



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по транспорт и туризъм

2011/2096(INI)

23.8.2011

ПРОЕКТОДОКЛАД

относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“
(2011/2096(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Mathieu Grosch

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	10

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“
(2011/2096(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид балата книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
- като взе предвид своята резолюция от 12 февруари 2003 г. относно Бялата книга на Комисията „Европейска транспортна политика за 2010 г.: полагане на основите за бъдещето“¹,
- като взе предвид своята резолюция от 12 юли 2007 г. относно съобщението „За Европа в движение. Устойчива мобилност за нашия континент“²,
- като взе предвид резолюцията си от 6 юли 2010 г. относно устойчиво бъдеще за транспорта³,
- като взе предвид своята резолюция от 21 октомври 2010 г. относно интегрираната морска политика (ИМП) - Оценка на постигнатия напредък и нови предизвикателства⁴,
- като взе предвид своята резолюция от 6 юли 2011 г. относно сигурност на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността⁵,
- като взе предвид своята резолюция от 2011 г. относно сигурността по пътищата 2011 – 2020 г.⁶,
- като взе предвид своята резолюция от 5 юли 2011 г. относно пети доклад на Европейската комисия относно сближаването и стратегия за политика за сближаване за периода след 2013 г.⁷,
- като взе предвид Съобщението на Комисията, озаглавено „План за действие за градска мобилност“ COM(2009)0490),
- като взе предвид стратегията „Европа 2020“,

¹ ОВ С С43Е, 19.2.2004 г., стр. 250 – 259.

² ОВ С 175, 10.7.2008 г., стр. 556–561.

³ Приети текстове P7_TA(2010)0260.

⁴ Приети текстове P7_TA(2011)0386.

⁵ Приети текстове P7_TA(2011)0329.

⁶ Приети текстове, P7_TA(2011)0000 – доклад А7-0264/2011 – дневен ред септември I

⁷ Приети текстове P7_TA(2011)0316.

- като взе предвид достиженията на правото на общността в областта на транспорта,
 - като взе предвид член 48 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становищата на комисията по околна среда, безопасност на храните и обществено здраве, комисията по промишленост, изследвания и енергетика, както и на комисията по регионално развитие (A7-0000/2011),
- A. като има предвид, че европейската транспортна политика оказва пряко влияние върху гражданите на ЕС в много житейски ситуации и че единното европейско транспортно пространство е от полза за тях;
- Б. като има предвид, че секторът на транспорта има голямо значение за развитието на Европейския съюз, неговите региони и градове, тъй като той генерира 5% от БВП и осигурява около 10 милиона работни места, като по този начин се превръща в решаващ фактор за това да се остане Европа промишлен и икономически център;
- В. като има предвид, че секторът на транспорта може значително да допринесе за Стратегията „Европа 2020“, особено в области като заетост, изследвания, енергетика, иновации и околна среда, като не се забравя, че в рамките на стратегията трябва последователно да се укрепва опазването на околната среда;
- Г. като има предвид, че определени цели от последната Бяла книга не бяха постигнати и поради тази причина следва редовно да се извършва проверка и оценка на заложените тук цели;
- Д. като има предвид, че видовете транспорт не следва да се конкурират, а да се допълват в рамките на една ефикасна интермодалност която да бъде водещ принцип за ефикасно разпределение на видовете транспорт;
- Е. като има предвид, че транспортният сектор е субект на много „гранични ефекти“, които отчасти могат лесно да бъдат премахнати и следователно трябва да бъдат премахнати;
- Ж. като има предвид, че отварянето на пазарите на транспортни услуги трябва да върви ръка за ръка с качеството на услугите, с обучението и заетостта;
- З. като има предвид, че ЕС трябва да създаде съгласувани стандарти за всички видове транспорт, особено по отношение на сигурността, технологиите, опазването на околната среда и условията на труд, за да изиска създаването на подобни стандарти на световно равнище;
1. приветства Бялата книга за 2011 г., но констатира, че важни цели, заложи в Бялата книга от 2001 г., не са постигнати или са постигнати само частично и предлага,
- до 2013 г. въз основа на доклада относно на движението по пътищата в Европа, Комисията да представи конкретни предложения с цел намаляване с 50% на броя на убитите и тежко ранените при пътно-транспортни произшествия в

сравнение с 2010 г.;

- до 2014 г. да бъде представено предложение, което предвижда интернализиране на външните разходи за всички видове транспорт, като се избягва двойно налагане на такси и нарушаване на пазарните принципи, с цел да се укрепят инвестициите в мобилността, безопасността и изследванията;
2. одобрява назованите в Бялата книга цели до 2050 г., счита обаче, че периодът до 2020 г. трябва да бъде по-точно дефиниран по отношение на финансирането – на фона на икономическото положение в отделните държави-членки и на общите предизвикателства пред транспортния сектор в областта на енергетиката и опазването на околната среда и поради тази причина призовава Комисията да изработи правила, с цел постигането на следните цели до 2020 г., като съответните стойности за 2010 г. служат като референтни:
- намаляване с 20% на емисиите на CO₂ при автомобилния транспорт,
 - намаляване с 20% на шума и консумацията на енергия при железопътния транспорт;
 - намаляване с 30% на емисиите на CO₂ при въздушния транспорт за цялото европейско въздушно пространство,
 - единно намаляване с 30% на емисиите на CO₂ и на вредните вещества при корабоплаването,
- призовава тези цели да се разглеждат като приоритетни и поради тази причина изпълнението им да бъде проверявано ежегодно;
3. подчертава, че трябва да се цели завършването на европейския вътрешен пазар на транспортни услуги, като не се забравят икономическите и социалните аспекти, както и аспектите, свързани със заетостта, и призовава Комисията в своите предложения за отваряне на пазара, наред с другото в областта на въздушния, автомобилния и железопътния транспорт, да гарантира, че тези предложения да не водят нито до социален дъмпинг, нито до създаването на частни монополи;
4. изтъква, че ефикасната интермодалност при превоза на пътници и товари, която се измерва чрез икономическа рентабилност, опазване на околната среда, условия на труд и социална закрила и аспекти на безопасността, а в отделните държави-членки и региони се ориентира по съществуващата и бъдеща инфраструктура, трябва да се превърне във водеща идея за бъдещата транспортна политика, а модалното разпределение в държавите и регионите да се определя съгласно този подход вместо да се придържа към предложената стойност от 300 км при превоза на товари по пътищата;
5. изтъква, че концепцията TEN-T трябва да предвижда ограничен брой проекти с повишено финансиране, и:
- държавите-членки се задължат до 2020 г. да премахнат 25-те познати стеснения в европейското транспортно пространство, да дадат приоритет на трансграничните проекти и до 2015 г. да представят одобрена концепция за финансиране,

- Комисията се задължава, след съгласуване с регионалната политика, да предвиди и предложи на държавите-членки пряко финансиране за тези проекти на стойност най-малко 30% от общия инвестиционен обем,
 - Комисията се задължава да подкрепя алтернативни модели и инструменти за финансиране, наред с другото облигации, свързани с конкретен проект, а в предложенията за интернализирани външни разходи да предвиди едно засилено използване на генерираните по този начин приходи за финансиране на проекти по TEN-T,
 - следва да се предвиди определянето на приоритети в тясна връзка с условията за използването на регионалните структурни средства, като държавите-членки се задължават да гарантират финансирането на тези проекти след края на многогодишните програми на ЕС,
 - следва да се запазят приоритетите на проектите след 2015 г., само ако държавите-членки са взели обвързващи решения, които гарантират изпълнението на проектите;
6. подчертава, че едни и същи стандарти за безопасност следва да се прилагат за превоза на пътници и товари във всички видове транспорт на равнище ЕС и изисква представянето на предложение относно финансирането на задълженията за безопасност, при отчитане на факта, че особено в морския и въздушния транспорт международното координиране заема основно място, като следва да се извърши преразглеждане на съществуващите разпоредби или представяне на нови разпоредби до 2015 г.;
7. подчертава значението на алтернативните и възобновяемите източници на енергия за транспорта и подчертава, че установените цели могат да бъдат постигнати чрез използване на енергиен микс и вече съществуващите възможности за енергоспестяване в съчетание със съответната инфраструктура;
8. изисква представянето на предложение относно градската мобилност до 2015 г., в което подкрепата за проекти, при спазване на принципа на субсидиарност, зависи от представянето на планове за градска мобилност, които предвиждат ефективна логистична верига за превоза на пътници и товари, допринасят за намаляване на обема на трафика и замърсяването на околната среда (замърсяване на въздуха и шум), спазват стандартите на европейската транспортна политика и са в съответствие със заобикалящите градове и региони;
9. подчертава, че поведението на потребителите на транспортни услуги е от решаващо значение и призовава за създаването на стимули за избор на устойчиви видове транспорт, като до 2013 г. следва да се представят предложения с цел разширяване на инфраструктурата за пешеходците и велосипедистите в градовете, удвояване на броя на потребителите на обществения транспорт, който използва главно алтернативни източници на енергия, както и с цел създаване на електронни билети за многовидови пътувания при отчитане на ценообразуването като стимул;
10. счита, че основните правила за правата на пътниците във всички видове транспорт

следва да бъдат установени в Харта на правата на пътниците и по тази причина очаква до края на 2013 г. подобно предложение при отчитане на съответните характеристики на видовете транспорт и придобития опит;

11. призовава за създаването на програма за научноизследователска и развойна дейност, специално насочена към мобилността, и за финансовото ѝ подпомагане с цел:
 - запазване на положението на ЕС като място за производство и научноизследователска дейност за отделните видове транспорт,
 - създаване на интелигентни, оперативно съвместими и свързани системи за организация на транспорта за всички видове транспорт, като по този начин се насърчат SESAR, „Галилео“, европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), информационното обслужване на речния транспорт (RIS), системите за морско наблюдение (SafeSeaNet), далечното опознаване и проследяване на кораби (LRIT) и интелигентните транспортни системи (ITS) и се предвидят съответните средства за тази цел;
12. счита, че следва да се наложи намаляването на бюрократичните пречки за всички видове транспорт и по тази причина изисква засилена хармонизация на транспортните документи, наред с другото за превоза на товари по пътищата, както и представянето на предложение относно стандартизацията на товарно-превозните документи до 2013 г.;
13. подчертава необходимостта от подобряване и стандартизация на контролни уреди, като например радари, измерващи скоростта, бордови устройства, както и на комуникационни системи или носители и изисква представянето, до 2013 г., на предложение относно взаимното признаване и оперативната съвместимост на тези уреди;
14. подчертава, че преките подобрения и стандартизацията на транспортните единици и размерите на транспортните средства ще доведат до оптимизиране на многомодалния транспорт;
15. призовава, по отношение на автомобилния транспорт, за:
 - ново преразглеждане на законодателството относно периодите на управление на превозното средство и почивка при превоза на пътници и товари, както и прилагането му до 2014 г.,
 - увеличение с 40 % на броя на паркингите за товарни автомобили в трансевропейската пътна мрежа (TERN) във всички държави-членки в сравнение със стойностите за 2010 г.,
 - подкрепа от страна на Комисията за инициативите на държавите-членки, насърчаващи създаването на безопасен и екологосъобразен автомобилен парк чрез данъчни облекчения,

- подобряване на образованието и обучението на лица, наети в транспортния сектор, и на достъпа до тези професии, за да се хармонизират условията на труд и заплащането;

16. призовава, по отношение на водния транспорт, за:

- предложение относно т.нар. „син пояс“,
- по-нататъшна подкрепа за програмата NAIADES и извършването на равностметка относно постигнатите успехи след изтичането ѝ през 2013 г., и запазването ѝ, по целесъобразност,
- предложение относно 20-процентно увеличение на броя на многовидовите връзки (платформи) за транспорта по вътрешните водни пътища, вътрешните пристанища и железопътния транспорт до 2020 г., в сравнение със стойностите за 2010 г., и съответната финансова подкрепа,
- заделяне на поне 10 % от финансирането за трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T) за проекти за транспорта по вътрешните водни пътища,
- хармонизиране на обучението в сектора на водния транспорт към международен стандарт до 2012 г., с оглед на международния характер на морския транспорт, и представяне на предложение относно взаимното признаване на рамковите условия за обучението на пристанищни работници до края на 2013 г.,
- представяне от страна на Комисията на предложение относно правилата, регламентиращи пристанищните услуги, до 2014 г.;

17. призовава, по отношение на въздушния транспорт, за:

- представяне на предложение, до 2015 г., относно създаването на единно европейско небе чрез по-нататъшно намаляване на функционалните блокове въздушно пространство, като същевременно държавите-членки се призовават да насърчават прилагането на единното европейско небе,
- отдаване на приоритет на качеството на услугите и координацията с международните стандарти в по-нататъшните предложения относно отварянето на пазара,
- прилагане от страна на държавите-членки, до 2012 г., на европейската схема за търговия със сертификатите за емисии и в рамките на международни споразумения;

18. призовава, по отношение на железопътния транспорт, за:

- отчитане от страна на Комисията на задълженията на държавите-членки по отношение на обществения транспорт и съществуващото предлагане на услуги при отваряне на пазарите, с цел подобряване на настоящото предлагане на услугите,

- хармонизиране на правилата относно регистрацията на превозни средства до 2015 г., така че сертифицирането на подвижния състав да не трае повече от 2 месеца, и съответни промени на областите на компетентност на Европейската железопътна агенция и финансирането ѝ до 2012 г.,
- независимост и укрепване на националните регулаторни органи с оглед постигане на по-голяма ефективност на железопътния транспорт и представяне, до 2014 г., на предложение от страна на Комисията относно създаването на европейски регулаторен орган;

19. призовава Комисията да извършва годишна оценка на целите на бялата книга, постигнатия напредък и резултатите и да докладва на Парламента във връзка с това;

20. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Транспортът е определящ за мобилността и поради това има изключително значение за гражданите на ЕС. Те са тези, които се ползват от облагите на европейското транспортно пространство, тъй като във всички ситуации то им помага да се придвижват и да извличат ползи, както в професионален, така и в личен аспект, от свободата на движение. Средно 13,2% от разходите на домакинствата се извършват за транспортни стоки и услуги. Освен това транспортът на пътници и товари осигурява работни места за много граждани на ЕС и допринася за пълното изграждане на Вътрешния пазар в Европа, тъй като, измерено като част от БВП, той генерира около 5% от благосъстоянието на ЕС и осигурява работни места за над 10 милиона граждани на ЕС.

Транспортният сектор представлява важен фактор за градовете и регионите, тъй като той не само осигурява връзката помежду им, но също така допринася за развитието на ЕС като център за иновации и изследвания и поради това се превръща в основен елемент от развитието на ЕС и на неговите региони с непосредствено влияние върху социалното сближаване на регионите. Създаването на единно европейско транспортно пространство като цел на бъдещата европейска транспортна политика по този начин е непосредствено свързано с регионалната, икономическата, социалната политика, политиката в областта на околната среда и политиката на заетост. Въз основа на това транспортният сектор може да има значителен принос към Стратегия „Европа 2020“.

Докладчикът е силно учуден от начина, по който държавите-членки подценяват европейската добавена стойност на транспортната политика и я затормозяват чрез неправилно или закъсняло транспониране на директивите. Освен това той изразява учудване от това, че във времето на икономическа и финансова криза не се проявява по-голяма инициативност за инвестиции, за да се ускори изграждането на TEN-T, тъй като тук става въпрос за една устойчива инфраструктура, която насърчава заетостта и стимулира икономиката.

1. Последователни и конкретни цели до 2020 г.

Цел на Бялата книга от 2011 г. следва да бъде определянето на ясни и ефикасни цели, като трябва да се извлекат поуки от грешките в миналото. То показва, че въпреки че транспортният сектор създаде донякъде по-добри условия за работа и бе постигнат напредък в либерализирането на пазара (например при автомобилния транспорт), много от целите, залегнали в Бялата книга от 2001 г., останаха неизпълнени. Без значение е дали това се дължи на недостатъчната готовност на държавите-членки да си поставят амбициозни цели, на прилагането на контролните мерки или поради съвсем различни причини. Важното то е да се избегне подобна ситуация в бъдеще. Това може да се постигне като на първо време не се поставят произволно нови цели, а се направи внимателен преглед на старите, като те бъдат съответно запазени, отхвърлени или променени. Наред с другото, две са целите които следва да бъдат запазени – намаляване на броя на убитите и тежко ранените при пътнотранспортни произшествия наполовина и интернализирание на външните разходи за всички видове транспорт. Освен това изпълнението на тези цели трябва от сега да се подлага на редовни проверки, а не просто в рамките на междинния преглед.

Важно е също така да се определи крайният срок за постигането на тези цели, за да се следи напредъкът. Заложените в новата Бяла книга цели в по-голямата си част се отнасят за периода до 2050 съответно 2030 г. Докладчикът подкрепя тези дългосрочни цели, но подчертава, че не може да се предвиди колко бързо ще се развият до тогава иновациите и технологиите, както и икономическото положение на държавите и пред какви нови предизвикателства ще се изправи пред европейската транспортна политика дотогава. Поради това той предлага конкретни и съгласувани с другите области на политиката цели до 2020 г., които се отнасят до всички видове транспорт и настоява за извършването на обстоен ежегоден преглед на тези цели.

2. Стандарти на ЕС за Единното европейско транспортно пространство

За да бъде завършен вътрешният пазар на транспортни услуги следва да бъдат установени определени основни принципи. По този начин се решават съществуващите предизвикателства и ще се покаже стремеж към хармонизиране на свързаните с транспорта разпоредби. Освен това ще се премахнат „гранични ефекти“, което донякъде е лесно да се направи.

а) Сигурност

Сигурността е един от основните принципи на европейската транспортна политика, а спазването на наредбите за сигурност е една от главните предпоставки за създаването на Единно европейско транспортно пространство.

При автомобилния транспорт като дългосрочна цел трябва да бъде издигната „визия нула“, като се продължи с преследването на целта за намаляване наполовина на броя на убитите и тежко ранените до 2020 г. Следователно Комисията трябва да разгледа и да включи в предложенията си мерките, залегнали в доклада за сигурността на автомобилния транспорт за периода 2011 – 2020 г.

Съответните европейски стандарти за сигурност следва да бъдат валидни не само за автомобилния, но и за другите видове транспорт, преди всичко за въздушния и водния транспорт, поради международния характер на които, тези стандарти следва да бъдат съгласувани също с разпоредбите на глобално равнище. Освен това следва да се създадат ясни разпоредби относно финансовите изисквания и изискванията за сигурност.

Абсолютно необходими са безопасни вериги за превоз на лица и стоки. Целта, към която се стремим е „сигурност с една проверка“, която дава възможност за еднократно контролиране на сигурността също така и при международния транспорт. Докладчикът подчертава, че за това голямо значение има коректното подаване на информация. Преди всичко при техническите параметри на мерките за сигурност Комисията трябва да работи в близко сътрудничество с Парламента и да гарантира, че подадените данни са коректни, а приложимостта на мерките е съгласувана с държавите-членки, така че да се създават реалистични разпоредби, които могат да бъдат изпълнени в срок.

б) Енергетика и околна среда

Съществуващите предизвикателства пред европейската транспортна политика са

свързани наред с другото с проблемите на околната среда и с енергийни проблеми. Тук следва да се създадат европейски стандарти, които насърчават Единното европейско транспортно пространство.

Декарбонизирането на транспорта представлява, както и преди, значима политическа цел. За тази цел трябва да бъдат установени ясни правила за всички видове транспорт и да се създадат стимули, така че да се работи върху устойчивостта при всички видове транспорт. Оценката на устойчивостта на средствата за транспорт следва да се основава на обективни критерии, които включват не само ползването, но обхващат целия „отпечатък“ от създаването на необходимата инфраструктура, до обезвреждането.

Чрез намаляване на отработените газове от транспорта и премахване на стеснените участъци, интернализирането на външните разходи би могло в значителна степен да допринесе за устойчивост на видовете транспорт, само тогава обаче, когато то се отнася за всички видове транспорт, а приходите бъдат вложени в устойчивост, мобилност и транспорт, съответно инфраструктура. Правилото за Евровинетка, според което 15 % от приходите следва да бъдат целево обвързани и правилата за европейската схема за търговия с емисии (СТЕ) при въздушния транспорт представляват стъпки в правилната посока. Те обаче не са достатъчно амбициозни като се има предвид, че директивата относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили дори не е задължителна.

Поради зависимостта на транспорта от петрола алтернативните и възобновяеми енергийни източници следва да получават все по-голямо значение. При това трябва все пак да се констатира, че Европейският парламент следва да бъде технологично неутрален и освен това всяка форма на алтернативните енергии има своите особености и по този начин определени предимства и недостатъци. Дали се използват или могат да се използват задвижвани с електричество или с водород превозни средства, с биогорива или със синтетични горива, с автогаз или биогаз, зависи не на последно място от вида транспорт и от самите държави-членки. Докладчикът счита, че само един енергиен микс може да доведе до реалистични и устойчиви решения. Още сега обаче, всички видове транспорт следва да обърнат повишено внимание на вече познатите начини за енергоспестяване, като например поведението при шофиране, подкрепено от съответното обучение и преквалификация, бързото създаване на функционалните блокове въздушно пространство, възможности за излитане и кацане или планове за мобилност, даващи възможност наред с другото за засилено използване на автобуси и линии на метрото. Енергоспестяването може още днес да доведе до значителни резултати.

Когато се обмисля създаването на алтернативни енергии следва да не се забравя създаването на съответната инфраструктура. Поради тази причина създаването на стимули за изграждане на подобаваща инфраструктура е от особено значение. Защото и най-устойчивите решения няма да се реализират, ако са прекалено скъпи за обикновените потребители и липсва необходимата инфраструктура. Съгласуваността между различните области на политиката има огромно значение. Така разпоредбите относно енергетиката и опазването на околната среда следва да се сравняват с ориентировъчните стойности на транспортната политика и обратно, с цел постигането на хармонизиране.

в) Условия на труд и социална закрила

Освен това хармонизирането на условията на труд и социална закрила за заетите в областта на транспорта лица представлява важна предпоставка за създаването на един добре функциониращ европейски вътрешен пазар на транспортни услуги.

Уеднаквяването на образованието и обучението, на достъпа до професията и на условията на труд при всички видове транспорт ще доведе в дългосрочен аспект до изравняване на заплащането, като по този начин ще се предотврати възникването на социален дъмпинг и нелоялна конкуренция. Взаимното признаване също така на степените на образование и обучение играе решаваща роля в този процес.. При водния транспорт следва да се отдели внимание на уеднаквяването в международен мащаб.

Независимо дали става въпрос за предложения на Комисията относно либерализирането на пристанищните услуги, на наземното обслужване или за някакво друго отваряне на пазарите, тези предложения следва едновременно да поощряват хармонизирането на правилата за работа и социалните разпоредби и да поставят ударение върху качеството на услугите.

Отнесена към автомобилния транспорт правната разпоредба относно периодите на кормуване и почивка следва да бъде отново преразгледана, като се даде възможност за упражняването на строг контрол, съобразен с конкретните обстоятелства. Паркингите за товарни автомобили трябва да станат по-сигурни и на територията на целия Съюз техният брой трябва да бъде увеличен, за да могат професионалните водачи на товарни автомобили въобще да спазват периодите за почивка. Трябва по-силно да се хармонизира прилагането на директивата в държавите-членки, броя на проверките и налагането на санкции.

При всички видове транспорт качеството на образованието трябва да бъде разглеждано като гаранция за сигурността, както за заетите, така и за всички участници в движението по пътищата.

г) Административно опростяване

Различните видове транспорт са изправени пред предизвикателства преди всичко по границите на държавите-членки, които обаче отчасти могат лесно да бъдат преодоляни. Тези т.нар. гранични ефекти се срещат особено в граничните региони. В тази област често съществуват двустранни споразумения между държавите с цел разрешаване на определени проблеми, но и тук са необходими европейски разпоредби. По отношение на сертифицирането на железопътни превозни средства например съществуват 6 000 различни разпоредби в целия ЕС, като процедурата по издаване на разрешение за тях може да отнеме години. Тези разпоредби, отчасти създадени от протекционистични съображения, препятстват европейските железопътни предприятия да предлагат услугите си в други държави и по тази причина техният брой следва да бъде намален. Това положение е непоносимо. Следователно докладчикът предлага хармонизиране на правилата за издаване на разрешение за железопътни превозни средства и съкращаване на продължителността на процедурата по издаване на разрешение до 2 месеца. Европейската железопътна агенция трябва да получи съответната компетентност, за да може този граничен ефект действително да се преодолее.

Контролните уреди също следва да бъдат хармонизирани на европейско равнище. Не е редно полицейските служители да не могат да използват контролните уреди на границата със съседна държава, тъй като уредите не са еталонирани в тяхната държава. Следователно е необходим преглед на състоянието и в тази област, последван от предложение на Комисията за хармонизация.

В допълнение хармонизацията на транспортните документи при всички видове транспорт би повишила ефективността на транспорта. Преди всичко електронните товари („e-freight“) биха довели до значително намаляване на административните пречки и биха ускорили транспорта.

д) Глобален фактор

ЕС, в ролята си на инициатор, следва да наложи правилата относно безопасността, опазването на околната среда, енергетиката и технологиите на световно равнище. Това обаче ще бъде възможно единствено ако се постигне съгласие относно хармонизацията и установяването на стандарти между 27-те държави-членки, което впоследствие бъде успешно приложено. Европа може да защити своите правила, само ако говори с единен глас. Това понастоящем все още представлява проблем, както показват следните примери. От една страна посредством схемата за търговия с емисии, която следва да бъде въведена през 2012 г., се вижда колко силна е съпротивата на международно равнище. От друга страна бавният напредък на европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) е доказателство за нерешителната позиция на държавите-членки. На последно място може да се посочи споразумението за въздушния транспорт, сключено със САЩ, което съдържа недостатъчни разпоредби относно хармонизирането на законодателството, взаимното признаване и техническата подкрепа, като то представлява добър пример за предизвикателствата, които ЕС трябва да преодолее на международно равнище.

3. Ефективен комбиниран транспорт като водеща идея на бъдещата европейска транспортна политика

Европейското транспортно пространство трябва да противодейства на сериозни проблеми, свързани с капацитета, при превоза на товари и пътници. Превозът на товари, в сравнение със стойностите през 2005 г., вероятно ще се увеличи с около 40 % до 2030 г., а превозът на пътници ще се увеличи с около 34 %. Тези стойности разкриват ясно необходимостта от намиране на решения на европейско равнище, които могат да бъдат намерени в концепцията за ефективния комбиниран транспорт. Според докладчика, предвид свързаните с капацитета проблеми, различните видове транспорт не следва да се конкурират помежду си, а следва да се допълват в рамките на ефективен комбиниран транспорт. Последният отчита в еднаква степен икономическите и социалните аспекти, както и аспектите, свързани с околната среда и безопасността, и оценява тяхната ефективност, вземайки под внимание различията в изходното положение на различните видове транспорт, географските условия и развитието на транспорта и мобилността в съответните региони. Това следва да се превърне във водещата идея на бъдещата транспортна политика, а не установяването на предложената от Комисията пределна стойност от 300 km за цялото европейско транспортно пространство. Комисията предвижда, до 2030 г. 30 % от товарите в

автомобилния транспорт над 300 km да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден. Не е необходимо придържането към тази стойност, но една определена пределна стойност в километри би могла да служи като ориентир, доколкото държавите-членки и регионите определят това ограничение съгласно възможностите си понастоящем и в бъдеще.

Освен това ще бъде подобрен и комбинираният транспорт, ако се адаптират товарните единици и не се губи обем при преминаването от един вид транспорт към друг. Това налага хармонизирането на товарните единици и съответно адаптиране на размерите на превозните средства.

4. TEN-T и финансиране

TEN-T са от изключително голямо значение за европейската транспортна политика и по тази причина следва да се повиши тяхната ефективност и приложимост. Това може да се постигне чрез ограничаване на броя на проектите и повишаване на финансирането. Една обозрима основна мрежа с гарантирано финансиране, която трябва да се оценява съгласно критерии за устойчиво развитие на европейско и регионално равнище, ще насърчи напредъка в тези области, където понастоящем той е бавен (преди всичко в граничните региони). След определянето на приоритетните проекти докладчикът счита, че приоритетът следва да се запази, само ако държавите-членки вземат обвързващи решения, които насърчават в значителна степен приключването на проектите. Това е единственият начин да се гарантира, че основната мрежа ще бъде завършена във възможно най-кратки срокове и да се предотврати продължаващото съществуване на проекти, които имат малки шансове да бъдат завършени.

Често не се бележи напредък по проекти, тъй като липсва съответното финансиране. По тази причина докладчикът призовава държавите-членки да представят съответна концепция за финансиране до 2015 г., за да премахнат 25-те познати стеснения.

Освен това следва да се предвиди определянето на приоритети в тясна връзка с условията за използването на регионалните структурни средства, като държавите следва да се задължат да гарантират финансирането на тези проекти след края на многогодишните програми на ЕС.

Освен това докладчикът счита, че от една страна Комисията следва пряко да финансира тези проекти с дял от поне 30 % от общите инвестиции и че от друга страна тя следва да подкрепя алтернативни модели и инструменти за финансиране и облигации за финансиране на проекти. Последните могат да бъдат прилагани в тясно сътрудничество с европейските финансови институции. Фондът Marguerite е добър пример в това отношение. Инструмент за алтернативно финансиране би могъл да бъде създаден във връзка с интернализирането на външни разходи, ако приходите се използват основно за финансирането на проекти TEN-T. Това същевременно би създавало стимул за публично-частни партньорства. Сигурен поток от парични средства би осигурил сигурност по отношение на планирането и по този начин би повишил в значителна степен привлекателността на проектите TEN-T за частните предприятия.

5. Градска мобилност

Съществува крайна необходимост от предприемане на действия в градовете, тъй като населението в големите агломерации се увеличава, което води до увеличаване на трафика, шума и замърсяването на въздуха.

С цел да се разрешат тези проблеми, градовете следва да създадат планове за устойчива мобилност, като финансовата подкрепа за проекти следва да зависи от представянето на такива планове. Съгласно принципа на субсидиарност градовете естествено самостоятелно ще вземат решения какви проекти да планират, но тези проекти ще трябва да спазват стандартите на европейската транспортна политика, което означава, че те ще трябва да предвиждат ефективни логистични вериги за превоза на пътници и товари, които не само намаляват обема на трафика в градовете, но и противодействат срещу замърсяването на околната среда. Поради тази причина плановете за мобилност ще трябва, наред с другото, да предвиждат разширяване на инфраструктурата за пешеходци и велосипедисти и да водят до удвояване на броя на потребителите на обществения транспорт. Особено автобусният и трамвайният транспорт може да допринесе в значителна степен за ефективен комбиниран транспорт в градския, извънградския и регионалния транспорт, при условие че инфраструктурата е съответно адаптирана или осигурена на разположение.

Освен това следва да се обърне внимание на съгласуваността между плановете за мобилност на отделните градове и региони, така че те преди всичко да се координират с тези на съседни градове и региони, дори когато последните се намират в други държави-членки.

В градовете и заобикалящата ги територия е необходима безопасна, привлекателна и надеждна транспортна система, в която различните видове транспорт са съгласувани помежду си, което прави възможно многовидовите пътувания. В допълнение цените на билетите, съществуването на електронни билети, които могат да бъдат резервирани онлайн, и правата на пътниците също са от значение в този контекст, тъй като те влияят върху избора на вида транспорт.

6. Научни изследвания и иновации

Научните изследвания и иновациите в транспортния сектор са от особено значение, тъй като развитите транспортни системи не само намаляват замърсяването на околната среда и увеличават безопасността, но същевременно са в състояние да гарантират постоянен транспортен поток. Те също така насърчават положението на ЕС като място за производство и научноизследователска дейност.

По тази причина докладчикът призовава за създаването на програма за научноизследователска и развойна дейност, специално насочена към мобилността, и за финансовото ѝ подпомагане с цел създаване на интелигентни, оперативно съвместими и свързани системи за организация на транспорта за всички видове транспорт, като SESAR, „Галилео“, европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), информационното обслужване на речния транспорт (RIS), системите за морско наблюдение (SafeSeaNet) и интелигентните транспортни системи (ITS).