

ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЯ ЗА ВЪТРЕШНИ ПОЛИТИКИ
ТЕМАТИЧЕН ОТДЕЛ **Б**
СТРУКТУРНИ ПОЛИТИКИ И ПОЛИТИКА НА СБЛИЖАВАНЕ

ПРАКТИЧЕСКО РЪКОВОДСТВО



BG

***Europe Direct е услуга, предназначена да ви помогне да намерите отговори
на въпросите, които си задавате за Европейския съюз.***

**Единен безплатен номер (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Някои мобилни оператори не разрешават достъп до номера, започващи с 00 800,
или могат да таксуват тези обаждания.

Повече допълнителна информация за Европейския съюз можете да намерите в Интернет
чрез сървъра Europa (HYPERLINK "<http://europa.eu>"<http://europa.eu>).

В края на изданието има списък с библиография.

Люксембург: Служба за официални публикации на Европейските общности, 2009 г.

ISBN 978-92-823-2847-7

doi: 10.2861/71748

Printed in Belgium

ОТПЕЧАТАНО НА БЯЛА БЕЗХЛОРНА ХАРТИЯ



ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЯ ЗА ВЪТРЕШНИ ПОЛИТИКИ
ТЕМАТИЧЕН ОТДЕЛ Б
СТРУКТУРНИ ПОЛИТИКИ И ПОЛИТИКА НА СБЛИЖАВАНЕ

ПРАКТИЧЕСКО РЪКОВОДСТВО

Транспорт и туризъм

АВТОРИ

Нилс Данклефсен и Пиеро Соаве, Тематичен отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване, Европейски парламент

ЕЗИКОВИ РЕДАКЦИИ

Оригинал: EN

Преводи: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

СНИМКОВ МАТЕРИАЛ

Shutterstock, iStockphoto, Европейски парламент

РЕДАКЦИОННА ИНФОРМАЦИЯ

За връзка с Тематичния отдел или абонамент за месечния му информационен бюлетин, моля, пишете на: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Ръкописът е завършен през април 2009 г.
Брюксел, © Европейски парламент, 2009 г.

ИЗКЛЮЧВАНЕ И ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТГОВОРНОСТТА


Изразените в настоящия документ становища обвързват само автора и не представляват задължително официалната позиция на Европейския парламент.

Разрешава се възпроизвеждане и превод с нетърговска цел, при условие че бъде посочен източникът и на издателя бъде изпратено предварително уведомление и екземпляр от възпроизведения текст или превод.

СЪДЪРЖАНИЕ

■ ПРЕДГОВОР.....	7
■ КОНТЕКСТ.....	9
■ ПЕРСПЕКТИВАТА.....	19
■ ЗА ТЕМАТИЧНИЯ ОТДЕЛ.....	31
■ ДОПЪЛНИТЕЛНИ МАТЕРИАЛИ.....	35
■ ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ.....	38





**„Концепцията за устойчивост
трябва да бъде основата и
мерилото за европейската
транспортна политика“**

От резолюцията на Европейския парламент от 12 февруари 2003 г. относно Бялата книга на Комисията: „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“.





Уважаеми членове на Европейския парламент,

Бих искал да се възползвам от случая, за да Ви приветвам в Европейския парламент и да Ви предоставя информация относно вътрешните ресурси в областта на експертната консултация. Ефективната парламентарна работа разчита на специализирана, обективна, висококачествена и актуална информация. За тази цел бяха създадени пет изследователски отдела, известни като „тематични отдели“. Техните дейности обхващат всички области на компетентност на Европейския парламент. Те предоставят висококачествени, независими изследвания, които се осъществяват в Парламента или се възлагат на външни експерти.

Тематичен отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване отговаря по-конкретно за пет тематични области: земеделие и развитие на селските райони, култура и образование, рибно стопанство, регионално развитие, транспорт и туризъм. Той предоставя голямо разнообразие от инструменти, които включват от задълбочени анализи на сложни юридически проблеми до кратки хронологични бележки и дори работни групи, където се канят експерти, които изнасят лекции. Посочените инструменти имат за цел да подкрепят работата на парламентарните органи, например, като допринасят пряко за законодателната дейност на конкретна комисия или като събират предварителна информация за посещенията, осъществявани от членовете на Европейския парламент. Като изключим няколко поверителни документа, всички текстове, съставени от Тематичен отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване, се публикуват на уебсайта на Парламента, за да могат да бъдат консултирани от всички членове на Европейския парламент и от широката публика.

В тази публикация ще намерите кратка информация относно значимите постижения в областта на регионалното развитие през последния мандат. Също така разглеждаме предизвикателствата, пред които политиката в областта на регионалното развитие ще се изправи в най-близко бъдеще. Накрая, представяме въведение във възможностите за вътрешна и външна експертна консултация на Ваше разположение.

Приятно четене!

Исмаел Оливарес Мартинес
Директор

Дирекция В: структурни политики и политика на сближаване
Генерална дирекция за вътрешни политики на ЕС



ТРАНСПОРТ: ПРАВНО ОСНОВАНИЕ И ЕТАПИ НА РАЗВИТИЕ

Член 3, параграф 1, буква е) и дял V от Договора за ЕО касаят транспортната политика. В Договора от Лисабон, който все още не е влязъл в сила, транспортната политика се разглежда в член 4, параграф 2, буква ж) и дял VI относно функционирането на Европейския съюз.

Още в Договорите от Рим държавите-членки подчертаха важността на общата транспортна политика, посвещавайки ѝ отделен раздел. Следователно транспортът е една от първите области на общата политика на Общността. Въпреки усилията на Комисията обаче, до втората половина на 80-те години напредъкът в общата транспортна политика беше неуверен.

- **1985 г.:** Пътят пред законодателството на Общността беше проправен, едва когато Европейският парламент започна съдебни процедури за бездействие срещу Съвета. В **решението си по дело 13/83** от 22 май 1985 г. Съдът на Европейските общности призова Съвета да предприеме действия по отношение на транспортната политика.
- **1985 г.:** В **Бялата книга за завършване изграждането на вътрешния пазар** се отправят препоръки да бъде гарантирана свободата на предоставяне на услуги и да се създадат насоки за общата транспортна политика с цел либерализиране и хармонизиране на транспортните политики в Общността.
- **1992 г.:** Комисията прие **Бяла книга за бъдещото развитие на общата транспортна политика**. Основният акцент е върху отварянето на транспортните пазари. В същото време Бялата книга отбеляза повратна точка в посока интегриран подход, обхващащ всички видове транспорт, основан на модела за „устойчива мобилност“.
- **1996 г.:** Беше прието Решение относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.
- **2001 г.:** В **Бялата книга „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“** (COM(2001)370) Комисията първо анализира проблемите и предизвикателствата пред европейската транспортна политика, и по-специално предвид предстоящото по това време разширяване на Европейския съюз на изток. В нея се прогнозираше значително нарастване на трафика, съпроводено от задръствания и претоварване, особено при пътния и въздушния транспорт, както и увели-

чение на разходите, свързани с опазване на околната среда и здравето, което създава сериозна заплаха за постигането на целите на ЕС за конкурентоспособност и опазване на климата. За да се противопостави на този ход на нещата и да подпомогне създаването на социално и екологично отговорна транспортна система, Комисията предложи пакет от 60 мерки. Тези мерки бяха предназначени да прекъснат връзката между икономическия растеж и нарастването на трафика и да противодействат на неравния растеж при различните видове транспорт.

- **2004 г.:** Преразглеждане на насоките за TEN-T предвид разширяването на ЕС.
- **2006 г.:** Комисията публикува междинен преглед на Бялата книга за транспорта от 2001 г.: „За да продължи Европа да се движи — устойчива мобилност за нашия континент“, (COM(2006) 314).

ТРАНСПОРТ: ЦЕЛИ И ПОСТИЖЕНИЯ

Мобилността е основен принцип за Европейския съюз. Европейската транспортна политика е пресечната точка на широка гама ключови политики. Тя се състои от множество важни стълбове, като например индустриална политика, икономическа политика, политиката в областта на околната среда и социалната политика. Транспортната политика е централен елемент от Лисабонската стратегия и значително допринася за териториалното и социалното сближаване в ЕС.

Окончателното изграждане на европейския вътрешен пазар, премахването на вътрешните граници и намаляващите цени на транспортните услуги вследствие отварянето и либерализирането на транспортните пазари, както и промените в системите за производство и съхранение доведоха до траен ръст в транспорта. Макар че от ико-



номическа гледна точка транспортният сектор е много успешен и динамичен, неговото социално и екологично въздействие е все по-голямо, което откроява нарастващата важност на **модела за „устойчива мобилност“**. Този модел обаче **представява конфликтната точка между два различни набора от цели**. От една страна, европейската транспортна политика е ясно насочена към гарантиране на ефективната мобилност на хора и стоки на справедлива цена, създавайки гръбнака на един конкурентоспособен вътрешен пазар на ЕС и основата за свободното движение на хора. От друга страна е налице необходимост да се компенсират повишеният трафик и да се минимизират последиците, сред които пътнотранспортните произшествия, респираторните заболявания, шумът, вредите за околната среда и задръстванията. Социалното измерение от гледна точка на заетост и условия на труд, а също и във връзка с правата на пътниците, безопасността и сигурността на транспорта, е третият важен стълб на европейската транспортна политика.

За да посрещне предизвикателствата на устойчивата мобилност, европейската транспортна политика отбеляза значителен напредък след Бялата книга за транспортната политика от 2001 г. и нейния междинен преглед през 2006 г.¹ Правната рамка за европейския транспорт беше

¹ COM (2001) 370; COM(2006) 314.

ясно оформена. Бяха приети голям брой важни законодателните актове, които често бяха обект на полемика, например:

- Подемът на железниците чрез първия, втория и третия железопътен пакет, посветени преди всичко на отварянето на пазара, но също и на въпроси, свързани с безопасността, оперативната съвместимост и правата на пътниците.
- Новите насоки за трансевропейските транспортни мрежи (TENs), отнасящи се приоритетно до железниците, вътрешните водни пътища и морския транспорт.
- Програмите за прехвърляне на трафика, като например първоначално „Марко Поло“ и настоящата „Марко Поло II“.
- Новата Директива за Евровинетка², отнасяща се до хармонизирането на таксите във всички държави-членки и разработването на унифицирани методи за изчисляване на инфраструктурните разходи. С новата директива се предвижда също така по-голяма диференциация в таксите, като се отчитат екологичните аспекти и задръстванията, и в резултат на това на държавите-членки се предоставя инструмент за управление на трафика.
- Три пакета от мерки за морска безопасност.
- Инициативата „Единно европейско небе“.
- Нова правна рамка за обществения транспорт.
- Включването на въздухоплаването в схемата за търговия с емисии на ЕС.
- Създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ЕААБ), Европейска железопътна агенция (ЕЖА), Европейска агенция за морска безопасност

² Директива 2006/38/ЕО от 17 май 2006 г.

(ЕАМБ) и Изпълнителна агенция за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T EA).

- Стартирането на три амбициозни технологични проекта: системата за сателитна навигация „Галилео“, Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и програмата SESAR за подобряване на инфраструктурата за контрол на въздушното движение. Тези важни европейски проекти са предназначени да подпомогнат гарантирането на по-ефективно и по-сигурно управление на трафика в бъдеще.
- Укрепване на правата на пътниците в гражданското въздухоплаване и железопътния транспорт.

Комисията по транспорт и туризъм е една от най-натова-рените комисии, що се касае до процедури за съвместно вземане на решения, в рамките на които Парламентът често демонстрира правомощията си на съзакондател. Ярък пример беше двойното отхвърляне на така наречения „пакет от мерки относно пристанищата“, но има и много други случаи, в които Парламентът успешно е изменил широка гама предложения на Комисията. Освен това в много случаи Парламентът е апелирал за инициативи в различни области на политиката и е правил подробни предложения за оформянето на европейската транспортна политика. Комисията взе под внимание много от тези искания в последващите си законодателни предложения.

Можете да откриете кратък общ преглед на транспортната политика на ЕС в **справочника** на Европейския парламент, който редовно се актуализира. Подробен преглед на дейностите на комисията по транспорт и туризъм през последния парламентарен мандат може да бъде намерен в **доклада за актуалното състояние**³ на секретариата на

³ Европейски парламент: „Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action (За постигане на устойчив, ефективен и безопасен транспорт в Европа – комисията по транспорт и туризъм в действие), Брюксел 2009 г.

комисията по транспорт и туризъм. Освен това в брошурата „Области, в които Парламентът даде своя принос“ можете да откриете голям брой от постиженията през последния парламентарен мандат.

ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА — НЯКОИ ВАЖНИ ЦИФРИ:

Посочените по-долу факти и цифри целят да дадат обща представа за икономическите, социалните и екологичните измерения на транспортната политика. Тази неизчерпателен, кратък обзор следва да се възприема като отправна точка. Освен ако е посочено друго, използваните източници са Статистически наръчник 2009 г. — енергетиката и транспортът на ЕС в цифри, официални документи на Комисията, доклади на Европейската агенция за околна среда и доклад, изготвен в рамките на три фокус групи относно текущите дебати за бъдещето на транспорта.

Икономическо измерение на транспорта

- Предоставянето на транспортни услуги представлява 4,3 % от общата добавена стойност в ЕС, без да се включват транспортът за собствена сметка, строителството или поддръжката на транспортната инфраструктура и транспортните средства.
- Делът на отрасъла на логистиката в Европа се оценява приблизително на 14 % от БВП.

Разпределението между видовете транспорт

- При превоза на товари четирите вида наземен транспорт (пътен, железопътен, вътрешни водни пътища и тръбопроводи) в ЕС-27 през 2007 г. възлизат на



2 650 млрд. тонкилометра. Делът на пътният транспорт е 72,7 %, на железопътния — 17,1 %, на вътрешните водни пътища — 5,3 %, а на нефтопроводите — 4,9 %. Като се добавят вътрешният морски транспорт на ЕС (около 1 575 млрд. тонкилометра) и вътрешният въздушен транспорт на ЕС (около 3,1 млрд. тонкилометра), делът на пътният транспорт спада до 45,6 %, железопътният възлиза на 10,7 %, вътрешните водни пътища — на 3,3 %, нефтопроводите — на 3,0 %, морският транспорт — на 37,3 %, а въздушният — на 0,1 % от общата сума (всички цифри се отнасят за ЕС-27 през 2007 г.).

- Наземният транспорт на пътници през 2007 г. възлезе на 5 861 млрд. пътничокилометра (или 11 826 км на човек). Делът на автомобилите в тази обща сума е 80,0 %, на двуколесните моторни превозни средства — 2,6 %, на градските и туристическите автобуси — 9,2 %, на железниците — 6,7 % и на трамваи и метро — 1,5 %.

Като в това изчисление се добавят вътрешният въздушен транспорт на ЕС (около 571 млрд. пътнички километра през 2006 г.) и вътрешният морски транспорт на ЕС (около 41 млрд. пътнички километра), делът на леките автомобили намалява до 72,4 %, а на двуколесните моторни превозни средства — до 2,4 %. Съответно градските и туристическите автобуси заемат 8,3 %, железниците — 6,1 %, а трамваите и метрото — 1,3 %. Делът на двата допълнителни вида — въздушен и морски — е 8,8 % и 0,6 % от разпределението между видовете транспорт (всички цифри се отнасят за ЕС-27 през 2007 г.).

- Между 1995 г. и 2007 г. превозът на стоки нарасна с приблизително 2,7 % годишно, а превозът на пътници — с приблизително 1,7 % на година.
- През 2007 г. размерът на товарния пътен транспорт (измерен в тонкилометър) в ЕС-27 беше с 27 % по-висок отколкото през 2000 г.
- Повече от 90 % от външната търговия на Европейския съюз се осъществява по море и повече от 3,7 млрд. тона товари се товарят и разтоварват на пристанища в ЕС. Предвижда се морският транспорт в ЕС да нарасне с 1,6 млрд. тона, достигайки 5,3 млрд. тона през 2018 г.
- През 2007 г. броят на гражданските пътнически въздухоплавателни средства в експлоатация в ЕС-27 е 4 300, като близо 500 от тях разполагат с повече от 250 места. В тези цифри не са включени частните въздухоплавателни средства, чиито брой надхвърля 30 000.

Транспорт и околна среда

- Около една трета от крайното потребление на енергия в 27-те страни-членки на ЕС се извършва в областта на транспорта, който понастоящем представлява най-

големият потребител на крайни енергийни продукти. Пътният транспорт възлиза на 74 %, въздухоплаването — на 15 %, морският транспорт — 7,8 %, железопътният — 2,2 %, а корабоплаването по вътрешните водни пътища — на 1,0 %. От 1990 г. транспортът е най-бързо развиващият се сектор. Неговият дял от всички емисии на парникови газове в ЕС-27 е почти една четвърт.

- Макар че между 1990 и 2005 г. общите емисии на парникови газове в ЕС-27 намаляха със 7,9 %, ситуацията в транспортния сектор е различна. През същия период емисиите на парникови газове от транспорта, включени в Протокола от Киото, се увеличиха с 27 %. Заедно със значителното увеличение на емисиите от морския транспорт (+58 %) и международното въздухоплаване (+98 %), прогнозираното общо увеличение на емисиите от транспорта в ЕС възлиза на 36 % за периода 1990—2006 г. Развитието на транспортния сектор пречи на усилията във всички други сектори. Без тази противоположна тенденция в транспортния сектор, между 1990 г. и 2005 г. емисиите на парникови газове в ЕС-27 щяха да са намалели с 14 % вместо със 7,9 %.
- През 2006 г. емисиите от пътният транспорт представляваха 71 % от всички емисии на парникови газове от транспорт. Следваха морският и въздушният транспорт с дялове от съответно 15 % и 12 %. Като се прибавят и емисиите от електроцентралите, произвеждащи използваната в железопътния транспорт електроенергия, делът на железниците нараства до около 1,6 %.
- Според проведени проучвания, огромната част от пътуванията (97,5 %) са по-къси от 100 км. Останалите 2,5 % обаче представляват повече от половината от всички пътнички километра.
- Половината от всички разстояния, които изминават гражданите на ЕС, са по-къси от 5 км.
- През 2007 г. в ЕС-27 имаше 229 млн. леки автомобили.



- Собствеността на автомобили в ЕС-27 нарасна с 22 %, което се равнява на 52 млн. автомобили.
- Приблизително 30 % от населението на ЕС-15, или почти 120 млн. души, са изложени на нива на шум от пътният транспорт от повече от 55 dB(A).
- Макар че морският транспорт все още представлява транспортното средство с най-голяма енергийна ефективност за единица извършено пътуване, „общата сума за външни разходи“ за населението на света и за екологични ресурси, свързани с морския транспорт, са около 300 млрд. евро годишно (2006 г.), като 21 % от тях са свързани с флотата на ЕС (64 млрд.)⁴.
- Градската мобилност представлява 40 % от всички емисии на CO₂ от пътният транспорт и до 70 % от другите замърсители, произлизащи от пътният транспорт.
- В Дания и Холандия нивото на използване на велосипеди е повече от десет пъти по-високо отколкото във Франция и Обединеното кралство⁵.
- Неконтролираната урбанизация съпътства разрастването на градските зони в цяла Европа през последните пет десетилетия. От средата на 50-те години на XX в., градовете в Европа са се разраснали средно със 78 %, докато населението се е увеличило само с 33 %.
- Пет летища в ЕС⁶ имат повече от 400 000 движения на въздухоплавателни средства (излитане и кацане за пътник и товар) годишно. Това се равнява на повече от едно движение в минута, 18 часа на ден. Около

⁴ Европейски парламент, „The external costs of maritime transport“ (Външните разходи за морски транспорт), Брюксел 2007 г.

⁵ В Дания — 936, а в Холандия — 848 километра/човек/година, сравнено със 75 км във Франция и Обединеното кралство и само 20 км в Испания (ЕАОС 2008 г., стр. 31).

⁶ Charles de Gaulle в Париж, Франкфурт (Майн), Heathrow — Лондон, Schiphol — Амстердам и Barajas в Мадрид.

37 летища в ЕС имат повече от 100 000 движения на въздухоплавателни средства годишно.

Социално измерение на транспорта

- 4,3 % от общия брой работни места в ЕС са в областта на предоставянето на транспортни услуги, без да се включват транспортът за собствена сметка, строителството или поддръжката на транспортна инфраструктура и транспортните средства.
- През 2005 г. около 8,8 млн. души бяха заети в транспортния сектор. Около 10 % от тях работеха в сектора на железопътния транспорт, 2 % — в морския транспорт, 0,4 % — в транспорта по вътрешни водни пътища, 5 % — във въздушния транспорт и 30 % — в помощни и спомагателни транспортни дейности (като например обработка на товари и туристически и транспортни агенции). Около 50 % от работните места в транспортния сектор са в пътният транспорт, от които две трети в сектора на товарните превози и една трета — в сектора на пътническия транспорт.
- Домакинствата в ЕС изразходват около 13,7 % от доходите си или около 949 млрд. евро за стоки и услуги, свързани с транспорта, което превръща транспорта във второто по големина перо след домакинските разходи. Около една трета от тази сума (310 млрд. евро) беше използвана за закупуване на превозни средства.
- Средното време за пътуване на човек се оценява на около 1,1 часа на ден и е сравнително устойчиво през последните 40 години. Личната мобилност обаче нарасна през последните две десетилетия вследствие на преминаването към по-бързи начини и средства за транспорт.

- В дейности, свързани с морския транспорт, работят 1,5 млн. души в Европа. Около 70 % от работните места, свързани с морския транспорт, са на сушата — в корабостроенето, корабното инженерство, научноизследователската дейност, машиностроенето, електрониката, обработката на товари и логистиката.

Транспортна безопасност

- През 2007 г. 42 448 души загинаха в пътни инциденти (смъртни случаи в рамките на 30 дни). В сравнение с 2000 г. броят на смъртните случаи по пътищата е с почти една четвърт по-нисък (24,8 %).

Транспортна инфраструктура

- Мрежата TEN-T ще бъде обширна и разнообразна. Тя ще обхваща 95 700 км пътища, 106 000 км железопътни линии (32 000 км от които ще са за високоско-





ростни влакове) и 13 000 км вътрешни водни пътища. Възловите точки на мрежата ще са 411 международни летища и 404 големи морски пристанища. Въз основа на информацията, предоставена от държавите-членки, разходите за завършването и модернизирането на цялата мрежа ще възлязат на 900 млрд. евро за периода 1996—2020 г. От тази сума 500 млрд. евро все още трябва да бъдат инвестирани между 2007 и 2020 г. (от които 270 млрд. евро за приоритетни оси и проекти).

- 215 000 км железопътни линии бяха в експлоатация в ЕС-27 през 2005 г., като почти 50 % от тях бяха електрифицирани.
- ЕС разполага с втората по дължина брегова линия в света (136 000 км) след Канада.

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТТА НА ТУРИЗМА

Все още не е предвидено самостоятелно правно основание за туризма в Договора за ЕС. Ситуацията ще се промени с влизането в сила на Договора от Лисабон, в член 195 от който се предвижда Европейският съюз да разполага със законодателна компетентност в областта на туризма, макар и компетентност да предприема действия за подкрепа (член 6).

Около 90 % от предприятията в областта на туризма са малки, с персонал между един и девет души. В сектора на туризма, където преобладават МСП, се реализират 4 % от БВП на ЕС и съществуват 2 млн. дружества, в които са наети 4 % от общата работна сила (близо 8 млн. служители). Като се добавят различните начини, по които туризмът участва в други сектори на икономиката, неговият дял в БВП нараства до 11 %, а делът на работни места надхвърля 12 % (24 млн. работни места)⁷.

Заради своята икономическа тежест туризмът представлява съществена част от европейската икономика и поради това са необходими мерки, които да подпомогнат организацията и развитието му. От европейска гледна точка, туризмът е също така средство за подкрепа на политическите цели в областта на растежа и заетостта. Туризмът представлява и част от по-обширната политика в областта на околната среда и важността на това измерение с времето нараства.

Европейската политика в сферата на туризма би могла също така значително да подпомогне за справяне с настоящата икономическа криза. През февруари 2009 г. повече от 27 000 жители на ЕС на възраст над 15 години участваха в проучване на Комисията. Резултатите от проучването показваха, че най-малко 50 % от гражданите на ЕС ходят на почивка всяка година и че 48 % смятат да прекарат ваканцията си в собствената си страна (в сравнение с 43 % през 2008 г.). Четири от всеки 10 граждани на ЕС планират да отидат на почивка през 2009 г., ако разполагат с необходимите средства (41 %), докато един от всеки 10 (11 %) е посочил, че изпитва сериозни финансови затруднения във връзка с плановете си за почивка. Само 19 % обаче бяха посочили, че почти със сигурност няма да отидат на почивка през 2009 г., което е значително по-малко от 2008 г. Сред тези, отиващи на почивка,

⁷ За допълнителна информация: докладът *Tourism Highlights 2008* на Световната организация по туризъм.

28 % все още не бяха определили продължителността и дестинацията. Наблюдаваше се значително нарастване на броя на хората, организиращи сами почивката си (56 %), които в много случаи използват Интернет за тази цел. Повечето анкетирани (54 %) предпочитат традиционните туристически дестинации, като само 28 % от тях избират „нововъзникващи“ дестинации. Съотношението цена/качество (33 %) е по-важно от ниската цена (16 %). Половината от всички европейци ходят на почивка през юли и август. Поради причини от финансово естество се наблюдава спад при зимните почивки, като 42 % от анкетираните избират да не отидат на зимна почивка. Други (23 %) предпочитат да пътуват през ниския сезон. (Повече информация можете да намерите в Барометърът на СТО, януари 2009 г.)

Според Евростат, 13/2009, броят на нощувките в хотели в ЕС през 2008 г. е намалял с 0,5 % в сравнение с 2007 г. Лица, които не са граждани на ЕС (-1,1 %), са основната причина за този спад. Пет държави съставляват повече от 70 % от туристическия бизнес от гледна точка на брой нощувки: Испания (270 млн.), Италия (247 млн.), Германия (219 млн.), Франция (204 млн.) и Обединеното кралство (173 млн.). Най-голям спад беше отчетен в Кипър (-4,8 %), Гърция (-4,6 %) и Нидерландия (-4,1 %); докато други отбелязаха сериозен напредък: Словакия (+7,7 %), Полша (+4,7%) и Литва (+4,6 %).

Докато при престоя за 1 нощ се наблюдаваше лек спад, броят на туристическите с цел почивка, предприети от граждани на ЕС, нарасна със 7,1 % през 2008 г. (най-отчетливо през първата половина на годината), макар пътуванията да бяха като цяло краткотрайни. Същата тенденция (+1,6 %) беше отчетена при сектора на въздушен транспорт на пътници, с лек спад през последните четири месеца на годината.

В края на 2007 г. Парламентът призова Комисията да работи политика в областта на туризма, основана на партньорство, „която да направи Европа предпочитана туристическа дестинация, с по-ясно класифициране в туризма и по-добра грижа за околната среда. В доклада по собствена инициатива за политика в областта на туризма се апелираше наред с други неща и за по-бързо и по-евтино издаване на туристически визи, надеждна, стандартизирана и актуална статистика, хармонизиране на стандартите за качество за туристическо настаняване и подобряване на защитата на правата на потребителите и пътниците. Тъй като в това отношение Регламент (ЕО) № 261/2004 разглежда само въздушния транспорт, Парламентът се опита да разшири тези права, включвайки също ползвателите на железопътен и морски транспорт. Последните инициативи по този въпрос на Парламента, на Съвета и на Комисията могат да запълнят оставащите празноти (Регламент 1371/2007, COM (2008) 816 и COM (2008) 817).



В допълнение към създадения етикет „Европа“, обхващащ всички обслужвани от туроператори туристически дестинации в ЕС, Парламентът също така призова Комисията да предприеме широк спектър от нови инициативи — от развитието на здравен туризъм, съоръжения за туристи с намалена подвижност и младежка карта за транспорт за европейци със стипендия по програмата „Еразъм“ до програмата „Одисей“ за туризъм за пенсионери през ниския сезон и възпоменателен маршрут, проследяващ линията на бившата „железна завеса“.



МЕЖДУ ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА И ИЗМЕНЕНИЕ НА КЛИМАТА

Въпреки големия брой основни досиета, приети преди изборите през 2009 г., пред комисията по транспорт и туризъм остават много предизвикателства през новия парламентарен мандат 2009—2014 г.

Два фактора ще играят решаваща роля и е много вероятно да доминират при предстоящите обсъждания в комисията по транспорт и туризъм. На първо място — **икономическият спад**: настоящата глобална икономическа и финансова криза създава висока степен на непредвидимост за бъдещето на световната икономика. Транспортният сектор в Европа вече беше сериозно засегнат от кризата и ще продължи да страда, ако кризата продължи. По-слаба търговия означава по-малко транспорт. Тази проста формула беше потвърдена от скорошните цифри и новини от различни дружества и сектори на транспорта. Секторът на товарните превози в Европа — от дружествата за морски транспорт и авиокомпаниите до спедиторите и железниците — вече е особено силно засегнат. Но също така в областта на пътническия транспорт, по-специално е засегнато гражданското въздухоплаване. Допълнителна загуба на доходи би могла да допринесе за още по-голямо свиване на търсенето на стоки и услуги, свързани с мобилността, по-специално по отношение на туризма и свободното време.

Оспорваните дебати в комисията по транспорт и туризъм през март 2009 г. относно разпределянето на слотове на фона на икономическата криза дадоха представа за трудностите при потенциални мерки за адаптиране във всички сектори на транспорта. Трудно е да се прецени какво ще бъде отражението на кризата, тъй като все още не е налице цялостната картина. По тази причина е важно да бъде направено подробно проучване на отражението в различните сектори на транспорта, както и на степента на приспособеност на политиките на Комисията към бъдещите предизвикателства.

Второто важно предизвикателство са **слабите екологични показатели на европейската транспортна система**. Макар че настоящата икономическа криза би могла временно да намали търсенето на транспортни услуги, Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) посочи в последния си доклад⁸, че „тенденциите в транспорта сочат в грешна посока“. Цифрите и тенденциите, представени в този доклад, някои от които са

⁸ Доклад № 3/2009 на ЕАОС, „Транспортът на кръстопът. мандат 2008 г.: индикатори, проследяващи транспорта и околната среда в Европейския съюз“, Копенхаген 2009 г.

посочени по-горе, са тревожни и подчертават необходимостта от незабавни и широкообхватни мерки, особено по отношение на справянето с емисиите на парникови газове от транспорта, но също така и по отношение на борбата със замърсяването на въздуха, шума и загубата на местообитания.

Начинът, по който политиките на ЕС, включително транспортната политика, реагират на икономическата криза, също ще допринесе за успеха или провала на борбата срещу изменението на климата. Въпреки че икономическата криза ще има понататъшни тежки последствия върху икономиката и обществото в Европа, широко разпространено е схващането, че тя е временно явление. Но от научна гледна точка вече няма съмнение, че изменението на климата — ако към него не се подходи решително и едновременно във всички сектори — ще има необратими и катастрофални последици. В своята резолюция от 4 февруари 2009 г. **„2050 г.: Бъдещето започва днес – препоръки за бъдеща интегрирана политика на ЕС за опазване на климата“**⁹ Европейският парламент последователно „подчертава необходимостта от дългосрочни политически и образователни мерки за противодействие на изменението на климата и последиците от него и от цялостно прилагане на заложените в тях стратегически решения, а не подчиняването им на краткосрочни политически цели;“.

Икономическата криза би могла да се разглежда също така като отправна точка и възможност за широкообхватни промени в политиките в посока по-устойчива икономика, предлагаща нови бизнес възможности за европейските дружества през следващите години. Кризата също така

представява възможност да се въведат дълго отлагани промени към интегрирана и устойчива европейска транспортна система, както призовава ЕАОС.

Освен от тези две важни предизвикателства дневният ред на новата комисия по транспорт и туризъм ще зависи до голяма степен и от:

- работната програма на новата Комисия,
- основните досиета, които вече са в ход.

Някои от възможните бъдещи основни досиета са изложени по-долу.

ОСНОВНИ ДОСИЕТА, КОИТО ВЕЧЕ СА В ХОД

Евровинетка

През март 2009 г. Европейският парламент прие на първо четене предложението за , отнасяща се по-специално до интернализирането на външните разходи за тежкотоварния транспорт. Европейският парламент по принцип подкрепи подхода на Комисията. За в бъдеще таксите за тежкотоварни превозни средства над 3,5 тона следва да се основават не само на инфраструктурните разходи, но също и отчасти на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, което тежкотоварните превозни средства причиняват. Позицията на Парламента е, че следва също да бъде възможно да се налагат такси за камиони, създаващи задръствания в пикови моменти на силно натоварени пътища, макар че от текста бяха изключени определени тавани и методи за изчисляване.

Ако комисията по транспорт и туризъм реши да продължи с второ четене на този проект, второто четене ще бъде през новия мандат на Парламента.

⁹ В този окончателен доклад на временната комисия по изменението на климата, с който се предлагат целесъобразни мерки на всички нива, Европейският парламент също отправя доста препоръки за бъдещи мерки в транспортния сектор (точки 77—106).



Постигане на по-екологосъобразен транспорт

Интернализирането на външните разходи в транспортния сектор е широко приемано като едно от най-големите предизвикателства, пред които ще бъде изправена европейската транспортна политика през идните години.

През март 2009 г. Парламентът прие резолюция, в която отправи критики към Комисията за липсата на цялостна стратегия за „по-екологосъобразен транспорт“ и отсъствието на използваем модел за оценка на „външните разходи“, като например въздействието на транспорта върху околната среда. Пакетът от мерки на Комисията за „по-екологосъобразен транспорт“ има за цел да подпомогне ЕС да постигне своите цели, свързани с климата и енергията. Пакетът се състои от множество съобщения и има за цел да насърчи устойчивия транспорт и да гарантира, че реалните разходи за транспорта са отразени в неговата ефективна цена.

В резолюцията на Парламента се изтъква, че Комисията не е създадала и предложила общо приложим, прозрачен и изчерпателен модел за оценка на всички външни разходи. Тя не е анализирала влиянието на всички видове транспорт и на практика до момента е предложила законодателство единствено за тежкотоварните автомобили. Поради това



Парламентът призова Комисията да предприеме незабавни стъпки; първо, да изготви конкретни предложения за всички видове транспорт и, второ, да представи цялостна концепция за изчисление и разпределение на външните разходи и оценка на тяхното въздействие на базата на достъпен модел. От посоченият по-горе доклад на ЕАОС става ясно, че сега повече от всякога са необходими съгласувани политически мерки за всеки транспортен сектор.

„Галилео“, SESAR и ERTMS да бъдат въведени изцяло в експлоатация

През последните години ЕС стартира множество амбициозни технологични проекти, сред които системата за сателитна навигация „Галилео“, Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и програмата SESAR за подобряване на инфраструктурата за контрол на въздушното движение. Тези важни европейски проекти са предназначени да подпомогнат по-ефективното и по-сигурно управление на трафика в бъдеще. Нито един от трите проекта не е пуснат в експлоатация. Все още се изисква значителна работа и вероятно допълнителни обсъждания в съответните комисии (транспорт и промишленост).

Пълното разгръщане на системата „Галилео“, която се състои от 30 сателита и свързана с тях наземна инфраструктура

тура, е планирано за 2013 г. За да бъдат въведени другите два проекта изцяло в експлоатация, е необходимо повече време.

Градски транспорт

Уреждането на градския транспорт на ниво ЕС все по-осезаемо се превръща в главен приоритет в програмата за европейския транспорт. Осемдесет процента от населението на Европа живее в градски зони, повече от 60 % живее в зони с повече от 10 000 жители и тенденцията е възходяща. Градският трафик е причината за 40 % от емисиите на CO₂ и 70 % от емисиите на другите замърсители, произлизащи от пътният транспорт. Следователно в градските зони е налице голям потенциал за по-голяма енергийна ефективност и намаляване на емисиите в транспорта. Насърчаването на преминаването към устойчив транспорт ще облекчи не само ситуацията в задръстените и замърсени градове, но и значително ще допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове. Широк спектър от европейски законодателни актове вече имат въздействие върху градския транспорт, но все още не съществува конкретна стратегия за градския транспорт на ниво ЕС.

През 2007 г. Европейската комисия представи Зелена книга за градската мобилност¹⁰, в която се разглежда въпросът как да бъде създадена нова култура за градска мобилност, за да се съгласуват икономическото развитие на големите и малките градове и нуждите на мобилността с необходимостта от по-приятни за живеене градове и екологична защита. На 9 юли 2008 г. Европейският парламент прие резолюция относно посочената Зелена книга в очакване на последващи действия под формата

на план за действие. Тъй като от Комисията не беше предложен проект на план за действие и предвид сроковете, наложени във връзка с изборите за Европейски парламент през юни 2009 г., Парламентът реши да изготви *друг* доклад по собствена инициатива, в който представя конкретни мерки за градския транспорт на европейско равнище. Препоръките на Парламента включват въвеждането и общото прилагане на планове за устойчив градски транспорт в агломерациите с над 100 000 жители, стартирането на програма за подобряване на статистическата информация и базите данни на Евростат относно градската мобилност и създаването на обсерватория за наблюдение на градската мобилност. Парламентът също така подчерта необходимостта от по-стабилна финансова подкрепа от страна на ЕС.

Дебатите относно градската мобилност ще продължат и през новия парламентарен мандат.

От свободното движение без граници към единно небе

Въздушните граници в ЕС се оказаха по-трудни за премахване отколкото сухопътните. През есента на 1999 г. Комисията поде инициативата със Съобщение относно създаването на Единно европейско небе¹¹. Законодателната процедура за съвместно вземане на решения между Парламента и Съвета приключи през април 2004 г. с влизането в сила на пакет от четири регламента — в това число рамковия Регламент (ЕО) № 549/2004 — относно предоставянето на услуги за аеронавигационно обслужване, организация и използване на въздушното пространство и оперативна съвместимост на Европейската мрежа за управление на въздушното движение.

¹⁰ Зелена книга: към нова култура за градска мобилност“ COM(2007) 0551.

¹¹ COM (1999) 614.



Давайки си сметка, че предвидените в Договора правила относно конкуренцията не се прилагат за въздушния транспорт, Парламентът успешно извоюва създаването на консултативни комитети по технически въпроси, свързани с въвеждането на Единното европейско небе и включването на санкции при неспазване на правилата. Той също така постигна отстъпки относно сътрудничеството между гражданските и военните ползватели.

През шестия парламентарен мандат беше постигнат частичен успех относно най-голямото предизвикателство — да бъде ускорено създаването на Единното европейско небе. Устното запитване към Комисията от страна на комисията по транспорт, обсъдено в пленарна зала на 4 септември 2007 г., касаеше един от основните въпроси: необходимостта да се сложи край на подхода „отдолу нагоре“, който отреждаше на държавите-членки създаването на функционални блокове въздушно пространство (въздушни трасета, които са оптимизирани по отношение на организацията на движението с цел да се намали както потреблението на гориво, така и емисиите на парникови газове) и да бъде предпочетен по-проактивен подход на ЕС. Тогава Комисията оповести преминаването на втори етап, „базиран на постиженията и на механизмите за развитие на Единното европейско небе“.

В същото време Комисията премина към по-устойчива и по-добре функционираща авиация (COM2008/389). SESAR (наречена първоначално SESAME) е технологична съвместна програма, която бе създадена под егидата на Евроконтрол благодарение на финансирането от страна на програма TEN-T на Комисията. В срок до 2013 г. тя ще разработи модерна европейска система за управление на въздушното движение, която би следвало да сложи край на настоящия проблем с фрагментираните национални системи за управление на въздушното движение. През последното десетилетие обемът на въздушния трафик

нарасна с повече от 50 %. Според оценки на Евроконтрол в Европа годишно се извършват около 8,5 милиона полета (предвижда се до 2020 г. те да нараснат до 17 милиона). В най-натоварените дни е възможно да се извършват до 30 000 полета, които свързват близо 130 летища; 80 % от извършените полети са в Европа. Средното разстояние е 826 км. През 2007 г. регистрираният брой пътници е бил над 790 милиона, от които 520 милиона са пътували в рамките на ЕС, а пренесеното количество товари е било 12,5 милиона тона. С лансирането на единния пазар през 1993 г. над 30 нови авиокомпаниии влязоха на пазара (особено нискотарифните превозвачи, чийто капацитет нараства с 25 % годишно).

В контекста на прегледа на единното небе (SES-II), предложен през юни 2008 г., Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ), която от 2003 г. функционира в Кьолн (тя включва и четири държави, които не са членки на ЕС), следва да гарантира възможно най-високото равнище на екологична защита и да работи по ключови въпроси, свързани със сигурността (инспекции, програми за обучение и стандартизация, стандартни сертификати за летателна годност, разрешения за оператори от трети държави и проверка на сигурността на техните летателни апарати в рамките на програма SAFA).

В доклада си, приет на 25 март 2009 г., Парламентът подкрепи двата проекта на законодателни актове, предста-

вени от Комисията в рамките на втория законодателен пакет за единното небе (2008 г.): изменението на Регламента относно Европейско единно небе и изменението на Регламента относно Европейската агенция за авиационна безопасност. По-специално, в посочения по-горе доклад на ЕП относно функционалността и устойчивостта на европейската авиационна система се изразява съгласие с предложението да се даде разрешение на ЕААБ да следи цялата европейска авиационна система. Докладът потвърди компромиса, търсен от Парламента по отношение по-конкретно на целите на Общността в областта на ефективността (в ключовите области като безопасност, околна среда, капацитет и рентабилност), приети от Комисията след консултация със съответните недържавни участници. В него се определиха и обвързващи цели за доставчиците на аеронавигационно обслужване и се постанови създаването на функционални блокове въздушно пространство (FAB). Най-общо казано това ще доведе до гъвкава мрежа от хомогенни блокове, адаптирана към потребностите на въздушния трафик и надхвърляща националните граници.

В края на шестия парламентарен мандат ЕП предвижда, че вторият законодателен пакет за единно небе ще направи за европейското небе това, което споразумението от Шенген постигна за свободното движение на хора в ЕС. В действителност през следващия мандат Парламентът ще трябва да гарантира, че концепцията за единно небе се затвърждава, като се обхващат различните ѝ елементи, в това число и технологичния аспект на програма SESAR. Необходимо е да бъде създадена по-пряка мрежа от маршрути, за да се подобри функционалността на авиокомпаниите, да се намалят техните емисии и да се повиши капацитетът им за въздушно пространство. В този контекст ще бъде назначен координатор на функционални блокове въздушно пространство, който наред с останалите осем, действащи по програма TEN-T, следва да докладва на Пар-

ламента на всеки три месеца. В основополагащия регламент вече бе фиксиран график за прилагане на планираните мерки. ЕП счита, че правилата за прилагане следва да бъдат представени в рамките на подходящ срок и отпрати искане за последователна пътна карта за реалното съставяне на правилата за прилагане, като има предвид техните приоритети и взаимовръзки. По-конкретно, ЕП предлага всички страни да поемат ангажимент за привеждане на политическите ангажименти в съответствие с технологичната рамка и да ускорят процеса на създаване на единно европейско небе, при пълно съответствие с фазата на развитие на проекта SESAR, с цел да бъде в състояние след 2014 г. да извлече пълна полза от неговата фаза на разгръщане.

Осемнадесет месеца след влизането в сила на новия регламент Комисията ще трябва да представи на Парламента и на Съвета доклад за оценка на правните, промишлените, икономическите и социалните последици от проекта за единно небе, както и неговото отражение върху сигурността, като вземе предвид развитието, реализирано в областта на



функционалните блокове въздушно пространство и наличните технологии. За постигането на целите, поставени във връзка с целите, заложи в схемата за отчитане на ефективността, бе фиксиран подобен референтен период. През следващия мандат Парламентът ще трябва да следи учредяването на независими национални надзорни органи по отношение на изискванията за безопасност и функционалност на проекта за единно небе, както и на консултативен орган от заинтересовани страни по въпросите на въздушната безопасност, който да консултира Комисията.

Права на пътниците

Малко преди края на последния мандат Парламентът прие на първо четене предложенията на Комисията относно правата на пътниците в сектора на градския и междуградския автобусен транспорт и в сектора на морския транспорт, в това число пътниците с ограничена мобилност и пътниците с увреждания.

Тези предложения са част от целта на Комисията за разширяване на правата на пътниците в железопътния и авиационния сектор върху други видове транспорт. Целта е да се определят правата на пътниците, за да се повиши привлекателността на тези видове транспорт и доверието в тях, както и за да се осигури равнопоставеност между превозвачите от различни държави-членки и между отделните видове транспорт. Ако комисията по транспорт и туризъм реши да продължи с второто четене на тези предложения, второто четене в Парламента ще бъде през новия мандат.

Освен това Комисията вече обяви намерението си да публикува през втората половина на 2009 г. доклад, в който се прави преглед на положението на правата на пътниците в авиационния сектор — нещо, за което отдавна и няколкократно настоява комисията по транспорт и туризъм.

Транспониране и прилагане на съществуващото законодателство

В няколко резолюции относно по-доброто законотворчество Парламентът изтъкна желанието си да следи поотблизо транспонирането и прилагането на приетото законодателство, по-конкретно с помощта на парламентарни комисии.

В сравнение с останалите комисии, комисията по транспорт и туризъм се занимава с голям брой законодателни предложения. Както бе посочено по-горе, наскоро бяха приети основополагащи текстове от законодателството на ЕС в областта на транспорта, въпреки че някои от тях все още се нуждаят от правилно транспониране и прилагане в редица държави-членки (например пакетите в областта на морската безопасност и железопътния транспорт). В бъдеще, наред с изготвянето на доклади относно новото законодателство, все по-важно за комисията по транспорт и туризъм ще стане наблюдението на прилагането на съществуващото законодателство на Общността. Един от начините, по които това би могло да бъде постигнато, е като бъдат назначени „Докладчици по прилагането“ или като се отдели редовно време за въпроси по прилагането и транспонирането, както бе договорено на Председателския съвет през септември 2008 г.

ПРЕДСТОЯЩИ ДОСИЕТА

Бъдещето на транспорта

Наскоро Европейската комисия лансира дебат във връзка с основните предизвикателства и възможности пред транспортния сектор в дългосрочен план (между 20 и 40 години). Комисията обяви публикуването на Съобщение

ние относено средносрочната перспектива, което ще се опита да приеме през лятото на 2009 г.

През март 2009 г. три целеви групи по въпросите на „икономиката и обществото“, „околната среда и технологиите“ и „инфраструктурата и логистиката“ представиха своя първи доклад; в него се включва сценарий за периода до 2050 г. и се представят някои от възможните тенденции и предизвикателства пред транспорта занапред като нарастващата глобализация и търсенето на стоки и услуги, свързани с мобилността, урбанизацията, застаряването на населението, изменението на климата, замърсяването и задръстванията.

Постиженията в секторите на енергетиката, транспорта и информационните технологии твърде вероятно ще променят живота на хората в положителна посока, но навярно ще имат негативно отражение върху транспортната система. Транспортната политика на ЕС ще трябва да се справи с тези предизвикателства с помощта на нови политически инициативи. Тъй като периодът, обхванат от настоящата бяла книга, приключва през 2010 г., това Съобщение може да се разглежда като първа стъпка към следващия период. Бъдещето на транспорта крие все още твърде много несигурност. Взаимодействието между факторите, обуславящи търсенето на транспортни услуги, е сложно, прогнозирането на технологичното развитие е много трудно, а отражението на външни фактори като икономическото и геополитическото развитие или последиците от изменението на климата не могат лесно да бъдат предвидени. Изглежда обаче има широк консенсус по отношение на това, че транспортната политика на ЕС е достигнала до етап на преход към нова транспортна система и оттук нататък тя ще трябва да се справя с бъдещите предизвикателства. В този смисъл изглежда има широк консенсус по отношение на това, че Европейският съюз се нуждае от ясна средносрочна и дългосрочна визия за

привлекателна, устойчива европейска транспортна система. Тази визия следва да включва идеи и предложения във връзка с:

- потребностите на бъдещата мобилност и нейните фактори;
- приятни за живеене градове и нова култура за градска мобилност;
- индивидуалната мобилност, независима от конвенционалните източници на енергия;
- техническите възможности, които трябва да се използват за ново поколение двигатели и съответните преходни периоди, които междуременно трябва да бъдат организирани;
- преходът към интегрирана транспортна система;
- бъдещата политика в областта на транспортната инфраструктура;
- външните разходи, схемите за ценообразуване и мерките за ефективност;
- отваряне, организиране и регулиране на бъдещите транспортни пазари;
- осмисляне и управление на факторите, обуславящи търсенето на транспортни услуги;
- промяната в поведението;
- по-добрите информационни технологии в услуга на по-ефикасно използване и интегриране на транспортните мрежи;
- безопасността и сигурността;
- средносрочните и дългосрочните транспортни приоритети в областта на изследванията и технологичното развитие.

Този ключов дебат едва започва и ще продължи усилено през новия парламентарен мандат.

Бъдещето на TEN-T

През февруари 2009 г. чрез Зелената книга относно преразглеждането на политиката за TEN-T¹² беше направен опит за адаптиране на действията на равнището на Общността към новите предизвикателства, пред които е изправен ЕС, и по-специално във връзка с борбата срещу изменението на климата, социалните и икономическите цели на стратегията от Лисабон и ролята на ЕС като международен фактор, с оглед подобряване на връзките между неговите инфраструктури и тези на неговите съседи и останалата част от света. Комисията предложи укрепване на мрежовата интеграция посредством по-добро оползотворяване на комбинираните видове транспорт както за пътници, така и за стоки, оптимизиране на употребата на интелигентни транспортни системи и насърчаване на технологичните иновации.

Освен това от 2007 г. насам Парламентът настоява Комисията незабавно да започне работа по определяне на дългосрочните цели и ответни инициативи (за периода след 2010 г.) за интегриран подход към бъдещата европейска транспортна политика. През април 2009 г. в отговор на Зелената книга на Комисията, Парламентът прие резолюция по този въпрос, в която се набляга на значимостта на анализа на разходите и ползите, устойчивостта и европейската добавена стойност на трансграничните инфраструктурни проекти. Във връзка с това ЕП поддържа своето становище, че от гледна точка на околната среда и икономиката, комбинираните транспортни системи, които позволяват използването на различни средства за превоз по

даден маршрут, в много случаи са единствената надеждна и устойчива възможност за бъдещето. Резолюцията призовава държавите-членки да включат в интермодалната концепция за TEN-T зелени коридори, железопътни мрежи за товарни превози, Трансевропейската железопътна мрежа за товарни превози (TERFN), коридори на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS), морски „магистрали“, като корабоплаване на къси разстояния, съществуващи водни пътища с достатъчен капацитет, въз основа на планирани действия в полза на видове транспорт, които са по-щадящи околната среда, с по-малък разход на петрол и са по-безопасни. ЕП подкрепя използването на цялостен подход и гледа на мрежата Eurovelo и на проекта „По пътя на желязната завеса“ като на възможност за насърчаване на европейската трансгранична велосипедна инфраструктура. Той желае по-голямо внимание да бъде отделено и на регионалните транснационални железопътни връзки.



¹² COM(2009) 44.

С оглед на средносрочния преглед на финансовата рамка на ЕС и предвид текущите дискусии по повод плана на ЕС за възстановяване, Парламентът отбеляза, че инвестирането в транспортна инфраструктура е ключов начин за справяне с икономическата и финансовата криза. В тази връзка Парламентът призова Комисията да побърза с изработването на инфраструктурни проекти, свързани с TEN-T и финансирани в рамките на структурните фондове и/или Кохезионния фонд.

Освен това Парламентът очакваше в Съвета да бъде постигната по-добра съгласуваност между исканията за изработване на TEN-T проекти и решенията за отпуснатите за TEN-T средства и призова държавите-членки да преоценят инвестиционните си приоритети, така че да ускорят проектите TEN-T, за които са отговорни, и по-конкретно трансграничните проекти.

В следствие на това Парламентът подкрепи преразглеждането на бюджета за проектите TEN-T от страна на държавите-членки в контекста на средносрочния преглед на финансовата перспектива за периода 2009—2010 г.

Дебатът по повод бъдещето на TEN-T и неговото финансиране за периода след 2014 г. твърде вероятно ще бъде един от ключовите дебати през новия мандат.

Стратегия за морски транспорт 2018 г.

През януари 2009 г. Комисията представи Съобщение относно Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.¹³, в което се представят основните стратегически варианти за европейската система за морски транспорт за периода до 2018 г. В това Съобщение се идентифицират ключовите

области на действие, в това число и широк набор от предизвикателства, които трябва да бъдат преодолен като:

- *Бъдещето на морския транспорт на ЕС в условията на глобализиран пазар:* как да се справим с все по-нарастващия конкурентен натиск в областта на международния морски транспорт и как да постигнем равни условия на конкуренция за морския транспорт? По какъв начин ЕС може да се превърне във водещ фактор за промяна в посока въвеждане на всеобхватна международна регулаторна рамка за морски транспорт?
- *Човешки ресурси, мореплавателни умения и морски практически опит:* обсъждане на проблеми, сред които въпроса за справяне с увеличаващия се недостиг на морски професионалисти. Евентуалните мерки се съсредоточават върху повишаването на привлека-



¹³ COM(2009) 8 окончателен

телността на морските професии, подобряването на условията на заетост на моряците, улесняването на перспективите за кариера през целия живот в морските клъстери и подобряване на имиджа на морския транспорт. Сред останалите предвидени мерки са прилагането на Конвенцията за морски труд (MLC) на МОТ от 2006 г. и подобряването на образованието и обучението на екипажите.

- *Качествен морски транспорт:* излагане на редица мерки на ниво на ЕС за по-екологичен морски транспорт с оглед постигането на дългосрочната цел от „нулеви отпадъци, нулеви емисии“. Обсъждане на мерки за подобряване на морската безопасност и варианти за засилване на морската сигурност, с оглед предпазване от терористични и пиратски актове.
- *Потенциалът на морския транспорт на къси разстояния:* Как да се справим с прогнозираното нарастване на морския транспорт? Как да осигурим правилната комбинация от мерки за гарантиране на това, че пристанищата могат да се справят успешно със своята функция на входни точки? Сред евентуалните разглеждани решения са създаването на Европейско пространство за морски транспорт без бариери, пълното разгръщане на проектите за морски магистрали и насърчаването на модернизацията и разширяването на пристанищата и свързващата с хинтерланда инфраструктура посредством правилните условия за привличане на инвестиции и чрез програмите за финансиране на ЕС.
- *Морска научноизследователска и иновационна дейност:* Комисията предлага насърчаването на иновациите и технологичната научноизследователска и развойна дейност в областта на морския транспорт, с оглед подобряване на енергийната ефикасност на корабите, намаляване на екологичните последици и подобряване на живота в морето. Предлага се също

така създаването на референтна рамка за разгръщането на „e-Maritime“ услуги на европейско и световно равнище.

Твърде вероятно е през следващите пет години Комисията да представи редица предложения, свързани с ключовите области на действие, включени в изложеното по-горе Съобщение.



КОИ СМЕ НИЕ

Тематичните отдели са изследователски отдели, които подпомагат парламентарните органи в изпълнението на тяхната законодателна и институционална дейност. Те са създадени с решение на Бюрото от 2004 г. с оглед включването на изследванията в парламентарната дейност и задълбочаването на оказваната на комисиите подкрепа. Тяхната основна цел е осигуряването на всички необходими средства за постигане на по-добро законотворчество. Понастоящем има пет тематични отдела, които обхващат всички области на отговорност на парламентарните комисии и други органи: политика в областта на икономиката и науката (Тематичен отдел А), структурни политики и политика на сближаване (Тематичен отдел Б), Граждански права и конституционни въпроси (Тематичен отдел В), бюджетни въпроси (Тематичен отдел Budg), външни отношения (Тематичен отдел Exro).

Тематичен отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване обхваща следните области: земеделие и развитие на селските райони, култура и образование, рибно стопанство, регионално развитие и **транспорт и туризъм**.

ВЪТРЕШНО ИЛИ ВЪНШНО ЕКСПЕРТНО МНЕНИЕ

Експертното мнение може да бъде вътрешно или външно. След постъпване на искане от страна на парламентарната комисия Тематичен отдел Б проверява дали е възможно да се даде експертно мнение на вътрешно равнище. Съществена част от представените документи се изготвят от администраторите на Тематичен отдел Б. Ако това е невъзможно, Тематичният отдел обявява конкурентни тръжни процедури, които се различават по времеви график и сложност. Те се организират и ръководят от администраторите на Тематичен отдел Б при стриктно спазване на правилата на Финансовия регламент, а именно — прозрачност, недискриминация и добро финансово управление.

КАКВО ПРЕДЛАГАМЕ

Тематичен отдел Б осигурява широк набор от изследователски услуги, съобразени с конкретните потребности на комисията по транспорт и туризъм. По-долу е изложено кратко описание на предлаганите възможности.

Справки

Справките представляват кратка информация по въпроси, свързани с работата на комисията по транспорт и туризъм и/или с актуални събития. Този инструмент се използва най-често от членовете за справка при изготвянето на доклади, когато е предвидено официално посещение на делегация или когато се организират важни събития, свързани с европейски въпроси.

Вътрешните справки се изготвят от Тематичен отдел Б в много кратки срокове и с голяма гъвкавост. Могат да бъдат наемани и външни експерти за изготвяне на справки (когато става въпрос за тясно технически въпроси или въпроси, за които са направени твърде малко изследвания), които се избират чрез конкурентни тръжни процедури.

Проучвания

Проучванията представляват по-задълбочена информация, която обикновено е свързана с очаквано законодателно предложение или доклад по собствена инициатива. Този инструмент е най-широко използваният. Проучванията се изготвят от експерти, избрани от Тематичен отдел Б чрез конкурентни тръжни процедури. Договорният характер на този инструмент определя по-голямата продължителност на изготвянето. Обикновено, проучванията се представят на комисията по транспорт и туризъм. Понякога те водят до провеждането на публични изслушвания, за които Тематичен отдел Б също може да окаже съдействие.

Оценки на въздействието

Когато е подходящо и необходимо за законодателния процес, комисииите могат да поискат изготвянето на оценки на въздействието при съществени изменения на законо-

дателни предложения. Те могат да поискат изготвянето на оценки на въздействието във връзка с прилагането на европейското законодателство в отделните държави-членки. Тези оценки се извършват от външни експерти.

Семинари

Целта на семинарите е да предоставят независима експертна консултация под формата на писмен анализ, който се представя устно и се обсъжда с членовете на Европейския парламент и други експерти.. Във връзка със семинарите могат да бъдат поискани справки и проучвания, които да послужат като съпътстващи информационни документи при обсъжданията в комисията.

Експертни групи

Експертната група е група от външни експерти; тя има за задача да предоставя на членовете на Европейския парламент редовна писмена информация, основно под формата на кратки справки. При необходимост експертите присъстват и на заседанията на комисията с цел предоставяне на информация и даване на консултации. Документите и протоколите от тези заседания обикновено се представят като доклади и са достъпни на интранет сайта на Тематичен отдел Б.

СправОЧНИК

Целта на справочника е да направи кратък общ преглед на дейностите на ЕС и Парламента, достъпен за широката публика. **Справочникът за Европейския съюз** е една от най-популярните публикации на Европейския парламент, а онлайн версията му е една от най-посещаваните на уебсайта на Европейския парламент.

Всеки справочник обхваща конкретна тема. Справочниците се списват от администраторите на тематичните отдели, а за цялостната координация отговаря редакционна комисия. Онлайн версиите на справочниците са достъпни на английски, френски и немски език. Достъпни са и копия на хартиен носител на английски, френски, немски, италиански, полски и испански, както и многоезичен вариант на CD-ROM на 21 езика (копията могат да бъдат поискани от Службата за разпространение).

ОТПРАВЯНЕ НА ИСКАНЕ

Парламентарните комисии могат да поискат да им бъде предоставено експертното мнение, от което се нуждаят съобразно техните политически приоритети (доклади, изслушвания, делегации и др.). Когато координаторите решат, че е налице необходимост от експертно мнение, комисията по транспорт и туризъм трябва да отправи писмено искане до Тематичен отдел Б.

Искания от отделни членове на комисията по транспорт и туризъм следва да бъдат отправяни към координатора на съответната политическа група, който може да направи предложение за решение на заседанието на координаторите или с писмена процедура, организирана от секретариата на комисията по транспорт и туризъм.

СРЕДНИ СРОКОВЕ

Сроковете зависят от сложността на поисканото експертно мнение. Обичайният срок за изготвяне на справка е от три до шест седмици. Външното експертно мнение се изготвя на договорно основание, което предполага необходимост от по-дълги срокове. Поради това за разумен срок се счита период от 4 до 12 месеца. За приблизително определяне на срока за конкретно искане, моля да се свържете с нас..

НАЛИЧЕН БЮДЖЕТ

На парламентарните комисии се отпуска годишен бюджет за финансиране на различните научноизследователски дейности, извършвани от външни експерти. Размерът на бюджета расте в зависимост от размера на комисията, която ще се ползва от него, като за това не е нужно предварително разрешение от страна на останалите парламентарни органи. За 2008 г. бюджетът на комисията по транспорт и туризъм за външни експертни консултации възлиза на 407 000 евро.

НАШАТА ХАРТА ЗА КАЧЕСТВО

Тематичен отдел Б предлага широк набор от проучвания, които са изключително важни за подпомагането на парламентарните дейности.

Нашите основни принципи са почтеност, независимост и качество. Почтеност означава постоянно придържане към най-висшите етични принципи и професионални стандарти. Независимост означава предоставяне на сигурни експертни съвети, без оказване на натиск. Качество означава цел за постигане на най-високите професионални стандарти.

Тези принципи подпомагат запазването на нашата култура на високи постижения и отговорност и са в основата на контрола и процедурите, които ни ръководят всеки ден.

Ние се ангажираме с прилагането на най-високите стандарти в професионалното изпълнение по отношение на независимостта, етиката и всички останали професионални изисквания, както и с линия на поведение, която поддържа доверието в членовете на Европейския парламент и укрепва репутацията им. Тази ангажираност ни накарва и да споделим своите познания и опит с другите

институции, национални парламенти, научни общности и местни заинтересовани страни.

Запазването на доверието на членовете на Европейския парламент и парламентарните органи е един от основните ни приоритети и влияе върху всеки аспект от работата ни.

ЗА КОНТАКТ

Всички наши документи, с изключение на онези, които са класифицирани като поверителни, са достъпни за справка онлайн или на място в библиотеката.

Интернет

www.europarl.europa.eu/studies

Интранет

www.europarl.ep.ec

I POLnet → **Directorate B** → **Policy Department B**

Справочник за Европейския съюз

www.europarl.europa.eu/factsheets

Каталогът с публикациите ни можете да откриете на началната ни страница (чрез Интранет).

При поискване, могат да бъдат осигурени копия на хартиен носител. Можете да посетите представителните ни щандове на 3-ти етаж на сграда ASP и да вземете печатни издания на последните публикации.



Всеки месец разпространяваме електронен бюлетин, който предлага кратка информация за последните публикации и събития.

Вашето мнение винаги е добре дошло.

Ако искате да спделите мнението си, да поискате информация или да се абонирате за нашия информационен бюлетин, моля, изпратете ни електронно писмо на адрес: poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



За да подпомогне оформянето на дебатите в рамките на комисията по транспорт и туризъм и да стимулира различни политически дискусии, тематичен отдел Б изготви редица проучвания и справки.

Обикновено проучванията са достъпни на английски език, а доста често и на други езици като френски и немски.

Няколко примера за такива документи са представени по-долу. Пълният списък е достъпен за справка на нашата Интранет страница.

Справки:

- **The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies (Предизвикателството, което поставя изменението на климата пред структурните политики и политиката на сближаване):** вътрешна справка широко разпространена преди последната „Агора“ (годишна среща на Парламента и гражданското общество).
- **Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options (Евровинетка III: актуални развития и средносрочни възможности за политика):** предмет на тази информационна справка е предложената директива на ЕС за изменение на Директива 1999/62 и за въвеждане на такси за външни разходи за тежкотоварни автомобили. В тази справка се прави сравнение на предложението на Комисията със заключенията на Наръчника за оценка на външните разходи в транспортния сектор. Разглеждат се и много спорни въпроси като избора на компоненти на външните разходи, трактовката на разходите, свързани със задръстванията, трактовката на таваните, прилагането за пътната мрежа и използването на приходите. И накрая се предлагат някои средносрочни перспективи и варианти на политиките. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **The ‘open skies’ agreement between the EU and the USA (Споразумението „Открито небе“ между ЕС и САЩ):** тази информационна справка подчертава основните моменти и предимства на споразумението между ЕС и САЩ, подписано във Вашингтон на 30 април 2007 г. Това споразумение, което съвсем скоро влезе в сила, следва да позволи създаването на въздушно пространство без граници между страните по договора от двата бряга на Атлантика. (EN - FR).
- **External costs of maritime transport (Външни разходи при морския транспорт):** в тази справка се прави оценка на общите и специфичните външни разходи на морския транспорт. Анализират се три основни външни фактора: а) морското замърсяване (оттичащи се в морето води); б) качеството на въздуха (емисии в атмосферата); и в) изменението на климата (парникови газове). Освен това физическите последици се изразяват

количествено във втора група фактори, за които няма парични стойности: г) потреблението на ресурси; и д) твърди (смет) и течни (утайка) отпадъци. В тази информационна бележка се прави оценка и на незаконното изхвърляне на отпадъци. Последната глава съдържа препоръки за икономически ефективни и обещаващи мерки за намаляване/интернализация на външните разходи на морския транспорт. (DE - EN - FR)

- **Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services (Стандартизация и етикети за качество за туристическите услуги в ЕС):** тази справка прави цялостен преглед на съществуващите в ЕС стандарти и етикети за качество, наред с оценка на потенциала за общоевропейски схеми. Вниманието е насочено преди всичко върху помещениата за настаняване и върху етикетите за качество на хотелите, но други аспекти на туризма също са засегнати. (DE - EN - FR - IT).

Проучвания:

- **The Calculation of External Costs in the Transport Sector (Изчисляване на външните разходи в транспортния сектор):** интернализацията на външните разходи в транспортния сектор е едно от най-големите предизвикателства, пред които е изправена европейската транспортна политика през идните години. Това проучване прави кратък преглед на най-важните и актуални проучвания на външните разходи, като посочва силните и слабите страни на различните подходи и анализира текущата работа на Дирекция „Транспорт“ на Комисията: Наръчника за оценка на външните разходи в транспортния сектор и пакета „Постигане на по-екологосъобразен транспорт“. (EN).
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism (Европейската велосипедна пътна мрежа EuroVelo: предизвикателства и възможности за устойчив туризъм):** това проучване прави оценка на предизвикателствата и възможностите, които крие разработването на мрежа за велосипеден туризъм в цяла Европа. Вниманието в него е насочено към проекта EuroVelo — мрежа от 12 маршрута на дълги разстояния, управлявана от Европейската федерация на велосипедистите, която в различните държави е в процес на разработване от широк кръг от партньори. Прави се преглед на пазара на велосипеден туризъм в Европа и се представя модел на търсенето за проекта EuroVelo. Разглежда се и въпросът с транспортирането на велосипеди във влаковете. И на последно място: в него се прави оценка на потенциала на проекта „По пътя на желязната завеса“.
- **The evolving role of EU seaports in global maritime logistics (Нарастващата роля на морските пристанища на ЕС в глобалната морска логистика):** в това проучване се разглеждат значителните промени, настъпили в пазарната среда за търговията по море през последните 15 години. Глобализацията, изнасянето на дейността

и безпрецедентният ръст на контейнеризацията доведоха до промени в морския транспорт и логистичните вериги. Това проучване има за цел да обясни отражението на това развитие върху морските пристанища и да формулира препоръки за Европейския парламент. (DE - EN - FR - IT).

- **Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland (Системи за ценообразуване за товарния пътен транспорт в държави-членки на ЕС и Швейцария):** целта на това проучване е да направи задълбочен анализ на съществуващата система за таксуване на тежкотоварните автомобили в Европейския съюз и Швейцария. В него се дава цялостна картина на действащите в момента схеми и на настъпилите от тях последици на светлината на предложената промяна на Директивата за Евровинетка, дебата относно изменението на климата и очаквания ръст в товарния пътен транспорт. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **The consequences of the growing European low-cost airline sector (Последиците от нарастващия сектор на европейски нискотарифни авиокомпани):** в това проучване се прави анализ на ефекта от промените в пазара на въздушния транспорт, настъпили вследствие на появата на нискотарифни авиокомпани. Данните сочат, че това развитие се е отразило съществено върху утвърдените авиокомпани, основните летища, както и върху интра- и интермодалната конкуренция, европейския туризъм, пътникопотока и регионалното развитие. (DE - EN - FR).
- **Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy (Енергийни и екологични аспекти на транспортната политика):** целта на това проучване е да определи икономически и политически надеждни мерки, насочени към значително подобряване на енергийната ефективност и намаляване на отрицателното въздействие на транспортните дейности. То почива на задълбочен преглед на специализирана литература, който обхваща актуални статистически данни, проучвания, бележки и т.н., анализиращи различните отражения и последици от емисиите, причинени от различните видове транспорт, и препоръките за справяне със свързаните с тях проблеми. Този преглед определя най-обещаващите и икономически ефективни кратко-, средно- и дългосрочни мерки, като особено внимание се отделя на развитието на енергетиката и новите технологии. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors (Отражението на промените в цените на петрола върху транспорта и свързаните с него сектори):** в това проучване се разглеждат начините, по които значителните промени в цените на петрола се отразяват на транспорта на стоки, и вниманието се съсредоточава върху реакцията на превозвачите в отделните транспортни сектори. Повишението на цените на петрола през първата половина на 2008 г. даде възможност да се извърши основан на доказателства анализ на реакциите в транспортните сектори. (EN).

ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ



Онлайн източници на информация:

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

Комисия по транспорт и туризъм

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

E-Studies (Е-проучвания)

www.europarl.europa.eu/studies

Справочник

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Библиотека

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

ЕВРОПЕЙСКИ ИНСТИТУЦИИ И ОРГАНИ

Европейска комисия (Транспорт)

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

Европейска комисия (Туризъм)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Комитет на регионите

<http://www.cor.europa.eu>

Европейски икономически и социален комитет (Отдел ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Европейска инвестиционна банка

<http://www.eib.org>

Евростат (Статистически данни в областта на транспорта)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Евростат (Статистически данни в областта на туризма)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Европейска агенция за морска безопасност (ЕАМБ)

<http://www.emsa.europa.eu>

Европейска агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)

<http://www.easa.europa.eu>

Европейска железопътна агенция (ЕЖА)

<http://www.era.europa.eu>

Европейска агенция за околна среда (ЕАОС)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Изпълнителна агенция за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Европейски надзорен орган на ГНСС (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС

Законодателна обсерватория на Европейския парламент

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex, - наблюдение на процеса на вземане на решение между институциите

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

Действащо законодателство на ЕС

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

Преглед на транспортната политика на ЕС

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ, НЕПРАВИТЕЛСТВЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ И МОЗЪЧНИ ТРЪСТОВЕ

Европейски съвет по безопасност на транспорта (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Европейска федерация за транспорт и околна среда (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Европейската федерация на транспортните работници (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Международен съюз за автомобилен транспорт (IRU)

<http://www.iru.org/>

Международна автомобилна федерация (FIA) – Европейско бюро

<http://www.fiabrussels.com/>

Асоциация на европейските автомобилни производители (ACEA)

<http://www.acea.be>

Европейска асоциация на операторите на платени пътни инфраструктури (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Общност на европейските железопътни мрежи (CER)

<http://www.cer.be>

Управители на европейската железопътна инфраструктура (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Съюз на европейските железопътни производствени отрасли (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Международна асоциация на градския транспорт (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Евроградове (Eurocities)

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Асоциация на европейските авиокомпани (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Международен съвет на летищата

<http://www.aci-europe.org>

Асоциация на европейските регионални авиокомпани (ERA)

<http://www.eraa.org>

Европейска асоциация на пилотите (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Европейска организация на морските пристанища (ESPO)

<http://www.espo.be>

Федерация на европейските оператори на частни пристанища (Feport)

<http://www.feport.be>

Сдружение на корабособствениците в Европейската общност (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Конфедерация на европейските сдружения на корабни капитани

<http://www.cesma-eu.org>

Европейска асоциация на лоцманите

<http://empa-pilots.org>

INE - вътрешно корабоплаване Европа

<http://www.inlandnavigation.org>

Европейска асоциация на интермодалния транспорт (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Европейски съвет на превозвачите

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - Европейска асоциация на спедиторите и доставчиците на логистични и митнически услуги

<http://www.clecat.org>

Европейска асоциация на дружествата за експресни услуги

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Интелигентни транспортни системи и услуги)

<http://www.ertico.com>

ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ДЕЙНОСТ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

Изследователска дейност на ЕС в областта на транспорта:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Център за информация във връзка с изследователската дейност в областта на транспорта (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

Преглед на изследователската дейност в областта на транспорта на INRETS

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet – университетска мрежа

<http://transportnet.org>

ELTIS (Европейска информационна служба за транспорт)

<http://www.eltis.org>

МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИЗАЦИИ

Международен транспортен форум (ОИСП)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

ОИСП (Туризм)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Международна морска организация (ИМО)

<http://www.imo.org/>

Международна асоциация за въздушен транспорт (IATA)

<http://www.iata.org>

Международна организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО)

<http://www.icao.int>

Конфедерация на правоприлагащите организации в областта на автомобилния транспорт (CORTE)

<http://www.corte.be>

Международна организация на труда (ILO)

www.ilo.org

Конференция на ООН за търговия и развитие (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

КАРТИ

Евростат (Статистически карти)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Европейска агенция за околна среда (графики и карти)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

МЕМОРАНДУМ

Европейски парламент

Практическо ръководство — Транспорт и туризъм

Люксембург: Служба за официални публикации на Европейските общности

2009 г. — 46 стр. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2847-7

Doi: 10.2861/71748

Как да получим публикации на Европейския съюз?

Платени публикации:

- чрез EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- от близката книжарница, като посочите заглавието, името на издателя и/или ISBN номера;
- като се обърнете пряко към един от нашите разпространители. За да получите координатите им, посетете следния адрес: <http://bookshop.europa.eu> или изпратете факс на следния номер: +352 2929-42758.

Безплатни публикации:

- чрез EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- от представителствата или делегациите на Европейската комисия. За да получите координатите им, посетете следния адрес: <http://ec.europa.eu/> или изпратете факс на следния номер: +352 2929-42758.

Роля:

Тематичните отдели са изследователски звена, които предоставят специализирани съвети на комисиите, вътрешно-парламентарните делегации и други парламентарни органи.

Тематични области

Земеделие и развитие на селските региони
Култура и образование
Рибно стопанство
Регионално развитие
Транспорт и туризъм

Документи

Посетете интернет страницата на Европейския парламент
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

Снимките са предоставени с любезното съдействие на: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Служба за публикации

ISBN 978-92-823-2847-7

