурата на TEN-T и постепенното интегриране на системите на отделните видове.
53. Основната мрежа трябва да осигури ефективни мултимодални връзки между столиците на ЕС и други главни градове, пристанища, летища и главни гранично-пропускателни пунктове, както и други основни икономически центрове. Тя трябва да се съсредоточи върху завършването на липсващите връзки — главно трансгранични участъци и места с чести задръствания/обиколни маршрути — върху актуализирането на съществуващата инфраструктура и разработването на многовидови терминали в морските и речни пристанища и в градските логистични

центрове. Трябва да се създадат по-добри връзки между железопътния и въздушния транспорт за пътуване на дълги разстояния. Морските магистрали ще представляват морското измерение на основната мрежа.

54. Подборът на проекти, подлежащи на финансиране от ЕС, трябва да отразява тази концепция и да се фокусира повече върху добавената стойност за Европа. Съвместно финансираните проекти също така трябва да отразяват нуждата от инфраструктура, която свежда до минимум въздействието върху околната среда, която е устойчива на евентуалното влияние на климатични промени и която повишава безопасността и сигурността на потребителите.
55. Една добре работеща транспортна мрежа изисква значителни ресурси. Разходите за развитие на инфраструктурата на ЕС в съответствие с нуждите от транспорт се оценяват на над 1,5 трилиона EUR за периода 2010-2030 г. Завършването на мрежата TEN-T изисква около 550 милиарда EUR до 2020 г., около 215 милиарда от които трябва да се изразходват за премахване на основните слабости. Това не включва инвестициите в превозни средства, оборудване и инфраструктура за плащания, които може да изискват допълнително един трилион, за да постигнат целите за намаляване на емисиите в транспортната система.
56. Необходими са различни източници на финансиране, както обществени, така и частни. Нужна е по-добра координация на кохезионния и структурните фондове с цели в областта на транспортната политика, а държавите-членки трябва да осигурят достатъчно национално финансиране в планирането на бюджетите си, както и достатъчен капацитет за планиране и изпълнение. Други източници на финансиране, които трябва да се разгледат, включват схеми за вътрешно поемане на външните разходи и таксуване на използването на инфраструктурата²⁰, които могат да създадат допълнителни потоци от приходи, което да направи инфраструктурните инвестиции по-привлекателни за частния капитал.
57. За да се отключи потенциалът на частното финансиране, нужни са също така подобрена нормативна рамка и новаторски финансови инструменти. Оценката и одобрението на проектите трябва да се извършват по ефективен и прозрачен начин, който намалява времето, разходите и несигурността. Нови инструменти за финансиране, например инициативата за европейски облигации за проекти²¹, могат да подкрепят в по-широк мащаб финансирането чрез партньорства между обществени и частни инвеститори.

Формиране на точните цени и избягване на нарушения

58. Ценовите сигнали играят жизненоважна роля за много от решенията с дълготраен ефект върху транспортната система. Транспортните такси трябва да се реструктурират към по-широко приложение на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“. Те трябва да затвърдят ролята

²⁰ В съобщението си за стратегията за вътрешно поемане на външните разходи (SEC(2008)2207, придружаващо COM(2008)435), Комисията представи обща методология за таксуване на външните разходи за целия транспортен сектор.

²¹ COM(2010) 700.

на транспорта в подкрепянето на европейските цели за конкурентоспособност и сближаване, докато общите тежести за сектора трябва да отразяват пълните разходи за транспорт, включително инфраструктура и външни разходи. Пошироките социално-икономически ползи и положителните външни фактори оправдават публичното финансиране до една определена степен, но занапред потребителите на транспортни услуги вероятно ще плащат по-голяма част от разходите, отколкото днес. Важно е на потребителите, операторите и инвеститорите да се предлагат правилни и съгласувани парични поощрения.

59. Вътрешното поемане на външните фактори, елиминирането на данъчните нарушения и неправомерните субсидии, както и свободната и лоялна конкуренция са част от усилието да се съгласуват пазарните избори с нуждите на устойчивото развитие (и да се отрази икономическата стойност на „неустойчивостта“). Те са необходими също така за създаване на равностойни условия между видовете транспорт, които са в пряка конкуренция.
60. Що се отнася до емисиите на парникови газове, използват се два основни пазарни инструмента: енергийно данъчно облагане и системи за търговия с емисии. Данъчното облагане понастоящем се прилага за горива за сухопътен транспорт, докато системата за търговия с емисии се използва за потреблението на електричество и от 2012 г. — за авиацията. Преработката на директивата за енергийно данъчно облагане ще даде възможност да се гарантира съгласуване между двата инструмента. В същото време, ЕС призовава ММО да вземе решение за глобален инструмент, който да се прилага за морския транспорт, при който стойността на изменението на климата все още не е вътрешно поета.²²
61. Стойността на местни външни фактори, например шум, замърсяване на въздуха и задръствания, може да бъде вътрешно поета чрез таксуване на използването на инфраструктурата. Неотдавнашното предложение на Комисията за поправки в т.нар. Директива „Евровинетка“ представлява първа стъпка към по-голямо вътрешно поемане на разходите, породени от тежкотоварни транспортни средства, но несъответствията в националните политики за пътни такси ще останат. Отделни мерки ще проучват постепенното въвеждане на задължителна хармонизирана система за вътрешно поемане на разходите за транспортни средства със стопанска цел в цялата междуградска мрежа, което ще сложи край на настоящата ситуация, при която международните превозвачи имат нужда от евровинетка, пет национални винетки и осем различни бордови устройства и договори за пътна такса, за да шофират безпрепятствено по европейските пътища, за които се събира пътна такса.
62. Пътната такса за леките автомобили се разглежда все по-често като алтернативен начин за генериране на приходи и въздействие върху трафика и поведението на пътуване. Комисията ще разработи насоки за приложението на такси за вътрешно поемане за всички превозни средства и всички основни външни фактори. Дългосрочната цел е да се въведат потребителски такси за всички превозни средства и за цялата мрежа, които да отразяват поне

²² Виж също директива 2009/29/ЕО, съображение 3.

разходите за поддръжка на инфраструктурата, задръствания, замърсяване на въздуха и шумово замърсяване.

63. Паралелно с това и още преди 2020 г., Комисията ще разработи общ подход за вътрешното поемане на разходите за шумово замърсяване и местно замърсяване на цялата железопътна мрежа.
64. Много транспортни сегменти се ползват с данъчни преференции в сравнение с останалата част от икономиката: данъчното облагане на служебните автомобили, освобождаване от ДДС и енергийни данъци за международния морски и въздушен транспорт, и т.н. Общо взето, тези споразумения предлагат противоречиви стимули по отношение на усилията за подобряване на ефективността на транспортната система и намаляване на външните ѝ разходи. Комисията ще проучи предложенията за постигане на по-добра съгласуваност между различните елементи на данъчното облагане в областта на транспорта и за насърчаване на бързото въвеждане на екологично чисти превозни средства.

3.4. Външното измерение

65. Транспортът е в основата си международен. Поради това повечето мерки в пътната карта са свързани с предизвикателства за развитието на транспорта отвъд границите на ЕС. Отварянето на пазарите на трети страни за транспортни услуги, продукти и инвестиции продължава да бъде сред основните приоритети. Затова и транспортът е включен във всичките ни търговски преговори (СТО, регионални и двустранни). Ще бъдат приети гъвкави стратегии, които да гарантират ролята на ЕС като лидер, определящ стандартите в областта на транспорта.
66. С тази цел Комисията ще се съсредоточи върху следните групи от мерки:
 - да разпространи правилата на вътрешния пазар чрез работа в международни организации (ИКАО, ММО, ОТИФ, OSJD, ООН/ИКЕ, международната комисия за реките, и т.н.) и където е необходимо, да добие пълно членство за ЕС. Да утвърждава европейските стандарти в областта на безопасността, сигурността, закрилата на личните данни и защитата на околната среда по целия свят чрез двустранно и многостранно сътрудничество. Да оживи диалога в областта на транспорта с основните партньори,
 - да разшири политиките си в областта на транспорта и инфраструктурата до непосредствените си съседи, включително и при изготвянето на планове за непрекъсната мобилност, за да се постигне по-близка пазарна интеграция²³. Може да се използва рамка за сътрудничество, подобна на транспортния договор на западните Балкани, за да се разшири приложението на правилата на ЕС и в съседни страни. Да се завърши Общото европейско

²³ Виж също съобщение на Комисията за „Партньорство между Европейския съюз и Африка“ COM(2009)301.

авиационно пространство с 58 страни и един милиард жители²⁴. Да си сътрудничи със средиземноморските си партньори в изпълнението на Средиземноморската морска стратегия за подобряване на корабоплавателната безопасност, сигурност и наблюдение.²⁵ Да насърчава внедряването на технологиите SESAR, ERTMS и ITS в световен план и да създаде партньорства за изследвания и нововъведения също на международно ниво,

- да популяризира подхода си в световен мащаб: да отвори транспортните пазари за свободна и лоялна конкуренция и екологично устойчиви решения. Да продължи да се стреми към по-широк достъп до транспортния пазар във всички меродавни международни преговори.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

67. Преобразуването на европейската транспортна система ще бъде възможно само чрез комбинация от многостранни инициативи на всички нива. Различните дейности и мерки, очертани в тази пътна карта, ще бъдат доразработени. Комисията ще подготви съответните законодателни предложения в следващото десетилетие, като ключовите инициативи ще бъдат изнесени на преден план през този мандат. Всяко предложение на Комисията ще бъде предшествано от изчерпателна оценка на въздействието, която взема предвид аспектите на добавената стойност за ЕС и субсидиарността. Комисията ще се увери, че действията ѝ ще увеличат конкурентоспособността на транспорта, като същевременно се достигнат предвидените за транспортния сектор 60 % намаление на емисиите на парникови газове, необходими до 2050 г. Комисията ще се ориентира по десетте цели, които трябва да се разглеждат като целеви показатели.
68. Комисията приканва Европейския парламент и Съвета да подкрепят тази *пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите* и приложения списък на действията.

²⁴ Това включва европейско-средиземноморското авиационно пространство (виж съобщение на Комисията „Партньорство за демокрация и просперитет с южното Средиземноморие“ COM(2011)200), но също и други съседни страни.

²⁵ Вж. COM (2011)200.

Приложение I: Списък на инициативите

1. ЕФЕКТИВНА И ИНТЕРГИРАНА СИСТЕМА ЗА МОБИЛНОСТ

1.1. Единно европейско транспортно пространство

1. Истински вътрешен пазар на услугите в железопътния сектор

- да се отвори вътрешният пазар за пътнически железопътен транспорт за конкуренцията, като се включи задължително възлагане на договори за обществени поръчки при конкурентни тръжни процедури,
- да се постигне единно разрешение за типове возила и единно сертифициране за безопасност на железопътните предприятия, като се стимулира ролята на европейската железопътна агенция (ERA),
- да се развие интегриран подход към управлението на коридорите за железопътен товарен превоз, включително и таксите за достъп до железопътните линии,
- да се осигури ефективен и недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура, включително и свързаните с нея услуги, особено чрез структурно отделяне на управлението на инфраструктурата от доставката на услуги.²⁶

2. Завършване на Единното европейско небе

- да се постигне Единно европейско небе без граници и да се внедри бъдещата система за управление на въздушния трафик (SESAR) в договорените срокове,
- да се създаде подходящата законова и финансова рамка, която да поддържа политиката на Единно европейско небе, да се консолидират връзките между ЕС и Евроконтрол.

3. Капацитет и качество на летищата

- да се преразгледа регламентът за разпределяне на слотовете с цел насърчаване на по-ефективното използване на летищния капацитет,
- да се уточнят и подобрят условията за влизане и доставка на качествени услуги, включително и на наземното обслужване: да се гарантира, че всички изпълнители в една летищна система отговарят на минимални стандарти за качество,
- капацитет на летищата — да се разработи подход за справяне с бъдещите проблеми на капацитета, включително и по-добрата интеграция с железопътната мрежа.

4. Морски „син пояс“ и пазарен достъп до пристанищата

²⁶ Предпочитаните варианти за отделяне трябва да гарантират развитието на конкуренцията, продължаване на инвестициите и икономическа ефективност на доставката на услуги.

Европейското пространство за морски транспорт без бариери трябва да се доразвие до „син пояс“ на свободно морско движение в и около Европа, а водният транспорт да се използва в пълния му потенциал,

- да се интегрира използването на инструменти за контрол от всички заинтересовани компетентни органи, да се гарантира пълната оперативна съвместимост между ИКТ-системите във воднотранспортните сектори, да се осигури контролът на съдове и товари (син пояс) и да се създадат подходящи пристанищни съоръжения („сини коридори“),
- да се създаде рамка за издаване на декларации за освобождаване от задължителното ползване на лоцмански услуги в пристанищата на ЕС,
- да се преразгледат ограниченията за доставка на пристанищни услуги,
- да се подобри прозрачността във финансирането на пристанищата, да се изясни разпределението на общественото финансиране между различните пристанищни дейности с цел да се избегне нелоялната конкуренция.

5. Подходяща рамка за вътрешна навигация

- да се изгради подходяща мрежа за оптимизиране на вътрешния пазар за вътрешен воден транспорт и да се премахнат бариерите, които пречат на по-широкото му използване. Да се оценят и дефинират нужните задачи и механизмите за изпълнението им, като се има предвид по-широкият европейски контекст.

6. Автомобилен товарен транспорт

- да се разгледа пазарната ситуация в сектора за автомобилен товарен транспорт, както и степента на сближаване на таксите за потребители на пътищата, социалното законодателство и нормите за безопасност, въвеждане и прилагане на законодателството в държавите-членки, с цел да се постигне по-широко отваряне на пазарите за автомобилен транспорт. По-специално трябва да се цели премахването на останалите ограничения за каботаж,
- да се преразгледат правилата за тахографа, за да го направят икономически по-целесъобразен, да се даде достъп до регистъра на пътно-транспортните предприятия в ЕС на полицията и други надзорни служители, когато извършват проверки по пътищата; да се хармонизират санкциите за нарушения на правилата за професионален транспорт в ЕС; да се хармонизира обучението на служителите по надзора,
- да се приспособи законодателството относно теглото и размерите към новите обстоятелства, технологии и нужди (напр. теглото на акумулаторите, по-добра аеродинамичност) и да се гарантира, че то улеснява междувидовия транспорт и намалението на общото потребление на енергия и вредните емисии.

7. Многовидов транспорт на стоки: e-Freight

Да се създаде подходяща рамка, която да позволява проследяването на стоки в реално време, да се гарантира междувидовата отговорност и да се насърчава екологично чист товарен транспорт:

- да се приложат на практика концепциите за обслужване на едно гише; чрез създаване и въвеждане в употреба на единен транспортен документ в електронна форма (електронна товарителница) и създаване на подходяща мрежа за внедряването на технологии за локализиране и проследяване, радиочестотна идентификация (RFID) и т.н.
- да се гарантира, че режимите за отговорност насърчават релсовия, водния и интермодалния транспорт.

1.2. Подпомагане на качествени работни места и условия на труд

8. Социален кодекс за професионалните шофьори

- да се насърчава и подкрепя диалогът между социалните партньори с цел достигане до споразумение за социален кодекс за професионалните шофьори, като се обърне внимание и на проблема с привидната самостоятелна заетост.

9. Социална програма за морския транспорт

- да се приложат мерките, посочени в социалната програма за морския транспорт, следвайки стратегическите цели на Комисията и препоръките за политиката в областта на морския транспорт в ЕС до 2018 г.,
- да се улесни прилагането на морската трудова конвенция на Международната организация по труда (МОТ) по отношение на държавите на флага, държавите на пристанището и държавите, осигуряващи работна ръка,
- да се включат всички или поне част от понастоящем изключените работници в корабоплаването в обхвата на няколко директиви на ЕС в областта на трудовото право, или да им се гарантира равностойно ниво на защита по друг начин,
- да се актуализира директивата за обучение на моряци (2008/106/ЕО) след преработката на международната конвенция за вахтената служба, нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) от страна на Международната морска организация (ММО). Да се създаде взаимно призната рамка за обучение на пристанищните работници в различните области на пристанищната дейност.

10. Социално отговорен авиационен сектор

- да се създаде механизъм за анализ на въздействието на нормативните промени върху условията на труд във въздушно-транспортния сектор,
- да се изработят общоевропейски минимални стандарти за обслужване и качество за работниците в цялата авиационна верига (включително УВД и наземно обслужване). Да се насърчат европейските социални партньори да се посветят на проблема с предотвратяването на конфликтите и смущенията на минималното обслужване по цялата авиационна верига.

11. Оценка на подхода на ЕС към работните места и условията на труд в различните видове транспорт

- да се проведе оценка на секторните процеси на социален диалог в различните сегменти на транспортния сектор с цел да се подобри социалният диалог и да се повиши неговата ефективност,
- да се гарантира участие на работниците, по-специално чрез европейски работнически съвети в транснационалните компании в сектора,
- да се разгледа качеството на работата във всички видове транспорт, особено по отношение на обучението, сертифицирането, условията на труд и професионалното развитие с цел да се създадат качествени работни места, които развиват нужните умения и укрепват конкурентоспособността на превозвачите в ЕС.

1.3. Сигурен транспорт

12. Сигурност на товарите

- да се приложи планът за действие за повишаване на сигурността на въздушния превоз на товари, да се определят където е необходимо нови правила за контрола на въздушни товари, както и за подобрена сигурност на товарите в пристанищата,
- да се изгради в рамките на целия ЕС система за сигурност на въздушните товари с обслужване на едно гише.

13. Високи нива на сигурност за пътниците при минимални неудобства

Да се насърчава използването на подобрени методи за скрининг при пълно зачитане на основните права; такива методи трябва да подкрепят развитието на „контролния пункт на бъдещето“ — например коридори за сигурност, които ще позволят контрола на голям брой пътници при минимум неудобства и навлизане в личното пространство. Те също така трябва да поддържат създаването на сигурност в други уязвими места, например централни пътни възли.

- да се насърчава, също и чрез финансиране, развитието на по-ефективни и ненарушаващи личното пространство технологии (скенери, детектори на нови експлозивни, смарт чипове, и т.н.), както и по-добри решения за избягване на нарушаването на личното пространство със съществуващите технологии,
- да се определят единни стандарти за ефективността на откриването и процедури за сертифициране на детекторно оборудване.

14. Сигурност на сухопътния превоз

- да се работи за сигурността на сухопътния транспорт заедно с държавите-членки, като първа стъпка да се създаде постоянна експертна група по сигурността на сухопътния транспорт и да се въведат допълнителни мерки там, където действията на ЕС имат добавена стойност. Ще се постави специално ударение на въпросите на сигурността в градски условия.

15. Сигурност от едната до другата крайна точка

- да се повиши нивото на сигурността по веригата на доставки, без да се пречи на свободния търговски поток. Трябва да се помисли за сертификати за сигурност от едната до другата крайна точка, като се вземат предвид съществуващите схеми,
- единна оценка на сигурността, която покрива всички видове транспорт,
- да се включат потенциалните ефекти от нападения на терористи или престъпници в изготвянето на планове за непрекъсната мобилност (виж инициатива 23),
- да се търси международно сътрудничество в борбата срещу тероризма и други криминални деяния, например пиратството. Външното измерение (виж инициатива 40) е изключително важно.

1.4. Мерките за безопасност на транспорта: спасяване на хиляди животи

16. Към концепция „нулева смъртност“ за безопасност по пътищата

- да се хармонизират и внедрят технологии за безопасност по пътищата, например системи за помощ на водача, (интелигентни) ограничители на скоростта, напомняния за предпазните колани, системи за автоматично подаване на сигнал за произшествие eCall, системи за обмен на информация и интерфейси към инфраструктурата на превозните средства, както и подобрени изпитания за годност за движение и системи за алтернативно задвижване,
- да се разработи всеобхватна стратегия за действие относно нараняванията при пътни произшествия и службите за спешна помощ, като се включат и единни определения и стандартни класификации на нараняванията и смъртните случаи, с оглед приемане на цел за намаляване на нараняванията,
- съсредоточаване върху обучението и образованието на всички участници в движението; да се насърчава използването на оборудване за безопасност (предпазни колани, защитно облекло, мерки срещу изменението на превозните средства),
- да се обръща особено внимание на уязвимите участници в движението като пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти, както чрез по-безопасна инфраструктура, така и чрез нови технологии на превозните средства.

17. Европейска стратегия за безопасност на гражданската авиация

Безопасността на европейската авиация е висока, но не е най-добрата в света. Нашата цел трябва да бъде да се превърнем в най-сигурния за въздухоплаване регион. За да се осъществи това, ще развием всеобхватна европейска стратегия за авиационна безопасност, базирайки се на работата на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), която включва следните аспекти:

- подобряване на събирането, качеството, обмена и анализа на данни чрез преразглеждане на законодателството, засягащо докладването на събития в гражданската авиация,

- приспособяване на нормативната рамка за безопасността към развитието на новите технологии (SESAR),
- гарантиране на изпълнението на европейската стратегия за авиационна безопасност във всички области на авиацията,
- насърчаване на прозрачността и обмена на информация за безопасността с ИКАО и други международни партньори в областта на авиацията, по-специално в рамките на световната инициатива за обмен на информация за безопасност; сътрудничество с партньори извън ЕС, особено със САЩ, по въпросите на сигурността и сближаване на нормативните уредби, взаимно признаване и техническа помощ,
- развиване на система за управление на безопасността на ниво ЕС, която включва целеви показатели за безопасност и измервания с цел да се открият рисковете и да се постигне постоянно подобрене на нивата на безопасност.

18. По-безопасно корабоплаване

- да се работи с Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) за модернизиране на законодателството, засягащо безопасността на пътническите кораби,
- SafeSeaNet да се развие като основна система за всички меродавни инструменти за морска информация, нужни за поддържането на морската безопасност и сигурност и защитата на морската среда от замърсяване от кораби,
- да се оцени доколко е приложимо създаването на регистър на ЕС и флаг на ЕС за морски и вътрешен воден транспорт. В същността си, знакът на ЕС ще представлява знак за качество, удостоверяващ безопасни, сигурни, екологично чисти кораби, управлявани от квалифицирани професионалисти,
- да се оцени доколко е приложимо споделянето на функции за бреговата охрана в ЕС, особено с оглед гарантиране на морската безопасност, сигурност и защита на околната среда.

19. Безопасност на релсовия транспорт

- да се постигне постепенно секторен подход към сертифицирането за безопасност в релсовия транспорт, базирано на съществуващите подходи за управители на инфраструктури и железопътни предприятия и оценяващо възможността да се разчита на европейски стандарт,
- да се утвърди ролята на ЕЖА в областта на безопасността на релсовия транспорт, по-специално контрола ѝ върху националните мерки за безопасност, предприети от националните органи за безопасност и постепенната им хармонизация,
- Да се подобри процесът на сертифициране и поддръжка на обезпечавачи безопасността компоненти, използвани при строежа на подвижния състав и железопътната инфраструктура.

20. Превоз на опасни товари

- Да се уеднаквят правилата за междувидов транспорт на опасни товари, за да се гарантира оперативна съвместимост между различните видове.

1.5. Качество на услугите и благонадеждност

21. Права на пътниците

- да се разработи единно тълкуване на законите на ЕС относно правата на пътниците, както и хармонизирано и ефективно приложение, за да се гарантират както равностойни условия за целия сектор, така и европейски стандарт за защита на гражданите,
- да се съберат общи принципи, приложими към правата на пътниците във всички видове транспорт (харта за основните права), особено „правото на получаване на информация“, и да се доизяснят съществуващите права. На по-късен етап, да се разгледа приемането на единен рамков регламент за ЕС, който да покрива правата на пътниците във всички видове транспорт (кодекс на ЕС),
- да се подобри качеството на транспорт за възрастните, за пътници с ограничена подвижност и пътници с увреждания, включително и подобряване на достъпността на инфраструктурата,
- да се допълни създадената юридическа рамка за правата на пътниците с мерки, покриващи пътници на многовидови пътувания с общи билети, издадени въз основа на един договор за покупка, както и в случай на несъстоятелност на превозвача,
- да се постигнат равностойни условия на международно ниво чрез включването на стандарти за качеството на грижата за пътниците в двустранни и многостранни споразумения за всички видове транспорт с цел да се утвърдят правата на пътниците в международен контекст.

22. Безпрепятствена мобилност от врата до врата

- да се определят мерките, необходими за по нататъшно интегриране на различни видове пътнически транспорт за осигуряване на безпрепятствено многовидово пътуване от врата до врата,
- да се създадат рамкови условия за насърчаване на разработката и ползването на интелигентни системи за съвместимо и многовидово планиране на разписания, информация, онлайн резервации и издаване на билети. Това може да включва законодателно предложение, което да гарантира достъпа на частни доставчици на услуги до пътната информация и информацията за трафика в реално време.

23. Планове за непрекъсната мобилност

- да се осигури изготвянето на планове за мобилност, които да гарантират непрекъснатост на услугите в случай на събития, водещи до смущения. Плановете трябва да се занимават с въпроса за поставяне на приоритетите при използването на

работни съоръжения, съдействието на управителите на инфраструктурата, превозвачите, националните органи и съседните страни, както и временното приемане или облекчаване на специфични правила.

2. НОВАТОРСТВО ЗА БЪДЕЩЕТО: ТЕХНОЛОГИИ И ПОВЕДЕНИЕ

2.1. Европейска политика за изследователска дейност и нововъведения

24. Пътна карта на технологиите

Разпокъсаността на изследователската и развойната дейност в Европа е много вредна и само обединените усилия ще донесат най-високата добавена стойност за Европа в области като:

- екологично чисти, безопасни и тихи превозни средства за всички видове транспорт, от пътни транспортни средства до кораби, баржи, подвижен състав в железопътния транспорт и въздухоплаването (включително нови материали, нови системи за задвижване и инструменти в областта на информационните технологии и управлението за интегриране и управляване на сложни транспортни системи),
- технологии за подобряване на сигурността и безопасността на транспорта,
- потенциални нови или неконвенционални транспортни системи и превозни средства, например безпилотни летателни средства, неконвенционални системи за дистрибуция на стоки,
- устойчива стратегия за алтернативни горива, включваща и съответната инфраструктура,
- интегрирани системи за информация и управление на транспорта, които да улесняват обслужването на интелигентната мобилност, управление на трафика с цел подобро използване на инфраструктурата и транспортните средства и информационни системи, които в реално време да проследяват и откриват товари и да управляват товаропотоците; системи за информация за пътниците и пътуванията, за резервации и плащане,
- интелигентна инфраструктура (наземна и космическа), която да гарантира максимален контрол и оперативна съвместимост между различните форми на транспорт и комуникация между инфраструктурата и превозните средства,
- нововъведения за устойчива градска мобилност в продължение на програмата CIVITAS и инициативи за такси на градските пътища и схеми за ограничаване на достъпа.

25. Стратегия за нововъведения и внедряване

Да се определят необходимите стратегии за нововъведения, включително и съответното управление и инструментите за финансиране, за да се гарантира бързо внедряване на резултатите, постигнати в изследователския процес. Примери:

- въвеждане на системи за интелигентна мобилност, например системата на бъдещето за управление на въздушния трафик (SESAR), европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) и информационните системи в железопътния сектор, системи за морско наблюдение (SafeSeaNet) информационно обслужване на речния транспорт (RIS), ITS и следващото поколение системи за информация и управление на многовидовия трафик,
- определяне и въвеждане на отворена стандартна електронна платформа за бордови устройства в превозните средства, които да имат различни функции, включително определяне на пътната такса,
- разработване на план за инвестиции в нови услуги в областта на навигацията, контрола на движението и комуникациите, които да позволяват интегрирането на информационни потоци, системи за управление и услуги за мобилност, базирани на европейския план за интегрирана многовидова информация и управление. Проекти за демонстрация на електрическа мобилност (и други алтернативни горива), включващи инфраструктура за презареждане и интелигентни транспортни системи с фокус особено върху тези градски зони, където показателите за качество на въздуха често се надвишават,
- партньорства за интелигентна мобилност и проекти за демонстрация на устойчиви решения в градския транспорт (включително демонстрации на схеми за събиране на пътна такса и т.н.),
- мерки за насърчаване на подмяната на неефективни или силно замърсяващи превозни средства.

26. Нормативна рамка за новаторски транспорт

Да се определят необходимите условия на нормативната рамка чрез стандартизация и регулиране:

- подходящи стандарти за емисии на въглероден двуокис от превозните средства от всички видове транспорт, където е необходимо допълнени от изисквания за енергийна ефективност, за да се обхванат всички типове задвижващи системи,
- стандарти за нивата на шумови емисии на превозните средства,
- да се гарантира намаляване на емисиите на въглероден диоксид и други замърсители при реални условия на шофиране, като се предложи най-късно до 2013 г. преработен изпитателен цикъл за измерване на емисиите,
- стратегии за обществени поръчки, които да гарантират бързо приемане на новите технологии,
- правила за оперативна съвместимост на инфраструктурата за зареждане на екологично чисти превозни средства,
- насоки и стандарти за инфраструктурите за зареждане,

- стандартизация на комуникационните интерфейси от инфраструктура към инфраструктура, от превозно средство към инфраструктура и от превозно средство към превозно средство,
- условия за достъп до транспортни данни за целите на безопасността и сигурността,
- спецификации и условия за интелигентните системи за таксуване и плащане в областта на транспорта,
- по-добро прилагане на съществуващите правила и стандарти.

2.2. Насърчаването на по-устойчиво поведение

27. Информация за пътуването

- да се повиши осведомеността относно наличните алтернативи на конвенционалния индивидуален транспорт (да се шофира по-малко, да се ходи пеш или да се кара велосипед, общо ползване на автомобили на разменни начала, използване на крайградски паркинги с директна връзка към градския транспорт, интелигентни системи за издаване на билети и т.н.).

28. Поставяне на означения за емисии на въглероден диоксид и горивна ефективност върху превозните средства

- да се преработи директивата за поставяне на означения, за да стане по-ефективна. Тя между другото ще разгледа разширяването на обхвата на приложение и върху лекотоварните транспортни средства и тези от категория L, както и хармонизирането на означенията и класите на горивна ефективност във всички държави-членки,
- да се поддържа пазарната реализация на безопасни гуми с ниски шумови емисии и висока горивна ефективност над изискванията, заложи в одобрението на съответния тип.²⁷

29. Калкулатори за въглеродни отпадъци

- да се насърчават схеми за сертифициране на емисии на ПГ в самите предприятия и да се развият общи стандарти за ЕС, за да се оценят въглеродните отпадъци, предизвикани от всеки пътник или товарен превоз, с варианти, адаптирани към различни потребители, например фирми или индивиди. Това ще даде възможност за по-добър избор и по-лесен маркетинг на екологично чистите транспортни решения.

30. Екологично шофиране и ограничения на скоростта

- да се включат изисквания за екологично шофиране в следващите поправки на директивата за свидетелствата за правоуправление и да се предприемат стъпки за

²⁷

Това включва приемането на всички мерки за прилагане на регламента за етикетиране на гумите (ЕО) № 1222/2009. Това би постигнало 5 % икономия на гориво за целия автомобилен парк на ЕС до 2020 г.

ускоряване на внедряването на приложения в системите за интелигентен транспорт в подкрепа на екологичното шофиране. Техниките за икономия на гориво трябва да се развиват и насърчават и в други видове транспорт — например заходът с постоянно снижаване при самолетите,

- да се проучат подходи за ограничаване на максималната допустима скорост на лекотоварни пътни превозни средства, за да се намали консумацията на енергия, да се подобри безопасността на пътя и да се осигурят равностойни условия.

2.3. Интегрирана градска мобилност

31. Планове за градска мобилност

- да се създадат процедури и механизми за финансово подпомагане на европейско ниво на проверки на градската мобилност, както и на плановете за градска мобилност, да се създаде „европейско табло с резултати“ по отношение на градската мобилност, базиращо се на общи цели. Да се проучи възможността за задължителен подход за градовете над определена големина, съобразно националните стандарти, почиващи на насоки от ЕС,
- да се свържат фондовете за регионално развитие и кохезионните фондове с градове и региони, които са предали актуален и независимо валидиран сертификат от проверка на градската мобилност и устойчивост,
- да се проучи възможността за европейска мрежа за поддръжка на постепенното въвеждане на плановете за градска мобилност в европейските градове,
- да се интегрира градската мобилност в евентуално партньорство за нововъведения „Интелигентни градове“,
- да се насърчават големите работодатели да разработят фирмени планове за управление на мобилността.

32. Европейска мрежа за таксуване на потребителите на градски пътища

- да се разработи утвърдена рамка за таксуване на потребителите на градски пътища и схеми за ограничаване на достъпа и тяхното приложение, включително и законова и утвърдена оперативна-техническа рамка за приложенията за превозни средства и инфраструктури.

33. Стратегия за почти нулеви емисии в градската логистика до 2030 г.

- да се създадат насоки за най-добрите практики за по-добър контрол и управление на градските товаропотоци (напр. консолидационни центрове, размер на превозните средства в старите центрове, нормативни ограничения, времеви интервали за доставка, неизползван потенциал на речния транспорт),
- да се определи стратегия за преход към „почти нулеви емисии в градската логистика“, която да съчетава всички аспекти на териториалното планиране, достъпа до железопътни линии и реки, търговски практики и информация, таксуване и стандарти за технологиите за превозните средства,

- да се насърчават съвместните обществени поръчки за превозни средства с ниски емисии в автомобилните паркове със стопанска цел (микробуси за доставка, таксите, автобуси ...).

3. МОДЕРНА ИНФРАСТРУКТУРА И ИНТЕЛИГЕНТНО ФИНАНСИРАНЕ

3.1. Транспортната инфраструктура: териториално сближаване и икономически растеж

34. Основна мрежа на стратегическата европейска инфраструктура — европейска мрежа на мобилността

- да се дефинира в новите насоки на TEN основна мрежа на европейската стратегическа инфраструктура, която да интегрира източната и западната част на Европейския съюз и да оформя Единното европейско транспортно пространство. Да се предвидят съответните връзки със съседни страни,
- да се съсредоточат действията на Съюза върху компонентите от TEN-T-мрежата с най-висока добавена стойност за Европа (липсващи презгранични връзки, пунктове за интермодални връзки и основни точки със затруднения),
- внедряване в широк мащаб на интелигентни и оперативно съвместими технологии (SESAR, ERTMS, RIS, ITS и т.н.) с цел да се оптимизира капацитетът и използването на инфраструктурата,
- да се гарантира, че финансираната от ЕС транспортна инфраструктура взема предвид нуждите от енергийна ефективност и предизвикателствата на изменението на климата (климатична устойчивост на цялата инфраструктура, станции за презареждане на екологично чисти превозни средства, избор на строителни материали ...).

35. Мултимодални товарни коридори за устойчиви транспортни мрежи

- в контекста на основната мрежа да се създадат мултимодални товарни коридори, за да се синхронизират инвестициите и работата по инфраструктурата и да се поддържат ефективни, новаторски и мултимодални транспортни услуги, включително и железопътни услуги на средни и дълги разстояния,
- да се поддържат мултимодален транспорт и групажни превози, да се стимулира интегрирането на вътрешните водни пътища в транспортната система и да се насърчават еко-нововъведенията в товарния транспорт. Да се подкрепя въвеждането на нови превозни средства и съдове и модернизирането на съществуващите.

36. Критерии за предварителна оценка на проектите

- да се въведат критерии за предварителна оценка на проектите, гарантиращи, че инфраструктурните проекти надлежно показват добавената стойност за ЕС или се основават на предоставени услуги и генерират достатъчен приход,

- да се опростят процедурите за проекти от общоевропейски интерес, за да се гарантират i) разумни срокове за завършването на целия цикъл процедури; ii) комуникационна рамка в съответствие с изпълнението на проекта; и iii) интегрирано планиране, което взема под внимание въпросите на околната среда още в ранните етапи на процедурата на планиране,
- да се въведе скрининг за финансиране от публично-частни партньорства в процеса на предварителна оценка на проектите, за да се гарантира, че възможността за публично-частно финансиране е била внимателно анализирана преди да се отправи молба за финансиране от ЕС.

3.2. Съгласувана рамка за финансиране

37. Нова рамка за финансиране на транспортната инфраструктура

- да се разработи рамка за финансиране на инфраструктурата с достатъчни условия за осигуряване на завършването на основната мрежа по TEN-T, както и други инфраструктурни програми, която да включва инвестиционни стратегии както на програмите TEN-T, така и на структурните и кохезионни фондове, и да предвижда приходите от транспортната дейност,
- да се осигури поддръжка от ЕС за разработването и внедряването на технологии, които подобряват ефективността на използването на инфраструктурата и намаляват въглеродните емисии (нови системи за ценообразуване и таксуване на ползването на пътната мрежа, интелигентни транспортни системи и програми за подобряване на капацитета),
- да се обвърже финансирането по TEN-T с развитието към завършване на основната мрежа по TEN-T и събирането на национални ресурси по коридорите.

38. Ангажиране на частния сектор

- да се създаде подпомагаща мрежа за развитието на публично-частни партньорства (ПЧП): i) да се въведе формален преглед на проектите по TEN-T, за да се определят тези сред тях с потенциал за финансиране чрез ПЧП, ii) с времето да се създаде стандартизиран и предвидим процес на възлагане на поръчки на ПЧП за проекти по TEN-T; и iii) да се преразгледат съответно нормите по TEN-T, за да вземат под внимание процеса на възлагане на поръчки на ПЧП и механизмите за плащане,
- в контекста на рамката за сътрудничество, установена между службите на Комисията и Европейския експертен център за партньорство между публичния и частния сектор (ЕРЕС), да се насърчават държавите-членки да използват повече ПЧП, като същевременно се отчита, че не всички проекти са подходящи за финансиране чрез този механизъм, и да се представи съответната експертна помощ на държавите-членки,
- да се участва в създаването на нови инструменти за финансиране за транспортния сектор, особено инициативата за европейски облигации за проекти.

3.3. Формиране на точните цени и избягване на нарушения

39. Интелигентно ценообразуване и данъчно облагане

Фаза I (до 2016 г.)

Трябва да се реструктурират транспортните данъци и такси. Те трябва да затвърдят ролята на транспорта в подкрепянето на европейските цели за конкурентоспособност, докато общите тежести за сектора трябва да отразяват пълните разходи за транспорт по отношение на инфраструктура и външни разходи.

- да се преразгледа данъчното облагане на горивата с ясно определяне на енергийната и емисионната компонента,
- постепенно въвеждане на задължителни такси за инфраструктурата за тежкотоварни превозни средства. Схемата ще въведе обща структура на тарифите и ценови компоненти като възстановяване на износването, разходи поради шумови емисии и местно замърсяване, които ще заменят съществуващите потребителски такси,
- да се оценят съществуващите схеми за пътни такси за автомобили и тяхната съвместимост с договорите на ЕС. Да се разработят насоки за прилагането на такси за вътрешно поемане за пътни превозни средства, които покриват и социалната цена на задръстванията, въглеродните емисии (ако не са включени в данъка върху горивото), местното замърсяване, шумовото замърсяване и произшествията. Да се предложат стимули на държавите-членки, които започнат пилотни проекти за прилагането на схеми по такива насоки,
- да се продължи с вътрешното поемане на външните разходи за всички видове транспорт, като се прилагат общи принципи и същевременно се взема под внимание спецификата на всеки вид,
- да се създаде рамка за целево разпределяне на приходите от транспорта за разработването на интегрирана и ефективна транспортна система,
- да се издадат насоки с разяснения относно публичното финансиране към различните видове транспорт и транспортната инфраструктура, където е необходимо,
- да се преоцени данъчното облагане в транспортния сектор където е необходимо, като се обвърже облагането на превозните средства с екологичните им показатели, очертавайки възможен път към преразглеждането на настоящата система на ДДС в пътническият транспорт и да се преразгледа данъчното облагане на фирмените автомобили, за да се елиминира нелоялната конкуренция и да се подкрепи въвеждането на екологично чисти превозни средства.

Фаза II (2016 до 2020 г.)

- надграждайки над фаза I, да се продължи към пълното и задължително вътрешно поемане на външните разходи (включително шум, местно замърсяване и задръствания в допълнение към задължителното възстановяване на разходите от

износването) за автомобилния и релсовия транспорт. Да се поемат вътрешно разходите за местно замърсяване и шум в пристанищата и летищата, както и за замърсяване на въздуха по море, и да се разгледа задължителното прилагане на таксите за вътрешно поемане за всички вътрешни водни пътища на територията на ЕС. Да се развият пазарни мерки за по нататъшно намаляване на емисиите на парникови газове.

4. ВЪНШНОТО ИЗМЕРЕНИЕ

40. Транспортът по света: външното измерение

Транспортът е в основата си международен. Поради това повечето мерки в настоящата Бяла книга са свързани с предизвикателства за развитието на транспорта отвъд границите на ЕС. Отварянето на пазарите на трети страни за транспортни услуги, продукти и инвестиции продължава да бъде сред основните приоритети. Затова и транспортът е включен във всичките ни търговски преговори (СТО, регионални и двустранни). Ще бъдат приети гъвкави стратегии, които да гарантират ролята на ЕС като лидер, определящ стандартите в областта на транспорта. С тази цел, Комисията ще се съсредоточи върху следните групи от мерки:

- да разпространи правилата на вътрешния пазар чрез работа в международни организации (СТО, ИКАО, ММО, OTIF, OSJD, ООН/ИКЕ, международните комисии за реките, и т.н.) и където е необходимо, да добие пълно членство за ЕС. Да популяризира европейските стандарти за безопасност, сигурност, защита на личното пространство и опазване на околната среда по целия свят. Да засили диалога в областта на транспорта с основните партньори,
- да завърши Общото европейско авиационно пространство с 58 страни и един милиард жители. Да сключи споразумения за комплексни въздухоплавателни услуги с основните икономически партньори (Бразилия, Китай, Индия, Русия, Южна Корея и т.н.) Да подкрепя въвеждането на технологията SESAR в целия свят,
- да предприеме действия както в многостранни форуми, така и в двустранни отношения, за поддържане на политиката за постигане на целите за енергийна ефективност и изменение на климата, заложен в настоящата Бяла книга,
- непрекъснато да използва многостранни (ИКАО, ММО и МДО) и двустранни възможности за разглеждане на въпроса с тероризма, предвид международните споразумения и засиления диалог по проблемите на сигурността със стратегическите партньори, на първо място САЩ. Да сътрудничи при съвместни оценки на заплахата, обучение на служители на трети страни, съвместни инспекции, борба с пиратството, и т.н. Да гарантира международно признаване на европейската концепция за „сигурност на едно гише“,
- да развие рамка за сътрудничество с цел разпространение на политиките в областта на транспорта и инфраструктурата до непосредствените си съседи, да предостави подобрени инфраструктурни връзки и по-тясна пазарна интеграция, включително и при изготвянето на планове за непрекъсната мобилност,

- да си сътрудничи със средиземноморските партньори в изпълнението на Средиземноморската морска стратегия за подобряване на корабоплавателната безопасност, сигурност и наблюдение,
- да предприеме необходимите стъпки за отмяна на освобождаването на линейните конференции извън ЕС,
- да разчита на изградени партньорства в областта на изследователската дейност и нововъведенията за намиране на общи отговори на предизвикателствата, свързани с оперативната съвместимост на системите за управление на транспорта, устойчивите горива с ниски въглеродни емисии, сигурността и безопасността.
-