

Біла Книга – Транспорт

ПЛАН РОЗВИТКУ ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ — НА ШЛЯХУ ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ ТА РЕСУРСОЕФЕКТИВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ



Генеральна дирекція з питань пересування та транспорту

Європейська Комісія

Неофіційний переклад

Ця ілюстрована брошура містить текст Білої книги Європейської Комісії – ПЛАН РОЗВИТКУ ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ — НА ШЛЯХУ ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ ТА РЕСУРСОЕФЕКТИВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ (СОМ (2011) 144, кінцева редакція від 28 березня 2011) та передмову Сійма Калласа, віце-президента, Комісара з питань транспорту.

Прямий європейський номер – це послуга, яка допоможе Вам знайти відповіді на Ваші питання стосовно Європейського Союзу

Безкоштовний номер (*)

00 800 67 89 10 11

(*) Деякі мобільні оператори не підтримують доступ до номерів 00 800 або ці дзвінки можуть бути платними

Більше інформації про Європейський Союз можна знайти на сайті : <http://europa.eu>).

Бібліографічні дані подано в кінці цієї публікації.

Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі, 2011

ISBN 978-92-79-18270-9

doi 10.2832/30955

©Європейський Союз, 2011

Розповсюдження дозволене за умови посилання на джерело.

Фотографії люб'язно надано:

Обкладинка © SNCF, стр. 1 ©Європейський Союз, стр.3 © ESCA, стр. 4 © IStockphoto, стр. 5 © Airbus SAS, стр. 6 © Європейський Союз, стр. 7 © Європейський Союз, стр. 10 © Vasco Morgao, стр. 7 © Європейський Союз, стр. 12 © gettyimages, стр. 13 © Nissan SA, стр. 14 © Європейський Союз, стр. 15 © Airbus SAS, стр. 16 © Patrick Mascart/Європейський Союз, стр. 18 © Європейський Союз

Надруковано у Бельгії

Надруковано на елементарному відбіленому обезхлореному папері

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

ПЕРЕДМОВА

Я пишаюся тим, що можу представити цей «План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору».

Цей стратегічний документ покликаний представити концепцію Комісії щодо майбутнього транспортної системи ЄС та визначити порядок політичних дій на наступне десятиріччя. Програма, що розглядається, є складовою частиною Стратегії «Європа 2020» та її керівної ініціативи стосовно ресурсоефективної Європи.

Ефективний транспорт є передумовою підтримання процвітання ЄС – ми потребуємо меншої завантаженості наших транспортних шляхів, зниження викидів, більшої зайнятості та вищого зростання. Це також запорука активно функціонуючого внутрішнього ринку та спроможності всіх наших регіонів залишатися складовою частиною повністю інтегрованої світової економіки. Транспорт – це і важливий компонент самої економіки: багато європейських компаній є світовими лідерами у сфері інфраструктури, логістики та виробництва транспортного обладнання та систем управління перевезеннями. Ми не повинні порушити цих тенденцій.

Однак у світі, де підвищуються ціни на нафту, зростає рівень завантаженості транспортних систем та все яснішою стає загроза кліматичних змін, транспортна система ЄС вимагає принципової реконструкції, щоб підтримати її функцію рушійної сили прогресу та не поступитися позиціями при постійно наростаючій світовій конкуренції. Щоб уникнути обмеження нашої свободи пересування, ми повинні зруйнувати «кайдани» нафтозалежності транспорту, зберігаючи при цьому його ефективність.

Стратегічні положення, які визначено цією Білою книгою, говорять про те, як можна досягти цього перетворення. На порядку денному 10 масштабних завдань, створених для того, щоб направляти політичні дії та давати оцінку поступу – зокрема поступове зникнення з вулиць наших міст автомобілів на звичайному пальному до 2050 р. та 50% переорієнтація пасажирських перевезень середньої дальності та вантажних перевезень далекого сполучення з автомобільного на інші види транспорту за той самий час – що забезпечить 60% скорочення викидів вуглекислого газу та відповідне зменшення нафтозалежності. Ці завдання спираються на 40 конкретних ініціатив, які будуть розроблені протягом цього десятиріччя. Я зроблю все можливе, щоб ключові пропозиції було подано за час мого перебування на посаді Комісара з питань транспорту.

Ця Біла Книга визначає і стратегію, до якої повинні долучитися всі учасники транспортного процесу. Реконструкція транспортної системи неможлива без узгоджених дій представників загальнодержавних, регіональних та місцевих органів влади, тих, хто організує перевезення, і тих, хто ними користується. Я запрошую всіх читачів взятися за цю масштабну роботу та працювати разом з Європейською Комісією над створенням більш конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи.

Сійм Каллас

Віце-Президент Європейської Комісії, Комісар з питань транспорту.





Зміст

1. Підготовка Європейського транспортного простору до майбутнього.....	5
2. Концепція конкурентоспроможної та екологічно сталої транспортної системи.....	8
2.1 Зростання транспорту та підтримка мобільності при досягненні поставленої мети скорочення викидів на 60%.....	8
2.2 Ефективна базова система для мультимодальних міжміських перевезень та транспорту.....	10
2.3 Загальносвітові рівні умови конкуренції для перевезень далекого сполучення та міжконтинентального вантажного руху.....	12
2.4 Екологічно чистий міський та приміський транспорт.....	12
2.5 Десять завдань для конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи: контрольні показники досягнення поставленої мети скорочення викидів вуглецю на 60%	13
3. Стратегія – що треба зробити.....	16
3.1 Єдиний європейський транспортний простір.....	16
3.2 Інновації для майбутнього – технологія та організація роботи.....	19
3.3 Сучасна інфраструктура, раціональне ціноутворення та фінансування.....	22
3.4 Міжнародне значення.....	26
4. Висновки.....	28
Додаток: Перелік ініціатив.....	29



1 Підготовка Європейського транспортного простору до майбутнього

- 1 Транспорт має фундаментальне значення для нашої економіки та суспільства. Мобільність є життєво необхідною для внутрішнього ринку та якості життя громадян, оскільки вони користуються правом на вільне пересування. Транспорт створює умови для економічного зростання та працевлаштування: він повинен залишатися стабільним з огляду на ті нові проблеми, які стоять перед нами. Транспорт є глобальним, тому забезпечення дієвості запропонованого заходу вимагає активної міжнародної співпраці.
- 2 Майбутній добробут нашого континенту буде залежати від здатності всіх його регіонів залишатися повністю інтегрованими на конкурентоспроможних засадах до світової економіки. Ефективний транспорт є життєво необхідним для забезпечення такого положення.
- 3 Європейський транспорт сьогодні опинився на роздоріжжі. Старі проблеми не зникли, та з'явилися нові.
- 4 Чимало необхідно зробити, щоб завершити формування внутрішнього ринку перевезень, де залишаються значні «вузькі місця» та інші перепони. Нам необхідно розглянути ці питання в іншому ракурсі – як краще забезпечити прагнення наших громадян пересуватися та потреби нашої економіки у перевезенні вантажів, маючи на увазі ресурсні та екологічні обмеження. Необхідно об'єднати транспортні системи заходу та сходу Європи, щоб мати повне усвідомлення транспортних потреб практично всього континенту та наших 500млн. громадян.
- 5 У наступних десятиріччях нафта ставатиме все більшим дефіцитом, а джерела її надходження все більш непевними. Як було нещодавно зазначено Міжнародною

енергетичною агенцією, чим менших успіхів досягатиме світ у скороченні використання вуглецю, тим вищою ставатиме ціна на нафту. У 2010 р. загальні витрати на імпорт нафти в ЄС склали приблизно 210 млрд. євро. Якщо ми не вирішимо питання нафтозалежності, здатність людей до пересування – і наша економічна безпека – можуть опинитися під суворою загрозою внаслідок катастрофічних наслідків для інфляції, торговельного балансу та загальної конкурентоспроможності економіки ЄС.

- 6 У той самий час ЄС задекларував потребу кардинального скорочення викидів парникових газів у світі, маючи на меті обмежити кліматичні зміни менш, ніж 2°C, що знайшло підтримку міжнародної спільноти. Загалом, ЄС до 2050 р. необхідно скоротити викиди на 80-95% нижче рівнів 1990 року, причому для досягнення цієї мети розвинуті країни повинні здійснювати необхідні скорочення як єдина група. Аналіз Комісії¹ свідчить про те, що хоча в інших секторах економіки можна досягти значніших скорочень, від транспортного сектору, який є значним і все зростаючим джерелом парникових газів, вимагається їх скорочення принаймні на 60% у порівнянні з 1990 р.² До 2030 р. транспорту поставлено за мету скоротити викиди парникових газів на приблизно 20% від їх рівня у 2008 р. І все ж, заважаючи на значне зростання транспортних викидів за останні два десятиріччя, вони все рівно перевищуватимуть рівень 1990 р. на 8%.
- 7 З часів першої великої нафтової кризи 40 років тому – незважаючи на технічний прогрес, можливості економічно вигідних інновацій енергоефективності та політичні зусилля – транспортна система не зазнала принципівих змін. Транспорт став більш енергоефективним, але перевезення в ЄС все ще залежать від нафти і нафтопродуктів на 96% своїх потреб. Транспорт став екологічно чистішим, але зростання обсягів говорить про те, що він залишається основним джерелом шуму та місцевого забруднення повітря.
- 8 Принциповий шлях до зниження викидів транспорту в ЄС і в усьому світі – це нові технології для транспортних засобів та організації процесів перевезень. Змагання за екологічно сталу мобільність має світовий масштаб. Затримка з діями та боязке впровадження нових технологій можуть приректи транспортну галузь ЄС на невідворотний занепад. Транспорт ЄС стикається зі зростаючою конкуренцією на світових транспортних ринках, що швидко розвиваються.
- 9 Багато європейських країн є світовими лідерами в інфраструктурі, логістиці, системах організації перевезень та виробництві транспортного обладнання – але оскільки інші регіони світу започатковують масштабні та далекосяжні програми інвестицій у модернізацію транспорту та інфраструктуру, принципово важливо, щоб європейський транспорт продовжував розвиватися та інвестувати для збереження своєї конкурентоспроможної позиції.
- 10 Мобільність формує інфраструктура. Жодна значна зміна на транспорті неможлива без опори на відповідну мережу та вищого інтелектуального рівня її використання. Загалом

¹Дивись Комюніке Комісії «Стратегія руху до конкурентоспроможної низьковуглецевої економіки до 2050 р.» (COM (2011) 112).

²Ще відповідатиме скороченням викидів на приблизно 70% від рівні 2008 р.

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

інвестиції у транспортну інфраструктуру мають позитивний вплив на зростання економіки, створюють добробут та робочі місця, сприяють торгівлі, географічній доступності та мобільності людей. Планування інфраструктури повинно виконуватися так, щоб позитивний вплив на економічне зростання був максимальним, а негативний вплив на навколишнє середовище мінімальним.

- 11 Головною проблемою є перевантаженість шляхів сполучення, особливо на автошляхах та в небі, що ставить під питання доступність. Окрім цього, транспортна інфраструктура розвинена нерівномірно на сході та заході ЄС, які мають стати єдиним цілим. Звідси зростає навантаження на державні ресурси для інвестування в інфраструктуру та потреба у новому підході до фінансування та ціноутворення.



- 12 З часу виходу Білої книги – Транспорт 2011 було досягнуто багато. Відбулося подальше відкриття ринку в авіаційному, автомобільному транспорті, частково – залізничному. Було успішно розпочато проект Єдиного європейського неба. Зросли технічна та громадська безпека перевезень на всіх видах транспорту. Було прийнято нові правила щодо умов праці та прав пасажирів. Транс'європейські транспортні мережі (які фінансувалися за рахунок ТСМ-Т, Структурних фондів та Фонду солідарності ЄС) сприяли вирівнювання територіального розвитку та будівництву високошвидкісних залізничних ліній. Зміцнилися міжнародні зв'язки та співпраця. Чимало було зроблено для підвищення екологічних показників діяльності транспорту.
- 13 І все ж транспортна система не є екологічно сталою. Зазираючи на 40 років вперед, зрозуміло, що транспорт не може розвиватися за тією ж схемою. Якщо ми і далі обмежимося підходом «діємо, як завжди», нафтозалежність все ще може залишатися трохи нижчою за 90%³, при цьому відновлювальні джерела енергії ледь-ледь перевищуватимуть 10% позначку, визначену як цільовий показник на 2020 р. Витрати на транспортне перевантаження зростуть на приблизно 50% до 2050 р. Різниця в доступності для

³Навіть при такому сценарії все ж може відбутися певне зростання використання біопалива та електрики у порівнянні з сьогоднішнім

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

центральної і периферійної районів стане ще різнішою. Соціальні витрати на аварії та шум будуть продовжувати зростати⁴.

- 14 Побудований на отриманому досвіді, цей План дій дає загальне бачення поступальних тенденцій у транспортному секторі, його майбутніх серйозних проблем та політичних ініціатив, які вимагають розгляду. Концепція Комісії щодо майбутнього транспорту представлена у Частині 2. Основні заходи стосовно реалізації цієї концепції визначено у Частині 3, узагальнено у Додатку та описано детальніше у супровідному робочому документі для персоналу.



2 Концепція конкурентоспроможної та екологічно сталої транспортної системи

2.1 Зростання транспорту та підтримка мобільності при досягненні поставленої мети скорочення викидів на 60%

15 Прийняття рішучих політичних дій дає суттєві результати. Транспортна галузь сама по собі становить важливу складову економіки: в ЄС в ній безпосередньо працює приблизно 10 млн. осіб і на неї припадає приблизно 5% ВВП.

⁴Опис можливого розвитку транспорту до 2050 р. у випадку, якщо не будуть впроваджені нові політичні рішення для зміни існуючих тенденцій (нульовий сценарій), подано у Додатку 3 «Нульовий сценарій (2010-2050)» до супровідного документу «Оцінка впливу» SEC (2011), 358.

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

16 ЄС та уряди повинні чітко визначитися щодо майбутніх політичних схем (спираючись, наскільки це можливо, на ринкові механізми) для того, щоб виробники та галузь мали можливість планувати інвестиції. Життєво важливе значення на рівні ЄС має узгодженість дій – ситуація, коли (наприклад), одна країна-член робить ставку виключно на електромобілі, а друга – тільки на біопаливо, може знищити ідею вільного пересування Європою.

17 Проблема полягає у необхідності знищення залежності транспортної системи від нафти, не поступаючись при цьому її ефективністю та не створюючи проблем для пересування. У відповідності до ключової ініціативи «Ресурсоефективної Європи», яку було визначено у Стратегії Європи до 2020 р.⁵, та нового «Плану енергоефективності 2011»⁶, надзвичайно важливою метою європейської транспортної політики є сприяння створенню такої системи, яка стане підґрунтям для європейського економічного прогресу, заохочуватиме конкурентоспроможність та пропонуватиме високоякісні послуги з перевезень, використовуючи при цьому ресурси у більш ефективний спосіб. На практиці транспорт повинен використовувати менше енергоресурсів, які повинні бути більш чистими, краще експлуатувати сучасну інфраструктуру та зменшити свій негативний вплив на навколишнє середовище та основні природні об'єкти, такі як вода, земля та екосистеми.

18 Стимування мобільності не може бути варіантом вирішення проблеми.

19 Повинні виникнути нові транспортні схеми, відповідно до яких більші обсяги вантажів та більша кількість подорожуючих повинні разом доставлятися до місця їхнього призначення найбільш ефективними видами транспорту (їх комбінацією). Індивідуальні перевезення бажано використовувати на кінцевих кілометрах подорожі і вони повинні виконуватися «чистими» транспортними засобами. Інформаційні технології забезпечують організацію простіших та більш надійних переходів між видами транспорту. Користувачі транспортних послуг повністю оплачують витрати на перевезення, отримуючи взамін менше перевантаження, більше інформації, кращі послуги та вищу безпеку. Майбутній розвиток повинен спиратися на низку наступних напрямків:

- Покращення показників енергоефективності транспортних засобів всіх видів транспорту; розробка та застосування екологічних видів пального та силових установок.
- Оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання видів транспорту, які є більш ресурсоефективними за своєю суттю, там, де інші технологічні інновації можуть бути недостатніми (напр., при перевезеннях вантажів на великі відстані).
- Більш ефективне використання транспорту та інфраструктури за рахунок удосконаленого управління перевезеннями та інформаційних систем (напр., ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS⁷), передових логістичних та ринкових заходів, зокрема повного розвитку

5COM (2010) 2020

6COM (2011) 109

⁷Інтелектуальна транспортна система, Програма управління повітряним рухом в Єдиному Європейському Небі, Європейська система управління процесом перевезень на залізницях, Мережа «Безпечне море», Служба інформації на річках) *Примітка перекладача*

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

інтегрованого європейського залізничного ринку, зняття обмежень на внутрішні перевезення, скасування перешкод для каботажу, збалансованого ціноутворення тощо.

- 20 Дії не можна відкладати. Інфраструктура потребує багато років на планування, будівництво та обладнання – а потяги, літаки та кораблі працюють десятиріччями – вибір, який ми робимо сьогодні, визначатиме транспорт у 2050 р. Нам необхідно діяти на європейському рівні, щоб перетворення транспорту гарантовано визначалося разом з нашими партнерами, а не формувалося деінде у світі.
- 21 Вирішення вищезазначених питань означатиме досягнення дуже складних завдань до 2050 р. – і неймовірно складних до 2020-2030 рр., щоб можна було гарантувати наш рух у правильному напрямку. Масштаб змін системи функціонування транспорту є різним в залежності від транспортного сегменту, оскільки відрізняються технологічні варіанти для кожного сегменту. Тому нижче Комісія зосереджує свою увагу на трьох основних транспортних сегментах: перевезення на середні відстані, великі відстані та міський транспорт. Виконання цієї роботи залежатиме від багатьох дієвих осіб – ЄС, країни-члени, регіони, міста, але й галузь, соціальні партнери та громадяни повинні будуть відіграти свою роль.

2.2 Ефективна базова система для мультимодальних міжміських перевезень та транспорту

22. На середніх відстанях нові технології менш випробувані і менший вибір видів транспорту, ніж у місті. Однак саме у цій сфері дії ЄС можуть спрацювати якнайшвидше (менше обмежуючих факторів з огляду на субсидії або міжнародні угоди). Більш ресурсоефективні транспортні засоби та екологічніші види палива навряд чи зможуть самі по собі забезпечити необхідні скорочення викидів, і вони не вирішать проблему перевантаженості шляхів. Їх повинна супроводжувати консолідація великих обсягів для перевезення на далекі відстані. Це передбачає активніше використання автобусів різного типу, залізничного та повітряного транспорту для пасажирів та мультимодальних рішень, які базуються на водних та залізничних перевезеннях далекого сполучення, для вантажів.
- 23 Крайні можливості вибору видів транспорту стануть результатом більшої інтеграції модальних мереж: аеропорти, порти, залізниці, метрополітен та автобусні станції повинні ставати все більш і більш інтегрованими та перетворюватися у платформи мультимодального сполучення для пасажирів. Системи інформації онлайн та електронні системи бронювання та оплати, які поєднують всі засоби транспорту, повинні полегшити мультимодальні подорожі. Додатком до ширшого використання колективних видів транспорту повинен стати відповідний перелік прав пасажирів.
- 24 Вантажні перевезення на короткі та середні відстані (менше приблизно 300км)⁸ значною мірою і далі виконуватимуться вантажівками. Тому, окрім заохочення альтернативних транспортних рішень (залізничний, водний транспорт), важливо підвищувати ефективність вантажних автомобілів за рахунок розробки та впровадження нових двигунів та екологічно

⁸Понад половини всіх вантажів (з точки зору ваги) автомобільного транспорту перевозяться на відстані менше 50км, і більше трьох четвертих – на відстані менше 150км, відповідно до розрахунків, виконаних на підставі даних Євростату

більш чистого палива, використання інтелектуальних транспортних систем та подальших заходів для підвищення ринкових механізмів.

- 25 При перевезеннях на довгі відстані можливості скорочення викидів вуглецю на автотранспорті обмежені, і для вантажовідправників більш економічно привабливим має стати вантажна мультимодальність. Необхідне ефективне поєднання видів транспорту. ЄС потребує спеціально створених вантажних коридорів, оптимізованих з огляду на використання енергії та викиди, здатних максимально зменшити негативні наслідки для навколишнього середовища, і при цьому привабливих з точки зору своєї надійності, обмеженого перевантаження та низьких експлуатаційних та адміністративних витрат.
- 26 Залізниця, особливо щодо вантажних перевезень, іноді вважається непривабливим видом транспорту. Але приклади деяких країн-членів свідчать, що вона може пропонувати якісні послуги. Проблемне завдання полягає в тому, щоб забезпечити структурні зміни, які дозволять залізниці ефективно конкурувати та прийняти на себе значно більшу частку вантажних перевезень (а також пасажирських – дивись нижче) на середні та великі відстані. Щоб розширити або підвищити пропускну здатність залізничної мережі, необхідні значні капіталовкладення. Треба також поступово впроваджувати новий рухомий склад з безшумними гальмами та автоматичним зчепленням.



- 27 На узбережжі необхідно мати більше пунктів виходу на європейський ринок, до того ж ефективно функціонуючих, щоб уникати зайвих перевезень через Європу. Морські порти відіграють провідну роль як логістичні центри і потребують ефективних сполучень з внутрішніми регіонами країни. Їхній розвиток має принципове значення для переробки зростаючих обсягів вантажів, які доставляються як каботажними перевезеннями всередині ЄС, так і з усього іншого світу. Все більшу роль, зокрема у перевезенні товарів у внутрішні регіони країн та у поєднанні європейських морів, має відігравати внутрішній водний транспорт, де ще існує невикористаний потенціал.

2.3 Загальносвітові рівні умови конкуренції для перевезень далекого сполучення та міжконтинентального вантажного руху

- 28 Морський та авіаційний сектори мають загальносвітовий характер за своєю природою. У секторі повітряного транспорту необхідно і далі підвищувати ефективність повітряних

суден та організації перевезень. Це, на додаток до скорочення викидів, забезпечить конкурентні переваги, проте слід звернути увагу на те, щоб уникати занадто великого навантаження на перевезення в ЄС, чим можна завадити позиціонуванню ЄС як «світового авіаційного вузла». Необхідно оптимізувати потужності аеропортів і, де необхідно, збільшити їх, щоб задовольняти зростаючий попит на поїздки до/ з третіх країн та регіонів ЄС, який не забезпечено іншим чином, що може призвести до зростання понад, ніж на 50% обсягів авіаційних перевезень в ЄС до 2050 р. В інших випадках значну частку перевезень на середні відстані повинна прийняти на себе (високошвидкісна) залізниця. Для виконання поставленої на 2050 р. мети авіаційна галузь ЄС повинна стати лідером у використанні низьковуглецевого пального.

- 29 Для морського транспорту так само чітко задекларована потреба у рівних умовах конкуренції у світовому масштабі⁹. ЄС повинен докладати зусиль – разом з ІМО (ММО) та іншими міжнародними організаціями – до використання та контролю виконання високих стандартів технічної та громадської безпеки, захисту навколишнього середовища та умов праці на загальносвітовому рівні та до викорінення піратства. Екологічні показники морських перевезень можуть і повинні бути покращені як за рахунок технологій, так і кращих видів пального і кращої організації перевезень: загалом викиди вуглецевого газу в ЄС, які припадають на морський транспорт, повинні бути скорочені на 40% (якщо практично можливо – 50%) до 2050р. у порівнянні з рівнями 2005р.

2.4 Екологічно чистий міський та приміський транспорт

- 30 У містах перехід на екологічно чистіший транспорт здійснити легше за рахунок меншої кількості вимог до переліку транспортних засобів та вищої щільності населення. Варіанти вибору громадського транспорту стають все більш доступнішими, так само, як і можливість ходити пішки та їздити на велосипеді. Міста більше потерпають від перевантаження шляхів, поганої якості повітря та дії шуму. На міський транспорт припадає приблизно чверть викидів вуглекислого газу всього транспорту, а 69% ДТП відбувається у містах. Поступова відмова від транспортних засобів на «традиційних видах пального»¹⁰ у міському середовищі є основним внеском у суттєве скорочення нафтозалежності, викидів парникових газів та шумового забруднення та місцевого забруднення повітря. Її повинен доповнювати розвиток відповідної інфраструктури для заправки/ зарядки нових транспортних засобів.
- 31 Вища частка поїздок колективним транспортом у поєднанні з мінімальними вимогами забезпечення соціально важливих перевезень дозволить підвищити інтенсивність та частоту перевезень, створюючи таким чином так зване «коло розсудливості»¹¹ для

⁹ЄС розробив комплексну політику у сфері морського транспорту, яка розглядає морський транспорт у ширшому контексті державного контролю, конкурентоздатності та регіональних стратегій (дивись COM (2009)540)

¹⁰Термін «на традиційних видах пального» стосується транспортних засобів, які використовують негібридні двигуни внутрішнього згоряння

¹¹Термін маркетингу, який використовується на позначення умов, що сприятимуть інноваціям, інвестиціям, технологічним змінам, розвитку підприємств, економічній диверсифікації, конкурентоспроможності.

Примітка перекладача

громадського транспорту. Управління попиту та планування землекористування можуть знизити обсяги перевезень. Спрощення організації пішохідного та велосипедного руху повинні стати невід'ємною часткою міської мобільності та проектування інфраструктури.

- 32 Треба заохочувати використання менших, легших та більш спеціалізованих пасажирських автотранспортних засобів. Великі парки міських автобусів, таксі та автомобілів доставки вантажів особливо придатні до впровадження альтернативних силових установок та видів палива. Так можна суттєво вплинути на скорочення інтенсивності викидів вуглекислого газу міським транспортом, створюючи при цьому тестовий майданчик для нових технологій та можливості швидкого впровадження на ринок. Введення цін на користування автошляхами та зняття диспропорції в оподаткуванні також сприятиме заохоченню до використання громадського транспорту та поступовому впровадженню альтернативних систем тяги.
- 33 Взаємодія між вантажними перевезеннями далекого сполучення та кінцевої доставки повинна бути організована більш ефективно. Мета полягає у скороченні окремих доставок, що є найменш ефективним етапом поїздки, до якомога коротшого маршруту. Використання інтелектуальних транспортних систем сприяє управлінню процесами перевезень у режимі реального часу, зменшуючи час на доставку та завантаження шляхів на кінцевому етапі. Такі перевезення можуть виконуватися міськими вантажівками з низькими викидами вуглецю. Використання електричних, водневих та гібридних технологій зменшуватиме не лише викиди в атмосферу, а й шум, що дасть можливість здійснювати більше вантажних перевезень у міських зонах в нічний час. А це, в свою чергу, полегшить проблему заторів на автошляхах у ранкові і вечірні пікові години.

2.5 Десять завдань для конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи: контрольні показники досягнення поставленої мети скорочення викидів вуглецю на 60%

Розробка та застосування екологічних видів пального та силових установок

1. Скоротити наполовину використання автомобілів «на традиційних видах пального» у міському транспорті до 2030 р., поступово відмовитися від них у містах до 2050р., досягнути принципово вільної від вуглекислого газу міської логістики в основних міських центрах до 2030р.¹².
2. Використання низьковуглецевих, екологічно чистих видів пального в авіації має скласти 40% до 2050р., необхідно скоротити також викиди вуглекислого газу від бункеровочного палива на морському транспорті в ЄС на 40% (якщо практично можливо – на 50%)¹³.

¹²Таким чином буде також суттєво скорочено інші шкідливі викиди

¹³Дивись Комюніке Комісії «Стратегія руху до конкурентоспроможної низьковуглецевої економіки до 2050 р.» (COM (2011) 112).

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

Оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання більш енергоефективних видів транспорту

3. Тридцять відсотків автомобільних вантажних перевезень на відстані понад 300км повинні бути переведені на інші види транспорту, наприклад, залізницю чи морський транспорт, до 2030р., і понад 50% - до 2050р., причому цьому сприятимуть ефективні та «зелені» вантажні коридори. Виконання цього завдання вимагатиме також розвитку відповідної інфраструктури.
4. Завершити формування європейської високошвидкісної залізничної системи до 2050р. Потроїти довжину існуючої високошвидкісної залізничної мережі до 2030р. та підтримувати щільну залізничну мережу в усіх країнах-членах. На 2050р. більшість пасажирських перевезень на середні відстані повинні здійснюватися залізницею.
5. Повністю функціонуюча мультимодальна «базова мережа» ТСМ-Т у масштабі всієї Європи до 2030р., високоякісна та потужна мережа до 2050р. та відповідний набір інформаційних послуг.
6. З'єднати до 2050р. всі аеропорти базової мережі з залізничною мережею, бажано високошвидкісною, забезпечити задовільне сполучення всіх основних аеропортів з залізничними вантажними лініями і, де це можливо, системою внутрішніх водних шляхів.

Підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за рахунок інформаційних систем та ринкових стимулів

7. Використання модернізованої інфраструктури управління повітряним рухом (SESAR)¹⁴ в Європі до 2020р. та завершення формування спільного європейського повітряного простору. Використання рівнозначних систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS)¹⁵, (ITS)¹⁶, (SST та LRIT)¹⁷, RIS¹⁸. Використання європейської загальної навігаційної супутникової системи (Galileo).
8. Створити до 2020р. структуру для європейської системи інформації, управління та оплати мультимодальних перевезень.

¹⁴У відповідності до Європейського генерального плану для управління повітряним рухом (http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm)

¹⁵У відповідності до Європейського плану застосування для ERTMS (Див. Рішення Комісії С (2009), 561)

¹⁶У відповідності до Плану реалізації «Легкий шлях 2» (Див. Рішення Комісії С (2010) 9675)

¹⁷Директива 2002/59/ЄС про створення системи контролю за рухом суден та інформації Спільноти (Бюлетень ОJL 208, 5.8.2002, стр.10-27) зі змінами, внесеними Директивою 2009/17/ЄС (Бюлетень ОJL 131, 28.5.2009, стр.101-113)

¹⁸Дивись Директиву 2005/44/ЄС (Бюлетень ОJL 225, 30.9.2009, стр.152-159)

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

9. До 2050р. зробити поступ щодо досягнення нульового показника аварій зі смертельними наслідками на автомобільному транспорті. У контексті цієї мети до 2020р. ЄС має намір скоротити наполовину аварії на автошляхах. Забезпечити провідні позиції ЄС у сфері технічної та громадської безпеки перевезень на всіх видах транспорту.
10. Просуватися вперед до повного використання принципів «платить той, хто користується» та «платить той, хто забруднює» та залучення приватного сектору для ліквідації диспропорцій, зокрема шкідливих дотацій, формування надходжень та забезпечення фінансування для майбутніх капіталовкладень у транспорт.



3. Стратегія – що треба зробити

34 Реалізації вищезазначеної концепції вимагає дієвої програми для користувачів та операторів транспорту, швидкого впровадження нових технологій та розвитку відповідної інфраструктури.

- Перешкоди для збалансованого функціонування внутрішнього ринку та ефективної конкуренції на ньому не зникли. Мета наступного десятиріччя – створити унікальний єдиний європейський транспортний простір шляхом знищення залишкових бар'єрів між видами транспорту та національними системами, спрощення процесу інтеграції та сприяння виникненню міжнародних та мультимодальних операторів. Невідступний контроль за дотримання правил конкуренції на всіх видах транспорту буде доповнювати дії Комісії у цій сфері. Щоб уникнути напруги та диспропорцій, невід'ємною частиною цієї стратегії повинен стати вищий рівень взаємодії законодавчих вимог соціального характеру, у сфері технічної та громадської безпеки, охорони навколишнього середовища, мінімальних стандартів обслуговування та правил користувачів та контролю за їх виконанням.
- Для цієї стратегії принципове значення мають інновації¹⁹. Наукові дослідження в ЄС повинні дотримуватися повного циклу – дослідження, інновація та впровадження – який реалізується в комплексний спосіб, роблячи акцент на найбільш перспективних

¹⁹Дивись Комюніке Комісії «Інноваційний Союз» (COM (2010) 546) та Комюніке Комісії «Цифровий порядок денний для Європи» (COM (2010) 245)

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

технологіях та поєднуючи всіх зацікавлених учасників²⁰. Інновації можуть також відігравати свою роль у стимулюванні більш екологічно сталої організації роботи.

- Зусилля, спрямовані на створення більш конкурентоспроможної та сталої транспортної системи, повинні також враховувати необхідні характеристики мережі та обов'язково передбачати відповідні інвестиції: політика ЄС у сфері транспортної інфраструктури вимагає загального бачення та достатніх ресурсів. Транспортні витрати повинні відображатися у ціні перевезень без спотворень.
- 35 Передбачений перелік ініціатив представлено у додатку до цього комюніке, а робочий документ Комісії, який супроводжує це комюніке, містить більш детальний виклад.

3.1 Єдиний європейський транспортний простір

- 36 Єдиний європейський транспортний простір повинен полегшити пересування громадян та вантажів, скоротити витрати та підвищити екологічну сталість європейського транспорту. Єдине європейське небо повинно бути впроваджено так, як передбачається, і вже в 2011 р. Комісія розглядатиме пропускну здатність та якість аеропортів. Ділянкою, де все ще найочевиднішими є вузькі місця, виступає внутрішній ринок залізничних перевезень, формування якого повинно бути завершено для створення єдиного європейського залізничного простору. Мова йде про скасування технічних, адміністративних і правових перепон, які все ще стоять на заваді виходу на національні залізничні ринки. Подальша інтеграція ринку вантажних автомобільних перевезень зробить автомобільний транспорт більш ефективним і конкурентоспроможним. Щодо морського транспорту, «блакитний пояс» у морях навколо Європи повинен спростити формальності для суден, які рухаються між європейськими портами, і має бути створена відповідна програма дій для контролю за виконанням загальноєвропейських завдань у сфері внутрішнього водного транспорту. Необхідно і далі покращувати ринковий доступ до портів.
- 37 Відкриття ринку повинно відбуватися одночасно зі створенням якісних робочих місць та умов праці, оскільки кадри є вирішальним компонентом будь-якої високоякісної транспортної системи. Добре відомо також, що нестача робочої сили та навичок стане серйозною проблемою для транспорту в майбутньому. Важливе значення матиме збалансування конкурентоспроможності та соціальної програми, побудова соціального діалогу з метою запобігання соціальним конфліктам, які, як виявилось, спричиняють серйозні економічні втрати у низці секторів, найбільше в авіаційному.
- 38 Громадська безпека транспорту займає чільне місце у програмі дій ЄС. Необхідно і далі консолідувати та підсилити комплексний підхід ЄС до політики, законодавства та контролю за безпекою на повітряному та морському транспорті за рахунок співпраці провідних міжнародних партнерів. Стосовно безпеки пасажирів, треба покращити методи сканування, щоб гарантувати високі рівні безпеки при мінімальних незручностях. Слід розглянути метод забезпечення безпеки вантажів, місце відправлення яких знаходиться поза межами ЄС, з огляду на ризики. Необхідно також знайти відповідний підхід до

²⁰Щодо екологічно чистих та ефективних транспортних засобів, політика буде визначатися Комюніке Комісії «Європейська стратегія екологічно чистих та енергоефективних транспортних засобів» (COM (2010) 186), яка передбачає технологічно нейтральний підхід до альтернативних видів палива для двигунів внутрішнього згорання, автомобілів з електричними та водневими паливними елементами.

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

забезпечення безпеки наземного транспорту у тих регіонах, де дії ЄС створюють додаткові вигоди.

39 Створення системи технічно безпечного транспорту має принципово важливе значення для громадянина Європи. Буде розроблено європейську стратегію для безпеки цивільної авіації, яка включає адаптацію до нових технологій та, безсумнівно, міжнародну співпрацю основних партнерів. На морському транспорті питання технічної безпеки пасажирських суден повинні розглядатися в режимі випередження. Контроль руху суден та інформаційна система SafeSeaNet стануть основою для всіх відповідних інструментів інформації на морі, які забезпечують технічну та громадську безпеку морського транспорту, а також захист навколишнього середовища від забруднення, спричиненого суднами. Таким чином буде забезпечено суттєвий внесок у створення спільного середовища обміну інформацією для спостереження за морською територією ЄС²¹ та сприяння формуванню єдиного морського простору. Стосовно залізничного транспорту, в єдиному європейському залізничному просторі принципово важливими є гармонізація та нагляд за сертифікацією безпеки. У цих трьох секторах транспорту принципово вирішальну роль відіграють європейські агенції безпеки на повітряному, морському та залізничному транспорті, які було створено за останнє десятиріччя.



21COM (2009) 538 та COM (2010) 584

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- 40 Хоча кількість аварій зі смертельними наслідками на автошляхах ЄС за останнє десятиріччя скоротилася майже наполовину, у 2009 р. на європейських шляхах загинуло 34 500 осіб. Провідним фактором кардинального подальшого скорочення цих втрат людських життів стануть ініціативи у сфері технологій, контролю дотримання правил, освіти та особливо уваги до вразливих користувачів автошляхів.
- 41 Якість, доступність та надійність транспортних послуг стануть ще більш важливими у наступні роки, між іншим, і через старіння населення та необхідність підтримки громадського транспорту. Основними характеристиками якості перевезень є приваблива частота, комфорт, легкий доступ, надійність перевезень та інтермодальна інтеграція. Наявність інформації про час подорожі та альтернативні маршрути є так само важливою для забезпечення безперешкодного руху від дверей до дверей, як для пасажирів, так і вантажів.
- 42 ЄС вже розробив комплексний пакет прав пасажирів, який буде опрацьовуватися і в подальшому. Після кризи, викликані хмарою попелу та досвідом дій в екстремальних природних умовах у 2010 р., стало очевидним, що для збереження мобільності пасажирів і вантажів у кризовій ситуації виникає потреба у планах забезпечення безперервності пересування. Ці події також показали потребу у підвищенні гнучкості транспортної системи за рахунок розробки сценаріїв та планування дій на випадок катастрофічних ситуацій.

3.2 Інновації для майбутнього – технологія та організація роботи

Європейська стратегія наукових досліджень, інновацій та реалізації на практиці

- 43 «Вихід за межі нафти» не можливий, якщо покладатися лише на одне технологічне рішення. Він вимагає нової концепції мобільності, яка базується на групі нових технологій, а також на більш екологічно сталій організації роботи.
- 44 Технологічні інновації можуть забезпечити швидший та дешевший перехід до більш ефективної та екологічно сталої системи європейського транспорту за рахунок дії на три основні чинники: ефективність транспортних засобів завдяки новим двигунам, матеріалам та конструкції; використання екологічно чистішої енергії завдяки новим видам палива та силовим установкам; краще використання мережі та більш безпечні операції з огляду на технічну та громадську безпеку завдяки інформаційним та комунікаційним системам. Взаємодія з іншими завданнями екологічної безпеки, такими, як скорочення нафтозалежності, конкурентоспроможність європейської автомобільної галузі, а також переваги для охорони здоров'я, особливо з огляду на покращення якості повітря у містах, створюють для ЄС ситуацію, яка підштовхує направити свої зусилля на прискорення розробки та швидкого впровадження екологічно чистих транспортних засобів.



- 45 Політика наукових досліджень та інновацій на транспорті повинна все більше сприяти, у відповідно узгоджений спосіб, розробці та застосуванню провідних технологій, необхідних для розвитку транспортної системи ЄС до стану сучасної, ефективної і орієнтованої на користувача системи. Щоб забезпечити вищу ефективність, технологічне дослідження необхідно доповнити системним підходом, з урахуванням інфраструктури та регуляторних вимог, координацією численних дійових осіб та масштабними демонстраційними проектами для заохочення завоювання ринку. Комісія розробить стратегію інновацій та впровадження для транспортного сектору, у тісній взаємодії зі стратегічним планом енерготехнологій (SET-план), визначаючи оптимальні інструменти управління та фінансування для забезпечення швидкого впровадження результатів наукових досліджень.
- 46 Це стосуватиметься також впровадження інтелектуальних систем мобільності, розроблених науковими дослідженнями, які фінансуються ЄС, зокрема системи управління повітряним рухом майбутнього (SESAR), Європейської системи управління процесом перевезень на залізницях (ERTMS) та системи залізничної інформації, системи спостереження на морі (SafeSeaNet), Служби інформації на річках (RIS), інтелектуальних транспортних систем (ITS) та експлуатаційно сумісних взаємопов'язаних рішень для наступного покоління систем управління та інформаційних систем мультимодального транспорту (зокрема для отримання платежів). Виникає також потреба в інвестиційному плані для нових послуг з навігації, спостереження за рухом та поширення інформації. Так само важливими є наукові дослідження та інновації у сфері технологій системи тяги транспортних засобів та альтернативних видів палива (ініціатива «зеленого» автомобіля, чисте небо).
- 47 Інновації та впровадження повинні спиратися на умови нормативно-правової бази. Захист конфіденційності та особистих даних повинен розвиватися паралельно до ширшого використання інструментів інформаційних технологій. Вимоги стандартизації та експлуатаційної сумісності, в т.ч. і на міжнародному рівні, знімуть технологічну подібність та дозволять європейським компаніям повністю використовувати переваги

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

всього європейського транспортного ринку та створювати ринкові можливості в усьому світі.



Інноваційні моделі мобільності

- 48 Нові концепції мобільності не можна нав'язувати. Щоб створити умови для більш екологічної сталої організації роботи, доводиться активно заохочувати краще планування мобільності. Необхідно забезпечити широку представленість інформації про всі види транспорту, як для подорожей, так і перевезень вантажів, можливості їх комбінованого використання та їхній вплив на навколишнє середовище. Життєво необхідною є інтелектуальна система продажу квитків з єдиними стандартами ЄС, з дотриманням правил конкуренції в ЄС. Це стосується не лише пасажирських, а й вантажних перевезень, де існує потреба в кращому електронному плануванні маршруту з урахуванням видів транспорту, адаптованому правовому середовищі (інтермодальна вантажна документація, страхування, відповідальність) та інформації про поставки у режимі реального часу і для менших партій. Інформаційно-комунікаційні технології також мають потенціал для забезпечення певних потреб доступності без додаткової мобільності.
- 49 У контексті міста для скорочення завантаженості шляхів та викидів необхідна комбінована стратегія, яка включає територіальне планування, схеми ціноутворення, ефективні

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

перевезення громадським транспортом та інфраструктуру для немеханізованих видів руху та заправки/ зарядки екологічно чистих транспортних засобів. Міста, які перевищують певний розмір, слід заохочувати до розробки планів організації транспорту у місті, які поєднуються всі ці елементи. Плани організації транспорту у місті повинні бути приведені у повну відповідність з комплексними планами міського розвитку. Виникає потреба у загальноєвропейській програмі дій, яка забезпечить експлуатаційну сумісність схем оплати за проїзд користувачами міжміських та міських шляхів.

3.3 Сучасна інфраструктура, раціональне ціноутворення та фінансування



Європейська мережа мобільності

- 50 Європа потребує «базової мережі» коридорів, якими здійснюються великі та консолідовані обсяги вантажних і пасажирських перевезень з високою ефективністю та низькими викидами завдяки масштабному застосуванню більш ефективних видів транспорту у мультимодальних комбінаціях та широкому використанню передових технологій та допоміжної інфраструктури для екологічно чистих видів палива.
- 51 Незважаючи на розширення ЄС, між його західною та східними частинами все ще залишаються значні відмінності з огляду на транспортну інфраструктуру – проблема, яку

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

необхідно вирішити. Європейський континент повинен бути об'єднаним і у контексті інфраструктури.

- 52 У рамках цієї базової мережі слід широко застосовувати інструменти інформаційних технологій для спрощення адміністративних процедур, забезпечення встановлення місцезнаходження та відстеження вантажів та оптимізації графіків та потоків руху (e-Вантаж). Необхідно заохочувати їх впровадження, вимагаючи їх застосування на інфраструктурі ТЕМ-Т та поступової інтеграції систем транспорту.
- 53 Базова мережа повинна забезпечити ефективні мультимодальні зв'язки між столицями ЄС та іншими головними містами, портами, аеропортами та основними пунктами наземного перетину кордону, а також іншими провідними економічними центрами. Вона повинна бути зосереджена на заповненні відсутніх зв'язків – головним чином прикордонні ділянки та вузькі місця/ об'їзди, модернізації існуючої інфраструктури та розвитку мультимодальних терміналів у морських та річкових портах та міських центрів логістичної консолідації. Для подорожей на великі відстані повинні бути розроблені кращі сполучення залізниця/ аеропорт. «Магістралі моря» стануть морським параметром базової мережі.



- 54 Цю концепцію повинен відобразити відбір проектів, які відповідають вимогам до фінансування ЄС, що робитиме ще більший наголос на додаткових перевагах для Європи. Проекти спільного фінансування повинні так само відобразити потребу в інфраструктурі, яка зводить до мінімуму тиск на навколишнє середовище, яка здатна протистояти можливому впливу кліматичних змін та яка підвищує технічну та громадську безпеку для користувачів.

- 55 Добре функціонуюча транспортна мережа вимагає значних ресурсів. Вартість розвитку інфраструктури ЄС до рівня, який відповідатиме потребам транспорту, було оцінено у понад 1,5трл. Євро на 2010-2030рр. Завершення мережі ТСМ-Т потребує приблизно 550млрд. євро до 2020р., з яких приблизно 215млрд. можуть бути призначені для ліквідації основних вузьких місць. Сюди не входять інвестиції у транспортні засоби, обладнання та інфраструктуру стягнення оплати за проїзд, що може потребувати додаткового трильйону на досягнення поставлених завдань скорочення викидів у транспортній системі.
- 56 Необхідні диверсифіковані джерела фінансування як з державних, так і приватних джерел. Потрібна краща координація Фонду солідарності та Структурних фондів з завданнями транспортної політики, і країни-члени повинні забезпечити наявність достатнього національного фінансування у своєму бюджетному плануванні, а також достатніх потужностей для планування та реалізації проектів. Інші джерела фінансування, які можна розглянути, включають схеми інтернаціоналізації зовнішніх витрат та платежів за використання інфраструктури²², що може створити додаткові потоки надходжень, роблячи інвестиції в інфраструктуру більш привабливими для приватного капіталу.
- 57 Розкриття потенціалу приватного фінансування вимагає і удосконаленої нормативно-правової бази та інноваційних фінансових інструментів. Оцінка проектів та надання повноважень повинні здійснюватися ефективно і відкрито, щоб скоротити час, кошти та невизначеність. Нові фінансові інструменти, наприклад, ініціатива щодо проектних бондів ЄС²³, можуть стати основою для більш масштабного фінансування через державно-приватні партнерства (ДПП).

Формування правильних цін та уникнення спотворень

- 58 Цінові сигнали відіграють вирішальну роль у багатьох рішеннях, які мають довготривалий вплив на транспортну систему. Транспортні платежі та податки повинні бути реструктуровані у напрямку ширшого використання принципів «платить той, хто забруднює» та «платить той, хто використовує». Вони повинні стати підґрунтям для ролі транспорту у сприянні завданням європейської конкурентоспроможності та узгодженості, тоді як загальні виробничі витрати сектору повинні відображати всі витрати на перевезення, включаючи інфраструктурні та зовнішні. Ширші соціально-економічні переваги та позитивні зовнішні фактори є підставою для певного рівня державного фінансування, але у майбутньому користувачі транспорту, ймовірно, сплачуватимуть вищу частку витрат, аніж сьогодні. Важливо, щоб користувачі, оператори та інвестори отримували правильні та послідовні грошові стимули.

²²У своєму Комюніке «Стратегія інтерналізації зовнішніх витрат» (SEC (2008)2207, супровідний COM (2008) 435), Комісія заклала спільну методологію стягнення всіх зовнішніх витрат у рамках всього транспортного сектору

²³COM (2010) 700



- 59 Тому інтерналізація зовнішніх факторів, скасування податкових диспропорцій та необґрунтованих субсидій, вільна та неспотворена конкуренція є складовим елементом зусиль, спрямованих на приведення ринкового вибору у відповідність до потреб екологічної сталості (та відображення економічних витрат у разі «несталості»). Вони також необхідні для створення рівних умов для видів транспорту, які перебувають у прямій конкуренції.
- 60 Щодо викидів парникових газів, сьогодні використовуються два основні ринкові інструменти: енергоподаткування та системи торгівлі викидами (ETS). Оподаткуванню зараз підлягає паливо, що використовується на наземному транспорті, а ETS застосовується до використання електроенергії та, з 2012р., до авіації. Перегляд директиви про енергоподаткування дасть можливість забезпечити кращу узгодженість між двома інструментами. Одночасно ЄС наполягає на прийнятті ІМО (ММО) рішення про загальносвітовий інструмент, який буде використовуватися на морському транспорті, де сьогодні витрати на кліматичні зміни ще не трансформовано у внутрішні²⁴.
- 61 Вартість місцевих факторів, таких як шум, забруднення повітря та перевантаження шляхів, може бути інтерналізована через стягнення оплати за користування інфраструктурою. Остання пропозиція Комісії про внесення поправок до так званої «Директиви євровін'єтки» є першим кроком до вищого рівня інтерналізації витрат, які створюються великогабаритними вантажівками, але залишаються диспропорції у національних правилах

²⁴Дивись також Директиву 2009/29/ЄС (ОЛ 140, 5.6.2009, стр.63-87), декларативна частина 3

стягнення оплати за користування автошляхами. Наступною дією є вивчення поступового впровадження обов'язкової системи гармонізованої інтерналізації для комерційних транспортних засобів на всій міжміській мережі, поклавши кінець сьгоднішній ситуації, при якій міжнародним перевізникам необхідна євровін'єтка, п'ять національних він'єток та вісім різних етикеток та контрактів на оплату за користування автошляхами, щоб безперешкодно рухатися платними автошляхами Європи.

- 62 Для пасажирських автомобілів оплата за користування автошляхами все більше розглядається як альтернативний спосіб отримання доходів та впливу на організацію руху та подорожей. Комісія розробить керівні принципи застосування інтерналізованої оплати до всіх транспортних засобів та для всіх основних зовнішніх факторів. Стратегічна мета – стягувати оплату за користування з усіх транспортних засобів та по всій мережі, щоб принаймні відображати витрати на утримання інфраструктури, перевантаження шляхів, забруднення повітря та шумове забруднення.
- 63 Паралельно до 2020р. Комісія розробить спільний підхід до інтерналізації витрат на шумове та місцеве забруднення для всієї залізничної мережі.
- 64 Оподаткування багатьох транспортних галузей має пільговий характер, у порівнянні з усією іншою економікою: режим оподаткування службових автомобілів, нестягнення ПДВ та енергоподатку з міжнародного морського та повітряного транспорту тощо. Загалом ці схеми створюють конфлікт стимулів з огляду на зусилля, спрямовані на підвищення ефективності транспортної системи та скорочення її зовнішніх витрат. Комісія розгляне пропозиції щодо досягнення більшої узгодженості між різними елементами оподаткування транспорту та заохочення швидкого впровадження екологічно чистих транспортних засобів.

3.4 Міжнародне значення

- 65 Транспорт є інтернаціональним за своєю природою. Через це більшість дій цього стратегічного плану пов'язані зі складними проблемами, породженими розвитком транспорту поза кордонами ЄС. Відкриття ринків третіх країн у сфері транспортних послуг, продукції та інвестицій залишається високим пріоритетом. Тому транспорт є складовим елементом всіх наших торговельних переговорів (СОТ, регіональні та двосторонні). Будуть прийняті гнучкі стратегії для забезпечення ролі ЄС як сторони, що визначає стандарти у транспортній сфері.
- 66 Для цього Комісія зосередиться на наступних сферах дій:
- Розширити сферу дії правил внутрішнього ринку через діяльність у міжнародних організаціях (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE²⁵, міжнародних річкових комісіях і т.д.) та, де це важливо, досягти повного членства ЄС. Просувати європейські стандарти технічної та громадської безпеки, захисту приватної інформації та навколишнього середовища на світовій арені через двосторонню та багатосторонню співпрацю. Підсилити діалог транспортної галузі з головними партнерами.

²⁵Міжнародна організація цивільної авіації, Міжнародна морська організація, Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень, Європейська економічна комісія ООН, Організація співпраці залізниць

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Поширити сферу нашої транспортної та інфраструктурної політики на наших безпосередніх сусідів, включаючи підготовку планів мобільної неперервності, щоб досягти більшої інтеграції ринку²⁶. Необхідно використати систему співпраці, подібну до Західнобалканської транспортної угоди для поширення правил ЄС на інші сусідні країни. Завершити формування спільного європейського повітряного простору у складі 58 країн та 1 мільярда жителів²⁷. Співпрацювати з середземноморськими партнерами щодо впровадження морської стратегії Середземномор'я для заохочення технічної та громадської безпеки на морях та нагляду²⁸. Сприяти застосуванню технологій SESAR, ERTMS та ITS у світі та створювати науково-дослідні та інноваційні партнерства і на міжнародному рівні.
- Підтримувати наш підхід у світовому масштабі: відкриття транспортних ринків для вільної та неспотвореної конкуренції та екологічно сталих рішень. І далі прагнути до забезпечення більшого доступу до ринку на транспорті при всіх відповідних міжнародних переговорах.

²⁶Дивись також Комюніке Комісії «Партнерство між Європейським Союзом та Африкою» (COM (2009) 301).

²⁷Це включає також європейсько-середземноморський авіаційний простір (дивись Комюніке Комісії «Партнерство заради демократії та добробуту з південним Середземномор'ям» (COM (2011) 200)), а також інші сусідні країни

²⁸Дивись (COM (2011) 200).

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи



4 ВИСНОВКИ

- 67 Трансформація європейської транспортної системи буде можлива лише за умови поєднання багатогранних ініціатив на всіх рівнях. Будуть і далі розроблятися різні дії та заходи, зазначені у цьому стратегічному плані. Протягом наступного десятиріччя Комісія підготує відповідні законодавчі пропозиції, причому основні ініціативи буде зроблено за час дії цього мандату. Кожній з цих пропозицій буде передувати детальна оцінка впливу, з урахуванням додаткових переваг для ЄС та фінансових дотацій. Комісія гарантуватиме, що її дії підвищать конкурентоспроможність транспорту, скорочуючи при цьому мінімум на 60% викиди парникових газів, пов'язані з транспортом, до 2050р. та орієнтуючись на 10 завдань, які повинні вважатися контрольними показниками.
- 68 Комісія звертається до Європейського Парламенту та Ради з проханням про узгодження цього «Плану розвитку Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» та переліку дій у додатку.

Додаток: Перелік ініціатив

1 Ефективна та інтегрована система мобільності

1.1 Єдиний європейський транспортний простір

1. Справжній внутрішній ринок для залізничних перевезень

- Відкрити внутрішній ринок пасажирських залізничних перевезень для конкуренції, включаючи обов'язкове присудження контрактів на суспільно важливі перевезення на умовах конкурентних тендерних процедур;
- Досягти єдиного типу видачі дозволів на експлуатацію транспортних засобів та єдиної сертифікації безпеки залізничних підприємств за рахунок підсилення ролі Європейської залізничної агенції (ERA);
- Розробити комплексний підхід до управління вантажними коридорами, включаючи оплату за доступ до колії;
- Забезпечити оптимальний та недискримінаційний підхід до залізничної інфраструктури, зокрема пов'язаних з залізницею послуг, зокрема через структурне розмежування управління інфраструктурою та організації перевезень²⁹;

2. Завершення формування Єдиного європейського неба

- Досягти справді цілісного єдиного європейського неба та запровадити майбутню систему управління повітряним рухом (SESAR) за узгоджений період часу;
- Створити відповідну правову та фінансову систему дій на підтримку політики єдиного європейського неба, зміцнити взаємодію Європейського Союзу та Євроконтролю;

3. Пропускна здатність та якість аеропортів

- Переглянути положення про часові інтервали для авіакомпаній, щоб сприяти більш ефективному використанню потужності аеропортів;
- Уточнити та покращити умови доступу до аеропорту та надання якісних послуг, включаючи наземні послуги: забезпечити дотримання всіма учасниками системи аеропорту мінімальних стандартів якості;
- Пропускна здатність аеропортів – розробити підхід до вирішення майбутніх проблем з потужністю аеропортів, зокрема за рахунок кращої інтеграції з залізничною мережею;

4. Морський «блакитний пояс» та ринковий доступ до портів

Європейський морський транспортний простір без бар'єрів повинен у подальшому перетворитися у «блакитний пояс» для вільного морського руху в Європу і навколо Європи, а водний транспорт повинен використовуватися на повний свій потенціал.

- Поєднати використання всіх інструментів контролю всіма відповідними органами, забезпечити повну експлуатаційну сумісність систем ІКТ у секторах водного транспорту, гарантувати спостереження за суднами та вантажами (блакитний пояс) та створити відповідні портові потужності («блакитні смуги»);

²⁹Бажані варіанти розподілу видів господарчої діяльності повинні забезпечити розвиток конкуренції, неперервні інвестиції та економічну ефективність при надання послуг

- Запровадити систему надання свідоцтв про звільнення від лоцманського проведення в портах ЄС;
- Проаналізувати обмеження на надання портових послуг;
- Заохочувати прозорість фінансування портів, визначаючи напрямлення державних коштів на різні види діяльності порту, з метою запобігання будь-якому порушенню конкуренції;

5. Відповідна структура для внутрішнього судноплавства

- Запровадити оптимальну структуру для оптимізації внутрішнього ринку внутрішнього водного транспорту та зняття бар'єрів, які перешкоджають його більшому використанню. Оцінити та визначити необхідні завдання та механізми для їх виконання, у тому числі з огляду на ширший європейський контекст;

6. Автомобільні вантажні перевезення

- Проаналізувати ринкову ситуацію для вантажного автомобільного транспорту, а також рівень узгодженості, серед іншого, оплат з користувачів автошляхів, законодавчих вимог у питаннях соціального захисту та безпеки, перенесення законодавств країн-членів та контролю за його виконанням, з огляду на подальше відкриття ринків автомобільних перевезень. Зокрема, необхідно продовжити скасування обмежень на внутрішні перевезення, які ще залишилися;
- Проаналізувати правила використання тахографів, щоб зробити їх більш економічно ефективними, надавати доступ до Реєстру автомобільних транспортних підприємств ЄС представникам поліції та правових структур, коли вони здійснюють перевірки на автошляхах, гармонізувати санкції за порушення правил ЄС щодо професійних транспортних перевезень, та гармонізувати навчання представників правових структур;
- Адаптувати законодавство з питань ваги та розмірів до нових обставин, технологій та потреб (напр., вага акумуляторів, кращі аеродинамічні характеристики) та забезпечити його сприяння функціонуванню мультимодального транспорту та скороченню загального споживання енергії та викидів;

7. Мультимодальні перевезення вантажів: e- Вантаж

Створити відповідну структуру, яка дозволить відстежувати вантажі у реальному часі, забезпечити інтермодальну відповідальність та заохочувати екологічно чистий вантажний транспорт:

- Ввести у практику поняття «єдиного вікна» та «одноразового адміністративного оформлення» за рахунок створення та застосування єдиного транспортного документу в електронному форматі (електронна транспортна накладна) та створення відповідної структури для впровадження технологій відстеження та спостереження (наприклад, RFID³⁰);

³⁰Радіочастотна ідентифікація

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Гарантувати, що режими відповідальності сприяють залізничним, водним та інтермодальним перевезенням;

1.2 Сприяння якісному працевлаштуванню та умовам праці

8. Соціальний кодекс для мобільних працівників автомобільного транспорту

- Заохочувати та підтримувати діалог між соціальними партнерами з огляду на угоду про соціальний кодекс для мобільних працівників автомобільного транспорту, розглядаючи також проблему прихованої самозайнятості;

9. Програма соціальних дій для морського транспорту

- Впровадити заходи, визначені як дії у соціальній програмі для морського транспорту, дотримуючись стратегічних завдань та рекомендацій Комісії для політики ЄС у галузі морського транспорту до 2018 р.;
- Підвищити контроль за виконанням Конвенції про працю на морі (MLC) Міжнародної організації праці (ILO) з урахуванням країни прапора, країни порту та країн кадрового забезпечення;
- Поширити на всіх або частину працівників, які виходять в море і сьогодні знаходяться поза сферою дії, декілька законодавчих директив ЄС про працю або надати їм такий самий рівень захисту іншими засобами;
- Оновити директиву про навчання моряків (2008/106/ЄС) відповідно до перегляду Конвенції Міжнародної морської організації (ІМО) про навчання та сертифікацію моряків (Конвенція STCW). Створити систему навчання портових працівників у різних сферах діяльності порту, яка матиме спільне визнання;

10. Соціально відповідальний авіаційний сектор

- Створити механізм для аналізу впливу нормативних розробок на умови праці у секторі повітряного транспорту;
- Створити загальноєвропейські мінімальні стандарти послуг та якості для працівників у всій схемі створення авіаційної вартості (включаючи управління повітряним рухом та наземне обслуговування). Заохочувати європейських соціальних партнерів до вирішення питання попередження конфліктів та порушення мінімальних послуг у всій схемі створення авіаційної вартості;

11. Оцінка підходу ЄС до працевлаштування та умов праці у різних видах транспорту

- Провести оцінку процесів соціального діалогу за секторами, що відбуваються у різних сегментах транспортного сектору, з метою покращення соціального діалогу та сприяння його результативності;

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Забезпечити залучення працівників, зокрема через європейські робочі ради, у транснаціональні компанії у секторі;
- Розглянути якість праці на всіх видах транспорту, з урахуванням, в першу чергу, навчання, сертифікації, умов праці та кар'єрного росту, зважаючи на створення нових робочих місць, розвиток необхідних навичок та підсилення конкурентоспроможності транспортних операторів ЄС;

1.3 Транспорт безпечний для суспільства

12. Безпека вантажів

- Запровадити план дій з підсилення безпеки авіавантажів, визначити нові правила сканування авіавантажів як необхідний захід підвищеної безпеки вантажів у портах;
- Завершити формування загальноєвропейської одноразової перевірки на безпеку для авіавантажів;

13. Високі рівні безпеки пасажирів при мінімальних незручностях

- Стимулювати використання удосконалених методів сканування, які повністю поважають основні права людини; такі методи повинні стати основою для розробки «пункту перевірки у майбутньому» – наприклад, коридори безпеки, які дозволяють перевіряти велику кількість пасажирів при мінімальних незручностях та втручаннях. Вони повинні також бути основою для забезпечення безпеки в інших вразливих місцях, наприклад, у великих пересадочних вузлах;
- Сприяти, зокрема за рахунок фінансування, розробці більш ефективних і поважачих приватність технологій (сканери, детектори нових вибухових речовин, інтелектуальні чіпи тощо), а також рішень для існуючих технологій, з більшою повагою до аспектів приватності;
- Визначити спільні стандарти результатів виявлення та процедури сертифікації для детекторного обладнання;

14. Безпека наземного транспорту

- Працювати разом з країнами-членами над громадською безпекою наземного транспорту, створивши в якості першого кроку постійну робочу групу з безпеки наземного транспорту та реалізуючи інші заходи, де дія ЄС приносить додаткову користь. Особливу увагу необхідно приділити питанням безпеки у містах;

15. Безпека «з кінця в кінець»

- Підвищити рівень безпеки вздовж схеми постачання, не створюючи перешкод для вільного торговельного потоку. Слід розглядати сертифікати безпеки «з кінця в кінець» з урахуванням існуючих схем;
- Поєднати оцінки безпеки, охоплюючи всі види транспорту;

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Розглянути в комплексі потенційні наслідки терористичних та злочинних атак при підготовці планів неперервної мобільності (див. також Ініціативу 23);
- Продовжувати міжнародну співпрацю у боротьбі проти тероризму та інших злочинних дій, наприклад, піратства. Вирішальним є міжнародне значення (див. також Ініціативу 40);

1.4 Дії у напрямку технічно безпечного транспорту: рятуючи тисячі життів

16. До «нульової концепції» безпеки на автошляхах

- Гармонізувати та застосувати технологію безпеки на автошляхах – наприклад, системи допомоги водієві, (інтелектуальні) обмежувачі швидкості, пристрої, що нагадують про паски безпеки, електронний Виклик, системи спільного використання та взаємодія «транспортний засіб – інфраструктура», а також удосконалені випробування на готовність автомобілів до експлуатації, включаючи альтернативні силові установки;
- Розробити комплексну стратегію дії при травмуванні на автошляхах та діяльності аварійних служб, включаючи загальні визначення та стандартні класифікації травм та смертельних випадків з огляду на прийняття цільового показника скорочення травм;
- Зосередитися на навчанні та підготовці всіх користувачів; заохочувати використання обладнання безпеки (паски безпеки, захисний одяг, датчик сигналізації про порушення)
- Звернути особливу увагу на вразливих користувачів, наприклад пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів, включаючи застосування безпечніших технологій для інфраструктури та транспортних засобів;

17. Європейська стратегія для технічної безпеки цивільної авіації

Технічна безпека європейської авіації є високою, але не найкращою у світі. Нашою метою повинно бути перетворення у найбезпечніший регіон для авіації. Для цього ми розробимо комплексну стратегію європейської авіаційної технічної безпеки, спираючись на роботу Європейської агенції з авіаційної безпеки, яка включає наступні аспекти:

- Покращити збирання, якість, обмін та аналіз даних за рахунок перегляду законодавства про звітування про події у цивільній авіації;
- Адаптувати нормативно-правову базу з питань безпеки до розвитку нових технологій (SESAR);
- Забезпечити послідовне впровадження стратегії європейської авіаційної технічної безпеки у всіх сферах авіації;
- Сприяти прозорості та обміну інформацією з безпеки між ICAO (ІКАО) та іншими міжнародними авіаційними партнерами, зокрема у рамках світових ініціатив з обміну інформацією про безпеку; співпрацювати з країнами- не членами ЄС, зокрема з США, з питань безпеки для узгодження нормативних підходів, загального визнання та технічної допомоги;
- Розробити систему управління безпекою на рівні ЄС, яка включатиме цільові показники безпеки та засоби виміру, з метою визначення ризиків та досягнення постійного покращення рівнів безпеки;

18. Безпечніше мореплавство

- Працювати з Європейською агенцією з морської безпеки (EMSA) для оновлення законодавства з безпеки пасажирських суден;
- Перетворити SafeSeaNet у базову систему для всіх відповідних інструментів морської інформації, які необхідні для підтримки технічної та громадської безпеки на морі та захисту морського середовища від забруднення, спричиненого суднами;

- Оцінити доцільність створення реєстру ЄС та прапору ЄС для морського та внутрішнього водного транспорту. По суті, знак ЄС буде представляти знак якості, яким сертифікуються безпечні у всіх відношеннях (технічному, громадському, екологічному) судна, на яких працюють висококваліфіковані професіонали;
- Оцінити доцільність спільного виконання функцій берегової охорони в ЄС, зокрема для забезпечення технічної та громадської безпеки на морях та захисту навколишнього середовища;

19. Безпека на залізницях

- Поступово вийти на загальногалузевий підхід до сертифікації технічної безпеки у секторі залізничного транспорту, який ґрунтується на існуючих підходах менеджерів інфраструктури та залізничних підприємств та оцінює можливість використання європейського стандарту;
- Підвищити роль Європейської залізничної агенції (ERA) у сфері безпеки на залізничному транспорті, зокрема її нагляд за національними заходами безпеки, які здійснюються національними органами безпеки, та їх поступовою гармонізацією;
- Підвищити вимоги до процесу сертифікації та технічного обслуговування важливих для безпеки елементів, які використовуються для будівництва рухомого складу та залізничної інфраструктури;

20. Перевезення небезпечних вантажів

- Систематизувати правила інтермодальних перевезень небезпечних вантажів, щоб забезпечити експлуатаційну сумісність між різними видами транспорту;

1.5 Якість та надійність перевезень

21. Права пасажирів

- Розробити єдине тлумачення закону ЄС про права пасажирів та гармонізовану та ефективну систему його виконання, щоб забезпечити як рівні умови конкуренції для галузі, так і європейський стандарт захисту для громадян;
- Зібрати спільні принципи, які можна застосовувати до прав пасажирів на всіх видах транспорту (положення про основні права), в першу чергу «право бути поінформованим», і потім забезпечити тлумачення існуючих прав. На пізнішому етапі розглянути прийняття єдиного рамочного регламенту ЄС, який охоплюватиме права пасажирів на всіх видах транспорту (Кодекс ЄС);
- Покращити якість перевезень для літніх людей, пасажирів з обмеженими можливостями пересування та інвалідів, в т.ч. кращий доступ до інфраструктури;
- Доповнити існуючу законодавчу базу пасажирських прав заходами, які включають пасажирів при мультимодальних подорожах з комплексними квитками при єдиному контракті на придбання, а також у випадку банкрутства транспортного оператора
- Покращити рівні умови конкуренції на міжнародному рівні шляхом введення стандартів якості обслуговування у двосторонні та багатосторонні угоди для всіх видів транспорту, з урахуванням виведення в подальшому прав пасажирів і у міжнародний контекст;

22. Безперешкодна мобільність «від дверей до дверей»

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Визначити заходи, необхідні для подальшої інтеграції різних видів пасажирського транспорту для забезпечення безперешкодної мультимодальної подорожі від дверей до дверей;
- Створити нормативні умови для сприяння розробці та використанню інтелектуальних систем складання експлуатаційно сумісних та мультимодальних графіків, інформаційних систем, систем онлайн бронювання та інтелектуального продажу квитків. Це може також включати законодавчий процес, який забезпечує доступ приватних постачальників послуг до інформації про подорож та рух у режимі реального часу;

23 Плани неперервної мобільності

- Забезпечити визначення планів мобільності для гарантування неперервності перевезень у випадку подій, які порушують нормальний режим роботи. Плани повинні розглядати питання пріоритетності у використанні робочих потужностей, співпраці менеджерів інфраструктури, операторів, національних органів влади та сусідніх країн та тимчасове прийняття або пом'якшення окремих правил;

2. ІННОВАЦІЇ ДЛЯ МАЙБУТНЬОГО: ТЕХНОЛОГІЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ

2.1 Політика наукових досліджень та інновацій для європейського транспорту

24. Стратегічний план для технологій

Фрагментарність наукових та проектних зусиль в Європі приносить найбільше шкоди, а поєднання європейських зусиль дасть найбільшу загальноєвропейську практичну вигоду у таких сферах, як:

- Екологічно чисті, безпечні та тихі транспортні засоби для всіх різних видів транспорту, починаючи від автомобілів і закінчуючи кораблями, баржами, рухомим складом на залізницях та літаками (включаючи нові матеріали, нові силові установки та інструменти ІТ та контролю для управління та інтеграції комплексних транспортних систем);
- Технології для підвищення технічної та громадської безпеки транспорту;
- Потенційно нові або нетрадиційні транспортні системи та засоби, наприклад, безпілотні системи літаків, нетрадиційні системи для доставки товарів;
- Стратегія екологічно чистих, альтернативних видів палива, включаючи також і відповідну інфраструктуру;
- Комплексні системи управління та інформації на транспорті, які полегшують послуги інтелектуальної мобільності, організацію перевезень для кращого використання інфраструктури та транспортних засобів, та інформаційні системи у режимі реального часу для відстеження та спостереження за вантажами та управління вантажними потоками; системи інформації для пасажирів/ про подорожі, системи бронювання та оплати;
- Інтелектуальна інфраструктура (як наземна, так і космічна) для забезпечення максимального контролю та експлуатаційної сумісності різних форм транспорту та зв'язку між інфраструктурою та транспортними засобами;

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Інновації для екологічно сталої міської мобільності, відповідно до програми Civitas та ініціатив ціноутворення за використання міських автошляхів та схем обмеження доступу;

25 Стратегія інновацій та застосування

Визначити необхідні інноваційні стратегії, включаючи відповідні інструменти управління та фінансування для забезпечення швидкого застосування результатів, отриманих у процесі наукового дослідження. Наприклад:

- Застосування інтелектуальних систем мобільності, таких як система управління повітряним рухом майбутнього (SESAR), європейська система управління залізничними перевезеннями (ERTMS) та інформаційні системи на залізничному транспорті, системи спостереження на морі (SafeSeaNet), служби інформації на річках (RIS), системи інформаційних технологій (ITS), та нового покоління систем управління та інформації на мультимодальному транспорті;
- Визначення та застосування відкритої стандартної електронної платформи для бортових пристроїв на транспорті, які виконують різноманітні функції, зокрема оплата за проїзд автошляхами;
- Розробка плану інвестицій у нові послуги з навігації, контролю руху та зв'язку для забезпечення інтеграції інформаційних потоків, систем управління та послуг з мобільності, що базуються на комплексному європейському плані мультимодальної інформації та управління; демонстраційні проекти для електричної мобільності (та інших альтернативних видів палива), включаючи інфраструктуру підзарядки та заправки та інтелектуальні транспортні системи, які зосереджено на тих міських зонах, де часто відбувається перевищення рівнів якості повітря;
- Партнерства з інтелектуальної мобільності та демонстраційні проекти для екологічно чистих рішень для міського транспорту (зокрема демонстрації схем ціноутворення за використання автошляхів і т.д.);
- Заходи для сприяння підвищенню рівня заміни неефективних та забруднюючих транспортних засобів;

26. Нормативно-правова база для інноваційного транспорту

Визначити необхідні умови для нормативно-правової бази шляхом стандартизації або регулювання:

- Відповідні стандарти викидів вуглекислого газу транспортних засобів на всіх видах транспорту, які, у разі необхідності, доповнено вимогами до енергоефективності, що повинні застосовуватися до всіх видів силових установок;
- Стандарти транспортних засобів для рівнів викидів шуму;
- Забезпечення зниження викидів вуглекислого газу та забруднюючих речовин нижче фактично існуючих у світі умов керування за рахунок подання пропозиції – найпізніше до 2013р. – щодо переглянутого циклу випробувань для вимірювання викидів;

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Стратегії державної закупівлі для забезпечення швидкого впровадження нових технологій;
- Правила експлуатаційної сумісності для стягнення оплати за використання інфраструктури для екологічно чистих транспортних засобів;
- Керівні принципи та стандарти інфраструктури заправки;
- Стандарти взаємодії для зв'язків інфраструктура – інфраструктура, транспортний засіб – інфраструктура та транспортний засіб – транспортний засіб;
- Умови доступу до транспортних даних з метою забезпечення технічної та громадської безпеки;
- Специфікації та технічні умови пов'язаних з транспортом інтелектуальних систем стягнення оплати та виконання платежів;
- Краща реалізація існуючих правил та стандартів;

2.2 *Сприяння більш екологічно сталій організації роботи*

27. Інформація про подорож

- Сприяти поінформованості про наявність альтернатив окремому традиційному транспорту (менше їзди за кермом, пішки та на велосипеді, разом в одній машині, перехоплююча парковка, інтелектуальна виписка квитків тощо);

28. Маркування транспортних засобів відповідно до викидів вуглекислого газу та економії палива

- Переглянути директиву стосовно маркування, щоб підвищити її дієвість. Це, серед іншого, передбачає розгляд поширення її дії на малотоннажні комерційні автомобілі та автомобілі категорії L та гармонізацію класів маркування та економії палива автомобілями у всіх країнах-членах;
- Підтримувати вихід на ринок безпечних, малошумних та економічних з огляду на паливо шин, на додаток до експлуатаційних вимог, визначених при затвердженні типу³¹ ;

29. Калькулятори «вуглецевого відбитку»

- Заохочувати схеми сертифікації парникових газів відповідно до комерційної діяльності та розробити спільні стандарти ЄС для оцінки «вуглецевого відбитку» кожної пасажирської та вантажної подорожі з варіантами, які застосовуються до різних користувачів, таких як компанії та індивідуали. Це забезпечить кращий вибір та легший маркетинг екологічно чистіших транспортних рішень⁴

30. ЕКО керування та обмеження швидкості

³¹Це включає прийняття всіх заходів, які повинні бути впроваджені відповідно до регламенту про маркування шин (ЄС № 1222/2009 (OJ L 342.22.12.2009, стр. 46-67). Це забезпечить 5% економію палива на всьому парку ЄС до 2020р.

- Включити вимоги еко-керування у майбутні редакції директиви з видачі водійських прав та здійснити заходи для прискорення впровадження програм ІТС на підтримку еко-керування. Необхідно також розробляти та підтримувати методики економії палива для інших видів транспорту – наприклад, поступове зниження для літаків;
- Вивчити підходи до обмеження максимальної швидкості малотоннажних комерційних автомобілів з метою зменшення енергоспоживання, підвищення безпеки на шляхах та забезпечення рівних умов конкуренції;

2.3 Інтегрована міська мобільність

31. Плани міської мобільності

- Запровадити процедури та механізми фінансової підтримки на європейському рівні для підготовки аудитів міської мобільності, а також планів міської мобільності та впровадити європейський рейтинг міської мобільності на основі спільних цільових показників. Вивчити можливість обов'язкового підходу для міст певного розміру, відповідно до національних стандартів на підставі керівних принципів ЄС;
- Поєднати фонди регіонального розвитку та узгодження з містами та регіонами, які подали діючий та підтверджений незалежними експертами сертифікат аудиту показників міської мобільності та екологічної сталості;
- Вивчити можливість європейської структури підтримки для поступового впровадження планів міської мобільності у європейських містах;
- Комплексна міська мобільність у можливіму інноваційному партнерстві для інтелектуальних міст;
- Заохочення великих працедавців до розробки корпоративного плану управління/ плану управління мобільністю;

32. Нормативно-правова база ЄС для стягнення оплати з користувачів міських автошляхів

- Розробити та затвердити нормативно-правову базу для стягнення оплати з користувачів міських автошляхів та схеми обмеження доступу та їх застосування, включаючи правову та затверджену експлуатаційно-технічну базу, яка включає використання транспортних засобів та інфраструктури;

33. Стратегія «міської логістики з близькими до нуля викидами» 2030 р.

- Розробити керівні принципи на підставі передового досвіду для кращого моніторингу та управління міськими вантажними потоками (напр., консолідаційні центри, розмір автомобілів у старих центрах, нормативні обмеження, вікна доставки, невикористаний потенціал перевезення річкою);
- Визначити стратегію просування вперед до «міської логістики з нульовими викидами», поєднуючи аспекти територіального планування, залізничного та річкового доступу, комерційні прийоми та інформацію, організації стягнення оплати та технологічні стандарти автомобілів;
- Сприяти спільній державній закупівлі транспортних засобів з низькими викидами для комерційних парків (фургони доставки, таксі, автобуси...);

3. СУЧАСНА ІНФРАСТРУКТУРА ТА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНЕ ФІНАНСУВАННЯ

3.1 Транспортна інфраструктура: територіальне узгодження та економічне зростання

34. Базова мережа для стратегічної європейської інфраструктури – мережа європейської мобільності

- Визначити у нових керівних принципах ТЕМ-Т базову мережу стратегічної європейської інфраструктури, яка поєднує західну та східну частини ЄС та формує єдиний європейський транспортний простір. Передбачити відповідні сполучення з сусідніми країнами;
- Зосередити європейські дії на елементах мережі ТЕМ-Т при найвищій європейській додатковій цінності (відсутні прикордонні зв'язки, пункти інтермодального сполучення та основні вузькі місця);
- Застосувати масштабні інтелектуальні та експлуатаційно сумісні технології (SESAR, ERTMS, RIS, ITS тощо) для оптимізації пропускну потужності та використання інфраструктури;
- Забезпечити врахування транспортною інфраструктурою, яка фінансується ЄС, потреб енергоефективності та проблем, спричинених кліматичними змінами (здатність всієї інфраструктури реагувати на клімат, станції заправки/ зарядки для екологічного чистого транспорту, вибір будівельних матеріалів...);

35. Мультимодальні вантажні коридори для екологічно сталих транспортних мереж

- Створити у контексті «базової мережі» структури мультимодальних вантажних коридорів для синхронізації інвестицій та інфраструктурних робіт та підтримки ефективних, інноваційних та мультимодальних транспортних послуг, включаючи залізничні перевезення на середні та великі відстані;
- Підтримувати мультимодальний транспорт та повагонну відправку, стимулювати інтеграцію внутрішніх водних шляхів до транспортної системи та сприяти еко-інноваціям на вантажному транспорті. Підтримувати використання нових транспортних засобів та суден та переоснащення;

36. Критерії оцінки «прогнозованого» проекту

- Запровадити критерії оцінки «прогнозованого проекту», які гарантують, що інфраструктурні проекти належним чином демонструють додаткову практичну користь для ЄС або базуються на «наданих послугах» та створюють достатні надходження;

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи

- Систематизувати процедури для проектів, які виходять за межі європейської зацікавленості, для того, щоб забезпечити 1) обґрунтовані часові межі для завершення всього циклу процедур, 2) інформаційну структуру, яка відповідає реалізації проекту, 3) комплексне планування, яке враховує екологічні питання на ранніх етапах процедур планування;
- Включити до процесу прогнозованої оцінки перевірку на придатність до ДПП, щоб варіант ДПП було детально проаналізовано до подання запиту на фінансування ЄС;

3.2 Узгоджена схема фінансування

37. Нова схема фінансування для транспортної інфраструктури

- Розробити схему фінансування інфраструктури з достатніми визначеними умовами, щоб забезпечити підтримку завершення базової мережі ТЕМ-Т, а також інших інфраструктурних програм, які включають інвестиційні стратегії як програм ТЕМ-Т, так і структурних фондів та фонду солідарності та розглядають надходження від транспортної діяльності;
- Забезпечити підтримку ЄС для технологій розробки та застосування, які покращать ефективність використання інфраструктури та забезпечать зменшення викидів вуглецевого газу (нова система ціноутворення для мережі автошляхів та системи стягнення оплати за проїзд, ІТС та програми підвищення пропускної здатності);
- Поєднати фінансування ТЕМ-Т з прогресом у завершенні базової мережі ТЕМ-Т та об'єднання національних ресурсів вздовж коридорів;

38. Залучення приватного сектору

- Створити дозвільну базу для розвитку ДПП: 1) запровадити формальну перевірку проектів ТЕМ-Т, щоб визначити ті, які мають потенціал для ДПП; 2) на протязі певного часу створити стандартизований та прогнозований процес закупівлі ДПП для проектів ТЕМ-Т та 3) переглянути відповідним чином положення про ТЕМ-Т, щоб передбачити процес закупівлі ДПП та механізми оплати;
- У контексті схеми співпраці, запровадженої між службами Комісії та Європейським центром експертизи державно-приватного партнерства, заохочувати країни-члени використовувати більше ДПП, визнаючи при цьому, що не всі проекти придатні для цього механізму, і забезпечити відповідну експертизу для країн-членів;
- Брати участь у розробці нових механізмів фінансування для транспортного сектору, особливо ініціативу бондів проекту ЄС;

3.3 Визначення правильних цін та уникнення диспропорцій

39. Інтелектуальне ціноутворення та оподаткування

Етап I (до 2016 р.)

Слід реструктурувати транспортні платежі та податки. Вони повинні стати підґрунтям для ролі транспорту у сприянні завданням європейської конкурентоспроможності, тоді як загальні

виробничі витрати сектору повинні відображати всі витрати на перевезення, включаючи інфраструктурні та зовнішні

- Переглянути оподаткування моторного палива з чітким визначенням енергетичного компоненту та компоненту вуглекислого газу;
- Поступово впровадити стягнення обов'язкової інфраструктурної оплати з великотоннажних автотранспортних засобів. Схема запровадить загальну тарифну структуру та компоненти вартості, такі як компенсація за зношення, вартість шумового та місцевого забруднення, які замінять існуючі оплати користувачів;
- Оцінити існуючі схеми стягнення оплати з автомобілів за користування автошляхами та їх відповідність угодам ЄС. Розробити керівні принципи для застосування інтерналізованих платежів до автотранспортних засобів, які покривають соціальні витрати на перевантаження шляхів, викиди вуглекислого газу – якщо не включено у податок на паливо – місцеве забруднення, шум та ДТП. Забезпечити стимули для країн-членів, які запускають пілотні проекти для реалізації схем відповідно до цих керівних принципів;
- Продовжити інтерналізацію зовнішніх витрат для всіх видів транспорту, використовуючи спільні принципи при урахуванні особливостей кожного виду;
- Створити схему для адресації надходжень від транспорту на розвиток інтегрованої та ефективної транспортної системи;
- Видати керівні принципи, які забезпечують роз'яснення державного фінансування різних видів транспорту та транспортної інфраструктури, де необхідно;
- Виконати переоцінку транспортних податків, де необхідно, головним чином поєднуючи оподаткування транспортних засобів з екологічними показниками, відображаючи можливий шлях вперед до аналізу сьогоденної системи ПДВ стосовно пасажирських перевезень та перегляду оподаткування службових автомобілів для скасування диспропорцій та заохочення використання екологічно чистого транспорту;

Етап II (2016-2020рр.)

- Базуючись на етапі I, рухатися далі до повної та обов'язкової інтерналізації зовнішніх витрат (включаючи шум, місцеве забруднення та перевантаження шляхів на додаток до обов'язкових витрат на компенсацію зношення) для автомобільного та залізничного транспорту. Інтерналізувати витрати на місцеве забруднення та шум у портах та аеропортах, а також забруднення повітря на морі та вивчити обов'язкове використання інтерналізованих платежів на всіх внутрішніх водних шляхах на території ЄС. Розробити ринкові заходи для подальшого скорочення викидів парникових газів;

4 Міжнародне значення

Транспорт у світі: міжнародний вимір

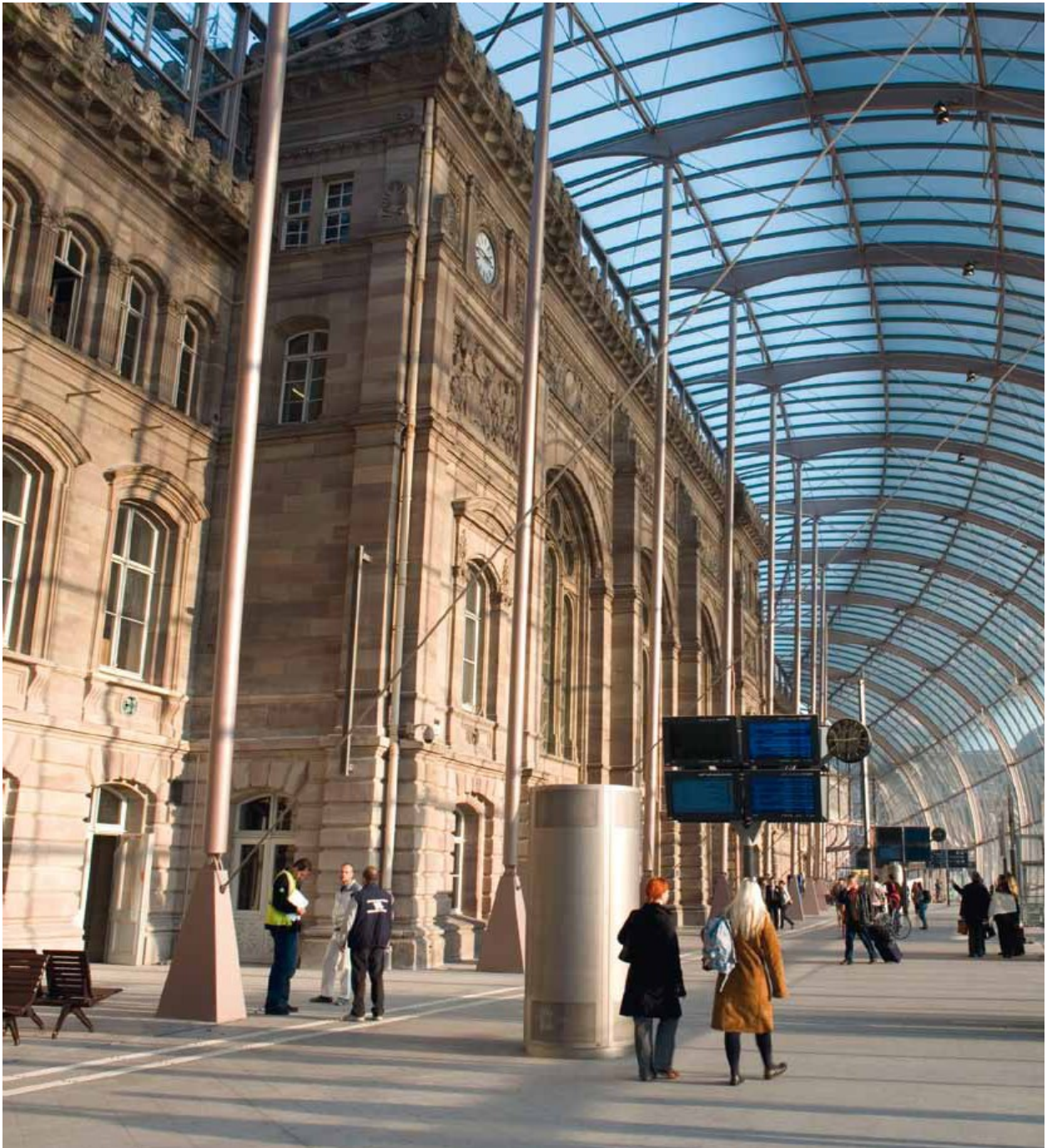
Транспорт є інтернаціональним за своєю природою. Через це більшість дій цієї Білої Книги пов'язані зі складними проблемами, породженими розвитком транспорту поза кордонами ЄС. Відкриття ринків третіх країн у сфері транспортних послуг, продукції та інвестицій залишається

високим пріоритетом. Тому транспорт є складовим елементом всіх наших торговельних переговорів (СОТ, регіональні та двосторонні). Будуть прийняті гнучкі стратегії для забезпечення ролі ЄС як сторони, що визначає стандарти у транспортній сфері. Для цього Комісія зосередиться на наступних сферах дій:

- Розширити сферу дії правил внутрішнього ринку через діяльність у міжнародних організаціях (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, міжнародних річкових комісіях і т.д.) та, де це важливо, досягти повного членства ЄС. Просувати європейські стандарти технічної та громадської безпеки, захисту приватної інформації та навколишнього середовища на світовій арені. Підсилити діалог транспортної галузі з головними партнерами;
- Завершити формування спільного європейського повітряного простору у складі 58 країн та 1 мільярда жителів. Укласти комплексну угоду про авіап перевезення з основними економічними партнерами (Бразилія, Китай, Індія, Росія, Південна Корея і т.д.) та скасувати обмеження на інвестиції у повітряний транспорт в третіх країнах. Сприяти впровадженню технології SESAR у світі;
- Брати участь у багатосторонніх форумах та двосторонніх стосунках для сприяння політиці, спрямованій на досягнення завдань енергоефективності та кліматичних змін цієї Білої Книги;
- Послідовно використовувати багатосторонні (в ICAO, IMO та WCO³²) та двосторонні рівні для вирішення питань тероризму, передбачаючи міжнародні угоди та поглиблені діалоги з питань безпеки зі стратегічними партнерами, починаючи з США. Співпрацювати в оцінці спільних загроз, навчанні службовців третіх країн, спільних інспекціях, попередженні піратства тощо. Забезпечити визнання концепції ЄС про систему «одноразової перевірки безпеки» на міжнародному рівні;
- Розробити схему співпраці для поширення нашої транспортної та інфраструктурної політики на наших безпосередніх сусідів, забезпечення кращих поєднань інфраструктури та тіснішої ринкової інтеграції, включаючи підготовку планів неперервної мобільності;
- Співпрацювати з середземноморськими партнерами щодо впровадження морської стратегії Середземномор'я для заохочення технічної та громадської безпеки на морях та нагляду;
- На основі створених науково-дослідних та інноваційних партнерств шукати спільні відповіді на складні питання, пов'язані з експлуатаційною сумісністю систем управління транспортом, екологічно чистого низьковуглецевого палива, технічної та громадської безпеки ;

³²Всесвітня митна організація

план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи



Європейська Комісія

**Біла Книга Європейської Комісії – ПЛАН РОЗВИТКУ ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО
ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ - НА ШЛЯХУ ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ ТА
РЕСУРСОЕФЕКТИВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ**

Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі

2011 – 28стр. – 21x29,7см

ISBN 978-92-79-18270-9

doi 10.2832/30955