

**Незванични превод**

**ЕВРОПСКА КОМИСИЈА**

Брисел, 28.3.2011

**БЕЛА КЊИГА**

**Мапа пута до јединствене европске транспортне зоне - Ка конкурентном и ресурсно  
ефикасаном транспортном систему**

## САДРЖАЈ

### **БЕЛА КЊИГА План јединствене европске транспортне зоне – Ка конкурентнијем и ефикаснијем транспортном систему**

1. Припрема европске транспортне зоне за будућност
2. Визија конкурентијег и одрживог транспортног система
  - 2.1. Повећање транспорта и подршка мобилности узимајући у обзир смањивње циљане емисије на 60%
  - 2.2. Ефикасанија основна мултимодална мрежа за међуградска путовања и превоз
  - 2.3. Глобална ниво јединствена правила за даљинска путовања и интерконтиненталне терете
  - 2.4. Чистији градски превоз и на путовању од посла до куће
  - 2.5. Десет циљева ка конкурентним и ресурсно ефикасанијем транспортном систему: мерила за постизање циља 60% смањење емисије гасова стаклене баште
3. Стратегија - шта треба да се уради
  - 3.1. Јединствена европска транспортна зона
  - 3.2. Иновације за будућност - технологије и опхођење
  - 3.3. Модерна инфраструктура и паметно финансирање
  - 3.4. Спољашња димензија
4. Закључци

#### **1. Припрема европске транспортне зоне за будућност**

1. Превоз је од фундаменталног значаја за нашу привреду и друштво. Мобилност је од виталног значаја за унутрашње тржиште и за квалитет живота грађана, јер уживају слободу да путују. Транспорт омогућава економски раст и отварање нових радних места: он мора бити одржив у светлу нових изазова са којима се суочавамо. Транспорт је глобални, па тако ефикасније акције захтевају снажнију међународну сарадњу.

2. Будући просперитет нашег континента ће зависити од способности свих њених региона да постану потпуно и конкурентно интегрисани у светску привреду. Ефикасан транспорт је од виталног значаја да се то и догоди.

3. Европски Транспорт је на раскрсници. Стари изазови остају, али нови су дошли.

4. Много тога треба да се уради да би се заокружило унутрашње тржиште транспорта, где остају значајна уска грла и друге препреке. Морамо поново разматрати ова питања - како да боље одговоримо на жеље наших грађана да путују, и потребе наше привреде за транспорт робе, уз очекивану тражњу и ограничења у области животне средине. Транспортни системи у источним и западним деловима Европе морају бити уједињени у потпуности, одражавајући транспортне потребе на скоро читавом континенту као и наших 500 милиона грађана.

5. Смањивањем залиха на нафтним бушотинама, нафте ће бити све мање у будућим деценијама. Као што је IEA је недавно истакао, то ће уз свет неразвијених уз смањење залиха успорити светски развој, што ће довести посредно до већег повећања цена нафте. У 2010. години, рачуна се да је увоз нафте био око 210 милијарди € за ЕУ. Ако се не реши овај нафтна зависност, могућност људи да путују - и наша економска сигурност - могла би да буде озбиљно суочена са тешким последицама инфлацијом, трговинским билансом и општом конкурентности привреде ЕУ.

6. Истовремено, ЕУ је предложила а међународна заједница подржала, потребу да се драстично смањи светска емисија гасова стаклене баште, са циљем ограничавања климатских промена на испод 2°C. Генерално, у ЕУ мора да се смањи емисија за 80-95% испод нивоа из 1990. до 2050. године, у контексту потребног смањења групе развијенијих земаља, како би се постигао овај циљ. Анализа Комисије показује да се то може постићи дубљим резевима у другим секторима привреде, смањење најмање 60% GHG до 2050. године у односу на 1990. годину колико је потребано у сектору транспорта, што значајано и даље расте као извор GHG. До 2030., циљ за транспорт ће бити да се смањи емисија гасова стаклене баште до око 20% испод њиховог нивоа у 2008. године. С обзиром значајно повећање учешћа у емисијама транспорта у протекле две деценије, то ће ипак бити на 8% већем нивоу него оном из 1990. године.

7. Од прве велике нафтне кризе пре 40 година - упркос техничком напретку, потенцијал за побољшање исплативости енергетске ефикасности и политичким напорима - транспортни систем се није суштински променио. Транспорт је постао енергетски ефикаснији, али транспорт у ЕУ и даље зависи од нафте и нафтних деривата са 96% својих енергетских потреба. Превоз је постао чистији, али повећан обим значи да остаје главни извор буке и локалног загађења ваздуха.

8. Нове технологије за возила и управљање транспортом биће кључни за ниже емисије гасова у транспорту у ЕУ као и у остатку света. Трка за одрживу мобилност је глобална. Одложено деловање и стидљиво увођење нових технологија могу да пресудно доведу транспортну индустрију ЕУ до неповратног опадања. Сектор транспорта ЕУ суочава се са

растућом конкуренцијом на светском тржишту услед брзог развија транспорта.

9. Многе европске компаније су светски лидери у инфраструктури, логистици, системима управљања транспортом и производњом транспортних средстава - али и друге светске регије покрећу велику, амбициозану модернизацију и транспортне инфраструктурне, инвестиционе програме, а од кључног је значаја да Европски транспорт настави да се развија и инвестира, да одржи своју позицију конкурентном.

10. Инфраструктура обликује мобилност. Нема већих промена у транспорту, нити ће бити могуће, без подршке адекватне мреже и паметнијег коришћења исте. Генерално, транспортне инфраструктурне инвестиције имају позитиван утицај на економски раст, стварање профита и радних места, и побољшање трговине, географске доступности и мобилности људи. Она мора бити планирана на начин који максимално врши позитиван утицај на економски раст и смањује негативан утицај на животну средину.

11. Загушење је главни проблем, посебно на путевима и ваздуху, као и условљена приступачност. Поред тога, саобраћајна инфраструктура је неједнако развијена у источним и западним деловима ЕУ које треба покретати заједно. Постоји повећан притисак на јавне ресурсе за финансирање инфраструктуре и потребан је нови приступ финансирању и ценама.

12. Много је постигнуто од 2001. Беле књиге о транспорту. Даље отварање тржишта је постигнуто у ваздухопловству, друмском и делимично у железничком саобраћају. Јединствено европско небо је успешно лансирано. Безбедност и сигурност транспорта у свим режимима је повећано. Нова правила о условима рада и о правима путника су усвојена. Трансевропска транспортна мрежа (финансирана кроз TEN-T, Структурни фонд и Кохезиони фонд) допринела је територијалној кохезији и изградњи брзих пруга. Међународне везе и сарадња су ојачани. Много је и учињено на побољшању еколошких перформанси транспорта.

13. Ипак, транспортни систем није одржив. Ако погледамо 40 година унапред, јасно је да се транспорт не може развијати на исти начин. Ако се држимо уобичног приступа послу, нафтна зависност транспорта можда је још увек мало испод 90%, са обновљивим изворима енергије који само маргинално прелазе 10% циљ задат за 2020. CO<sub>2</sub> емисија из транспорта ће бити за једну трећину већа од његовог нивоа 1990 до 2050. Трошкови загушења ће се повећати за око 50% до 2050. Јаз у доступности између централних и периферних подручја ће се продубити. Друштвени трошкови незгода и буке ће наставити да расту.

14. Изградња на раније наученим лекцијама. Овај План усваја глобални поглед на дешавања у сектору транспорта, на будуће изазове и на иницијативним политикама које треба узети у обзир. Визија Комисије за будућност транспорта је представљена у делу

2. Кључне мере за постизање задатог су наведене у делу 3, резимеа у Анексу I, а описане је детаљније у пратећем делу радног документа.

## **2. Визија конкурентијег и одрживог транспортног система**

### **2.1. Раст транспорта и подршка мобилности узимајући у обзир смањивње циљание емисије на 60% приликом одлучивања**

15. Постоји велика решеност за одлучно спровођења политике. Транспортна индустрија сама по себи представља важан део привреде: у ЕУ се директно запошљава око 10 милиона људи и чини око 5% БДП-а.

16. ЕУ и Владе морају да обезбеде јасне оквири за будуће политике (ослањајући се у највећој могућој мери на тржишне механизмена на којима се заснива) за произвођаче и индустрију, тако да буду у стању да планирају инвестиције. Кохерентност на нивоу ЕУ је од виталног значаја - ситуација у којој (на пример) се једана држава чланица определила искључиво за електричне аутомобиле и друга само за биогорива, што ће уништити концепт слободног путовања широм Европе

17. Изазов је ослобађање од зависности транспортног система од нафте, без жртвовања своје ефикасност и угрожавања мобилност. У складу са водећом иницијативом "Ресурсно ефикасана Европа" постављеној у Стратегији Европа 2020, а и новим планом за енергетску ефикасност 2011., највећи циљ европске транспортне политике је да помогне успостављању система који подржава европску економски напредак, повећава конкурентност и нуди висок ниво услуге квалитетом мобилности која ефикасније користи ресурсе. У пракси, транспорт мора да користи мање и чистије енергије, боље искористити модерну инфраструктуру и смањити негативан утицај на животну средину и кључна природна добра, попут воде, земљишта и екосистема.

18. Смањење мобилност није опција.

19. Морају се успоставити нови обрасци транспорта, према којима ће се веће запремине терета и већи број путника заједнички одвозити на одредиште, најефикаснијом (комбинацијом) транспортних модова. Индивидуални превоз ће се првенствено користити за циљана путовања и превасходно чистим возилима. Информациона технологија омогућаваће једноставније и поузданије трансфере. Корисници транспорта ће платити пуне трошкове превоза у замену за мање гужве, више информација, бољу услугу и већу безбедност. Будући развој мора да се ослања на бројна повезивања:

- Побољшање учинка енергетске ефикасности возила у свим модовима. -Развоја и употребе одрживих горива и погонских система;
- Оптимизација перформанси мултимодалних логистичких ланаца, укључујући тако у што већу употребу нераздвојно више ресурсно-ефикаснијих модова, где технолошке иновација могу бити недовољне (нпр. терета на велике раздаљине);

- Коришћење транспорта и инфраструктуре на ефикаснији начин, коришћењем побољшаног управљања транспортом и информационим система (нпр. IST, Sesar , ERTMS, SafeSeaNet, RIS), напредне логистичке и тржишне мере, као што су пуни развој интегрисаног европског железничког тржишта, уклањање ограничења каботаже , укидање баријера на кратколиниском поморском транспорту, неиприлагођене цене итд

20. Акција се не може одлагати. За инфраструктуру је потребно много година за планирање, изградњу и опремање - и возови, авиони и бродови трају деценијама - Одлуке које смо донели данас ће одредити транспорт у 2050. Треба да радимо на европском нивоу како би се осигурала трансформација транспорта дефинисана заједно са нашим партнерима, а не да се она одређује на неким другим местима у свету.

21. Решавање горе наведених идентификованих проблема значи одговорити на веома тешке циљеве до 2050. године - и изазове оне од 2020/30 како би се осигурало да се крећемо у добром правцу. Простор за промену начина функционисања транспорта се разликује у разним сегментима транспорта, као и технолошке опције које се за сваки сегмент разликују. У наставку, визије Комисија стога узима у обзир три главне транспортна сегмента: средњу удаљеност, дуге релације, градски транспорт. Реализација ће се ослонити на многе актере - ЕУ, државе чланице, регионе, градове, али и индустрије, социјални партнери и грађани ће имати своју улогу.

## **2.2. Ефикасанија основна мултимодална мрежа за међуградска путовања и превоз**

22. На средњим растојањима, нове технологије су мање развијене и модални избори су мањи него у граду. Међутим, ово је место за акција ЕУ где се може имати непосредани утицај (мање ограничења за супсидијарности или међународне споразуме). Већим коришћењем ресурсно-ефикасних возила и чистијих горива вероватно се неће постићи само неопходно смањење емисија и оно не би решило проблем загушења. Оно треба да буде праћено консолидацијом великих количина за превоз на велике удаљености. То подразумева већу употребу аутобуса, железничког и ваздушног саобраћаја за путнике и за теретна возила, мултимодалне решења које се ослањају на водни и железнички модул за јако далеке превозе.

23. Бољи модални избори ће бити резултат веће интеграције модалних мрежа: аеродроми, луке, железнице, метрои и аутобуске станице, требају све више бити повезане и трансформисани у мултимодалне повезане платформе за путнике. Информације у реалном времену и електронске резервације и платни системи интегрисањем свих транспортних средстава требало би да олакшају мултимодална путовања. Одговарајући сет права путника мора да прати ширу употребу колективних модова.

24. Теретни товари на краћим и средњим удаљеностима (испод неких 300 км) ће у значајној мери остати на камионима. Зато је важно, осим подстицање алтернативних решења транспорта (шински, водени транспорт), побољшати ефикасност камиона, преко

развоја и коришћењем нових типова мотора и чистијих горива, употребом интелигентних транспортних система и даљим унапређење, мера за побољшање тржишних механизма.

25. За веће удаљености, опције за смањење емисије угљеника на путевима су ограничене, а теретна мултимодалност мора постати економски атрактивнија за превознике. Ефикасна комодалност је потребна ЕУ треба да специјално развија теретне коридоре оптимизоване у погледу коришћења енергије и емисије, минимизирањем утицаја на животну средину, али и атрактивнијих за њихову поузданост, ограниченом загушењима и ниским оперативним и административни трошковима.

26. Железница, посебно за теретни транспорт, се понекад види као неатрактивни мод. Али примери у неким државама чланицама доказују да може да понуди квалитетну услугу. Изазов је да се обезбеде структурне промене како би се омогућило да се железница ефикасно такмичи и заузме знатно већи део транспортног терета на средње и дуге удаљености (и такође путнике - види доле). Биће потребно значајне инвестиције за проширење или за надоградњу капацитета железничке мреже. Треба постепено да се уведу нова возна средства са тихим кочицама и аутоматским спојницама.

27. На обалама је потребно , више ефикасних улазних тачака на европска тржишта, избегавајући непотребни транспорт кроз Европу. Луке имају велику улогу као логистички центри и захтевају ефикасне везе у залеђу. Њихов развој је од виталног значаја за руковање повећаном количином терета и за кратколински поморски транспорт унутар ЕУ и са остатком света. Унутрашњи пловни путеви, где постоји неискоришћени потенцијал, морају да играју све већу улогу посебно у покрету роба у залеђу и у повезивању европских мора.

### **2.3. Глобална ниво јединствена правила за даљинска путовања и интерконтиненталне терете**

28. Поморски и ваздушни сектори су сами по себи глобални. Унапређење ефикасности управљања авионима и управљања саобраћајем мора да буде настављено у оквиру ваздушног сектора. То ће обезбедити конкурентну предност на врху смањењем емисија; међутим потребна је обратити пажњу да би се избегло наметање претераних операција теретом које би ЕУ могле да угрозе кроз удео ЕУ као "глобалног авио чворишта". Аеродромски капацитети треба да буду оптимизовани и где је то потребно, када су суочени са све већом потражњом за путовањима до и из трећих земаља као и до иначе слабо повезаних подручја Европе, што би могло резултирати до више него дуплирања активности у ваздушном транспорту ЕУ до 2050. У другим случајевима , возови великих брзина треба да апсорбују много више средње релације. Ваздухопловна индустрија ЕУ би требало да постане предводник у коришћењу горива са ниском емисијом угљеника, и достигне постављени циљ до 2050.

29. У поморству, је подједнако изражена потреба за глобалном нивоом деловања. ЕУ треба да тежи - у сарадњи са ИМО и другим међународним организацијама - универзалној примени и спровођењу високих стандарда безбедности, сигурности, заштите животне средине и услова рада, као и на елиминисању пиратерије. Бродарска евиденција у вези животне средине може и мора се побољшати технолошки и применом бољих горива и операција: ЕУ све у свему, емисије CO<sub>2</sub> из поморског саобраћаја треба да смањи за 40% (ако је изводљиво 50%) до 2050 у односу на ниво из 2005.

#### **2.4. Чистији градски превоз и на путовању од посла до куће**

30. У градовима, пребацивање на чистије превоз доприноси и смањеним захтевима за возила и већом густином насељености. Већи избор широко доступаног јавног превоза , штедљивих опција као и вожњу бициклом. Градови највише страдају од загушења, лошег квалитета ваздуха и изложености буци. Градски превоз је одговоран за око четвртину емисије CO<sub>2</sub> из транспорта, а 69% саобраћајних несрећа догоди се у градовима. Постепено укидање "конвенционално подстакнутих" возила из урбаног окружења је велики допринос значајном смањењу зависности од нафте, емисија гасова стаклене баште и локалне загађења ваздуха и буке. Они ће морати да буду допуњени развојем одговарајућих страница за пуњење за деривате .

31. Већи удео путовања у јавном превозу, у комбинацији са обавезама минималне услуге, омогућиће повећање густине и фреквенцију сервиса, чиме се иницира циклус побољшања режима јавног превоза. Управљање потражњом и планирањем коришћења земљишта може се смањити обим саобраћаја. Омогућавање пешачења и коришћења бицикла треба да постане саставни део урбане мобилности и инфраструктурних пројеката.

32. Мора се подстицати употреба мањих, лакших и више специјализованих путничких возила. Велике флоте градских аутобуса, такси и комби возила су посебно погодне за увођење алтернативних система погонских горива. Овим би се могао учинити значајни допринос у смањењу интензитета угљеника из градског превоза и истовремено омогући да то буде тест за прототипе за нове технологије и могућности за благовремено развијање тржишта. Цене за путеве и уклањање дисторзија у опорезивању могу да помогну у подстицању коришћење јавног превоза и постепеног увођења алтернативних погона.

33. Интерфејс између дуголиних и пређених миља у теретном саобраћају треба ефикасније организовати. Циљ је да се ограниче појединачне испоруке, највише 'неефикасном' делу путовања, најкраћим могућем путем. Употреба Интелигентних транспортних система доприноси управљању саобраћајем у реалном времену, смањењу времена испоруке и загушења, а за дистрибуцију пређених миља. Ово се може извести са нискоемисионим урбаним камионима. Употреба електричних, водоничних и хибридних технологија би не само смањило емисије у ваздуху, већ и буку, омогућавајући да се већи део теретног саобраћаја унутар урбаних подручја организује током ноћи. То би решило проблем загушења путева у периоду преподневног и поподневног шпица.



## **2.5. Десет циљева ка конкурентним и ресурсно ефикасанијем транспортном систему: мерила за постизање циља 60% смањење емисије гасова стаклене баште**

Развој и примена нових и одрживих горива и погонских система

(1) преполовити употребу аутомобила "конвенционално снабдевених горивом" у градском саобраћају до 2030.; постепено их избацити у градовима до 2050; достићи суштински у већим градским центрима до 2030. године, градску логистику ослобођену CO<sub>2</sub>.

(2) ниско-карбонско одрживо гориво у авијацији треба да достигне 40% до 2050; Такође до 2050. треба смањити емисију CO<sub>2</sub> у ЕУ из поморског саобраћаја за 40% (ако је изводљиво 50%).

Оптимизовати перформансе мултимодалних логистичких ланаца, укључивањем у што већу употребу енергетски ефикаснијих режима.

(3) 30% од друмски транспорт преко 300 км треба пребацити на друге видове, као што су железнички или водени превоз до 2030., а више од 50% до 2050. године, водити га ефикасним и зеленим теретним коридорима. Да би се испунио тај циљ потребно је такође да се захтева развој одговарајуће инфраструктуре.

(4) До 2050., европске велике железничке мреже за велике брзине треба проширити. Утростручити дужину постојеће железничке мреже за велике брзине до 2030. и одржавати густину железничке мреже у свим државама чланицама. До 2050. већина средње даљинског путничког саобраћаја би требало да иде железницом.

(5) Потпуно функционална и широм ЕУ мултимодална TEN-T 'основна мрежа' до 2030., високог квалитета и одговарајућег капацитета до 2050. и са одговарајућим сетом информационих услуга.

(6) До 2050., повезати на основној мрежни све аеродроме за железничком мрежом, пожељно великих брзине; осигурати да све основне луке буду довољно повезане са теретном железницом и, где је то могуће, системом унутрашњих пловних путева.

Повећање ефикасности транспорта и коришћења инфраструктуре са информационим системима и заснованим на тржишно подстицању оријентацији.

(7) Развијање модернизованог управљања инфраструктуром за ваздушни саобраћај (SESAR) у Европи до 2020. године и заокруживање заједничког европског ваздушног простора. Распоређивање еквивалентних система управљања земљиштем и воденим саобраћајем (ERTMS, њени, SSN и LRIT, RIS16). Распоређивање Европског глобалног навигационо сателитског система (Галилео).

(8) До 2020, успоставити оквир за европски мултимодални информациони транспорт, за управљања и са системима за плаћања.

(9) До 2050., достићи да броју погинулих у друмском саобраћају буде близу нуле . У складу са тим циљем, Европска унија има за циљ да се преполови до број жртава на путевима 2020. Достићи да је ЕУ буде светски лидер у области сигурности и безбедности у саобраћају у свим видовима транспорта.

(10) Кренути ка пуној примени принципа "корисник плаћа" и "загађивач плаћа" и ангажовањем приватног сектора да се елиминишу поремећаји, укључујући заштитне субвенције, генеришући приходе и обезбеђивањем финансирања за будуће транспортне инвестиције.

### **3. СТРАТЕГИЈА - ШТА ТРЕБА ДА СЕ УРАДИ**

34. Имплементација горе наведене визије захтева ефикасни оквир за кориснике транспорта и операторе, правовремени развој нових технологија и развој адекватне инфраструктуре:

- Препреке у несметаном функционисању ефикасне конкуренције на унутрашњем тржишту и даље постоје. Циљ за наредну деценију је да створи истинска Јединствена европска транспортна зона елиминацијом свих преосталих баријера између режима и националних система, олакшавњем процеса интеграције као и допринесећи развоју мултинационалних и мултимодалних оператора. Опрез у спровођење правила о конкуренцији у свим видовима транспорта ће употпунити акције Комисије у овој области. Већи степен конвергенције и спровођење социјалног аспекта, безбедности, безбедности и заштиту животне средине, правила минималних стандарда услуга и права корисника морају бити саставни део ове стратегије, како би се избегла тензија и поремећаји.

- Иновација је од суштинског значаја за ову стратегију. Истраживања у ЕУ треба да се баве комплетним циклусом: истраживање, иновације и развој на интегрисан начин кроз фокусирање на најперспективнијим технологијама и окупљањем свих учесника. Иновација може играти улогу у промовисању више одрживог понашање.

- Напори ка конкурентнијем и одрживијем транспортном систему треба да укључе сагледавање потребних карактеристика мреже и морају предвидети одговарајуће инвестиције: политика транспортне инфраструктуре ЕУ треба да имаја заједничку визију и довољно ресурса. Трошкови превоза треба да се огледају у његовој цени на један адекватан начин.

35. Списак предвиђених иницијатива дат је у Анексу I овог Извјештаја. Радни документ Комисије која прати информацију даје друге детаље.

### 3.1. Јединствена европска транспортна зона

36. Јединствена европска Транспортна зона треба да олакша кретање грађана и робе, смањи трошкове и повећа одрживост европског транспорта. Јединствено европско небо треба да се имплементира како је предвиђено, а већ у 2011. ће Комисија обратити пажњу на капацитет и квалитет аеродрома. Област у којој су уска грла и даље највише евидентна је унутрашњем тржишту железничких услуга, која се морају отклонити као приоритет у циљу постизања јединствене европске железничке зоне. Ово укључује укидање техничких, административних и правних препрека које отежавају даље улазак у национална железничка тржишта. Даља интеграција друмског транспортног тржишта ће учинити друмски саобраћај ефикаснијим и конкурентнијим. За поморски саобраћај, "Плави појас" у морима широм Европе ће поједноставити формалности за бродове који путују између лука ЕУ, а погодан оквир мора бити постављен тако да води рачуна о европским задацима на унутрашњим пловним путевима. Приступ тржишту до лука треба даље побољшавати.

37. Отварање тржишта мора да иде руку под руку са квалитетним пословима и радним условима, јер су људски ресурси кључна компонента сваког транспортног система високог квалитета. Такође је познато да ће недостатак радне снаге и вештина постати озбиљан проблем за превоз у будућности. То ће бити важно да се усклади због конкурентности и социјалног програма, градећи га на социјалном дијалогу, како би се спречили социјални конфликти, који су показали да могу да проузрокују значајне економске губитке у бројним секторима, што је најважније авијације.

38. Безбедност транспорта је високо позиционирана у распоредима ЕУ. Свеобухватни приступ политикама, законодавству и мониторингу ваздуха и безбедности поморског саобраћаја ЕУ треба даље да се консолидује и ојача кроз сарадњу са великим међународним партнерима. За сигурност путничког транспорта, треба побољшати скрининг методе, како би се осигурала висок ниво безбедности уз минималан напор. Приступ ризику заснованог на безбедности теретног транспорта пореклом ван ЕУ треба разматрати. Такође постоји потреба да се пронађе одговарајући европски приступ у сигурности за копнени саобраћај у оним областима у којима акција ЕУ има додатну вредност.

39. Усаглашавање оквира за безбедно одвијање саобраћаја је од суштинског значаја за Европског грађанина. Развијањем Европске стратегије за безбедност цивилног ваздухопловства, која обухвата очигледно прилагођавање новим технологијама, ,

међународну сарадњу са главним партнерима. Треба се поставити проактивно у поморском саобраћају, безбедности бродских путника. Праћење пловила, транспортни и информациони систем SafeSea Net ће постати основа свих релевантних поморских информационих средстава подршке за поморску сигурност и безбедност превоза, као и заштиту животне средине од загађења која долазе од извора са бродова. На тај начин ће се обезбедити суштински допринос успостављању заједничког дељења информација из окружења за надзор поморске области ЕУ и подржати стварање заједничког поморског простора. За железнички транспорт, усклађивање и надзор сигурносних сертификација су од суштинског значаја у јединственом европском железничком простору. У ова три транспортна сектора, европско ваздухопловство, поморске и железничке агенције за безбедност које су успостављене у последњој деценији имају незамањиву улогу.

40. Иако је број погинулих у саобраћају у ЕУ је готово преполовљен у протеклој деценији, погинуло 34.500 људи на путевима у ЕУ 2009. године, иницијативе у области технологије, извршењу, образовању са посебном акцентом на рањивим учесницима ће бити кључни да би се драстично смањили ови губици живота још више.

41. Квалитет, доступност и поузданост транспортних услуга ће добити већи значај у наредним годинама, између осталог због старења становништва и потребе да се промовише јавни превоз. Атрактивне фреквенције, удобност, једноставан приступ, поузданост услуге, и интермодалне интеграције су главне карактеристике квалитета услуга. Доступност информација преко времена путовања и алтернативних праваца је подједнако релевантна да обезбеди несметану мобилност од врата до врата, како за путнике, тако и за терет.

42. ЕУ је већ успоставила свеобухватан скуп права путника који ће бити додатно ојачана. Након кризе са облацима пепела и искуства у екстремним временским приликама у 2010. години, постало је очигледно да Континуитетним планом мобилности, може да се захтева да се сачува мобилност путника и робе и у кризној ситуацији. Ови догађаји су такође показали потребу за повећањем отпорности транспортног система кроз развој сценарија и планирање катастрофа.

### **3.2. Иновације за будућност - технологија и навике**

#### **Европска транспортна истраживања, иновације и развијање стратегија**

43. Развој без нафте "неће бити могућ ослањајући се на једно технолошко решење. То захтева нови концепт мобилности, уз подршку кластера нових технологија, као и више одрживих навика.

44. Технолошким иновацијама је могуће постићи бржи и јефтинији прелазак на ефикаснији и одрживији европски транспортни систем делујући на три главна фактора: техничку ефикасност кроз нове моторе, материјале и дизајн; чешћу употребе енергије кроз

нова горива и погонске системе; боље коришћење мреже и безбедније операција кроз информационо-комуникационе системе. Синергија са другим циљевима одрживости, као што је смањење нафтне зависности, конкурентност аутомобилске индустрије Европе, као и здравствене користи, посебно кроз побољшање квалитета ваздуха у градовима, чине убедљив показатељ да ЕУ појачава напоре за убрзање развоја и правовремено развијање чистих возила.

45. Истраживања транспорта и иновацијоне политике треба подржати све више на кохерентан начин, развојем и распоређивањем кључних технологија потребних за развој транспортног система ЕУ у модерни, ефикасни и корисници пријатељски систем. Да би била ефикаснија, технолошка истраживања треба да се ускладе са приступима система у њима, водећи рачуна о инфраструктури и регулаторним захтевима, координацији вишеструких актера и великих демонстрационих пројеката за подстицање тржишне утакмице. Комисија ће осмислити стратегију иновација и развоја за транспортни сектор, у блиској сарадњи са Технолошким Стратешким планом енергије (SET план), проналажењем одговарајућег финансијског инструмента за управљање, како би се обезбедило брзо развијање резултата истраживања.

46. Ово се такође односи и на распоређивање паметних мобилних система развијених кроз истраживање финансирано од ЕУ, као што је систем за управљање ваздушним саобраћајем у будућности (SESAR), Европски систем управљања у железничком саобраћају (ERTMS) и железнички информациони системи, системи за надзор поморских путовања (SafeSeaNet), речни информациони сервиса (RIS), интелигентни транспортни систем (ITS), и интероперабилна међусобно повезане решења за наредну мултимодалну генерацију за управљање саобраћајем и информационим системима (укључујући и за напајање). Такође ће захтевати инвестициони план за нову навигацију, праћење саобраћаја и комуникационих услуга. У овом контексту важна су истраживања и иновације у области технологија погонских возила и алтернативних горива (Иницијатива Зелени аутомобил, Чисто небо).

47. Иновације и развијање потребних регулаторних оквирних услова који ово подржавају. Заштита приватности и личних података ће морати да се развијају, паралелно са ширењем употребе информационе технологије. Стандардизацијом и интероперабилношћу захтева, укључујући и на међународном нивоу, ће се избећи технолошка фрагментација и омогућиће се европским предузећима да у потпуности користе читаво европско саобраћајно тржиште, и створе прилике на светском тржишту.

### **Обрасци иновативне мобилности**

48. Нови концепти мобилности не моге се наметнути. Да би промовисле више одрживе навике, боље планирање мобилност мора да буде активно подстицана. Информације о свим видовима саобраћаја, како за путовања и превоз роба, тако и могућностима за њихово коришћење у комбинацији и са њиховим утицајем на животну средину, ће морати да буду широко доступни. Паметне интермодалне карте, са заједничким

стандардима ЕУ које поштују правила конкуренције ЕУ су од виталног значаја. Ово се односи не само на путнички саобраћај, већ и теретни, где је боље планирање електронских рута преко режимима, усаглашено правно окружење (интермодална теретна документација, осигурање, одговорности) и информације у реалном времену испоруке и за мање пошилке је потребна. ИКТ има такође потенцијал за задовољавање одређених потреба приступачности без додатне мобилности.

49. У урбаном контексту, мешовита стратегија укључује планирања коришћења земљишта, цене шема, ефикасне услуге јавног превоза и инфраструктуре са немоторизованим режимима и напајањима / потребно су станица за пуњење чистих возила да би се смањила загушења и емисије. Градове изнад одређене величине треба охрабрити да развијају планове за урбану мобилност, доносећи све те елементе заједно. Планови урбане мобилности морају бити у потпуности усклађени са интегрисаним урбани развојним плановима. На нивоу ЕУ ће бити потребан оквирне мреже напајања да би приградски и градски друмски корисник био интероперабилни.

### **3.3. Модерна инфраструктура, паметно формирање цена и финансирање**

#### **Европска мобилна мрежа**

50. Европи је потребан " основна мрежа коридора, способна за транспорт велике и консолидоване количине теретног и путничког саобраћаја са високом ефикасношћу и ниским емисијама, захваљујући широкој употреби ефикаснијих начина за мултимодалне комбинације и широке примене напредних технологија и опремање инфраструктура за чиста горива.

51. Упркос проширења ЕУ, велика разлика у погледу транспортне инфраструктуре остаје између источних и западних делова ЕУ, о којима ће бити речи. Европски континент треба да се уједињени такође и у погледу инфраструктуре.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*

52. У оквиру ове основне мреже, информационе технологије као алат треба да буду широко распрострањене, треба поједноставити административне процедуре, обезбедити праћење и проналажење карго терета и оптимизовати распореде и саобраћајне токове (Е-Теретни). По њиховим усвајањем треба подстицати њихово размештање, тако да буду на TEN-T инфраструктури и уз постепену интеграцију модалног система.

53. Основна мрежа мора да обезбеди ефикасане мултимодалане везе између главних градова ЕУ и других главних градова, лука, аеродрома и кључних граничних прелаза, као и других главних економских центара. Требало би да се фокусира на завршетак

недостајућих линкова - углавном прекограничних деоница и уских грла / заобилазићи их - као и на унапређењу постојеће инфраструктуре и на развој мултимодалних терминала у морским и речним лукама и на консолидацији градских логистичких центара. Боље шинско / аеродромске везе морају бити осмишљене за дуга путовања на даљину. Поморски аутопутеви ће бити поморска димензија основне мреже.

54. Избор пројеката који испуњавају услове за средства ЕУ мора одражавати ову визију а и стављајући већи нагласак на европску додатну вредност. Суфинансирани пројекти треба подједнако да одражавају потребу за инфраструктуром која минимизира утицај на животну средину, која је отпорана на могући утицај од климатских промена и да побољшава сигурност и безбедност корисника.

55. Овакве транспортне мреже захтевају значајна средства. Трошкови развоја ЕУ инфраструктуре тако да одговара потражњи за транспортом, процењена је на више од **€ 1.5 трилиона за 2010-2030. Завршетак ТЕН-Т мреже захтева око 550 милијарди € до 2020. године, од којих су неких 215 милијарди € може да се односи на уклањање главних уских грла.** Ово не укључује инвестиције у возила, инфраструктуру и опрему за напајање која може захтевати додатни трилион да би се обавезно остварили циљеве смањења емисија за транспортни систем.

56. Захтевају се разноврсни извори финансирања, како из јавних тако и приватних извора. Потребна је боља координација кохезионих и структурних фондова са циљевима транспортне политике, а државе чланице треба да осигурају да довољно национално финансирање буде доступано у њиховом буџетском планирању, као и довољном капацитету планирања и имплементацији пројекта. Други извори финансирања које треба размотрити укључују шеме за интернализацију екстерних трошкова и коришћење инфраструктуре, што би могло да створи додатне изворе прихода за инфраструктурне инвестиције, атрактивнијим приватног капитала.

57. Подједнако укључивање потенцијала приватних финансија захтева побољшање регулаторног оквира и иновативне финансијске инструменте. Процена и одбрана пројеката мора се извршити на ефикасан и транспарентан начин који ограничава време, цену и непозданост. Нове финансијске инструменте, на пример пројеката Европске уније иницијатива са обвезницама, могу подржати приватно јавно партнерство за (ЈПП) за финансирање већих размера.

### **Добијање реалне цене и избегавање искривљења**

58. Цена су путоказ који игра кључну улогу у многим одлукама које имају дугорочне ефекте на транспортни систем. Трошкова превоза и порези морају бити реструктурирани у правцу шире примене "загађивач плаћа" и "корисник плаћа" принципу. Они би требало да подрже улогу промовисања европске транспортне конкурентности и кохезијоне циљеве,

док укупан терет за сектор треба да одражава укупне трошкове превоза укључујући инфраструктуру и екстерне трошкове. Шире социо-економске користи и позитивни ефекти оправдавају неки ниво јавног финансирања, али у будућности, корисници транспорта ће вероватно плаћати већом делом трошкова него данас. Важно је да се коректни и доследни монетарни подстицаји дају корисницима, операторима и инвеститорима.

59. Интернализацијом спољашњих, елиминацијом пореских деформација и неоправданих субвенција као и слободном и ненарушеном конкуренцијом која је стога, део напора да се ускладе и изборе на тржишту са потребама одрживости (и да одражавају економске трошкове 'не-одрживости "). Они су такође неопходни да би се успоставили једнаки услови између режима који су у директној конкуренцији.

60. Што се тиче емисије гасова стаклене баште, два главна тржишна инструмента која се користе: опорезивање енергије и системи трговине емисијама. Порези се тренутно примењује на горива у копненом саобраћају, док ETS важи за коришћење електричне енергије, као и 2012., код авијације. Ревизијом Директиве о порезима у енергетици, ће се омогућити да се осигура боља усклађеност између ова два инструмента. Истовремено, ЕУ се позива на одлуку ММО да се као глобални инструмент примени на поморски саобраћај, где се трошкови климатских промена тренутно не интернализују.

61. Екстерни локални трошкови попут буке, загађења ваздуха и загушења могу бити наплаћени само преко накнаде за коришћење инфраструктуре. Недавни предлог Комисије за измену такозване " Директиве Еуровињета " представља први корак ка већем степену интернализације трошкова насталих од тешких теретних возила, али разлике у националним путним политикама наплате ће остати. Даљи поступак води испитивању постепеног смањивање уз обавезно хармонизовани интернализациони систем за теретна возила на целој међуградској мрежи, стављањем тачке на тренутну ситуацију у којој су међународним превозницима потребне Еуровињете, 5 националних вињета и 8 различитих ознака и уговоре о наплати путарине на да би возили несметано на европским путевима са наплатом путарине.

62. За путничка возила, накнаде за коришћење пута све се више сматрају као алтернативни начин за остваривање прихода и утицаја на саобраћај као и навике на путовању. Комисија ће развити смернице за примену интернационализације накнада за сва возила и за све главне екстерне трошкове. Дугорочни циљ је да се примењује корисничке накнаде на сва возила и на целој мрежи тако да одражавају најмање трошкове одржавања инфраструктуре, загушења, загађење ваздуха и буке.



63. Паралелно, и пре 2020., Комисија ће развити заједнички приступ за интернационализацију :буке и локалних загађења, код трошкова на целој железничкој мрежи.

64. Многи гране саобраћаја се третирају повлашћено у смислу опорезивања, у односу на остатак привреде: порески третман аутомобилских компаније, ПДВ и енергија ,ослобађања на међународним морима и код ваздушног саобраћаја, итд. Генерално, ови аранжмани дају супротстављене подстицаје у вези са напорима да се побољша ефикасност транспортног система и смањи њене екстерне трошкове. Комисија ће испитати предлоге за постизање већег конзистентност између различитих елемената саобраћајне опорезивања и да се подстиче брзо увођење чистих возила.

### 3.4. Спољни димензија

65. Транспорт је у основи међународни. Због тога је , већина акција у Мапи пута повезана са изазовима који се односе на развој саобраћаја ван граница ЕУ. Отварање тржишта трећих земаља и транспортних сервиса, услуга и инвестиција и даље имају висок приоритет. Превоз је стога укључен у све наше трговинске преговоре (СТО, регионални и билатерални). Флексибилне стратегије ће бити усвојене како би се осигурали улога ЕУ као стандардног лидера у области транспорта.

66. У том смислу, Комисија ће се фокусирати на следеће области деловања:

- Проширењу интерних правила тржишта кроз рад у међународним организацијама (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, међународним речним комисијама итд) и где је то релевантно постигнуто код пуноправних чланица ЕУ. Промовисати европску безбедност, сигурност, приватност и заштиту животне средине широм света кроз билатералну и мултилатералну сарадњу. Ојачати транспортни дијалог са главним партнерима.
- Проширити нашу транспортну и политику инфраструктуре нашим првим суседима, укључујући и припрему планова мобилности континуитета, да би достигли ближу интеграцију тржишту. Оквир сарадње је сличан са **Транспортним Уговором за Западни Балкан** а могло би да се користи за проширење ЕУ и као правила са другим суседним земљама. Завршити са заједничким европском ваздушном простором од 58 земаља и 1 милијарде становника. Сарађивати са медитеранским партнерима у реализацији медитеранским поморске стратегије за побољшање поморске сигурности, безбедности и надзор. Промовисати SESAR, ERTMS и ITS и његову технологију распоређивања у свету, и на међународном нивоу успоставити партнерства за истраживање и иновације. Промовисање нашег приступа на глобалном нивоу: отварањем тржишта превоза бесплатног и непоремећеног за конкуренцију и са еколошки прихватљивим технологијама. Наставити ка циљу већег приступа тржиштима превоза у свим релевантним међународним преговорима.

## **4. ЗАКЉУЧАК**

67. Трансформација европског транспортног система ће бити могућа само кроз комбинацију многобројних иницијатива на свим нивоима. Различите активности и мере наведене у овој мапи пута ће бити даље разрађене. Комисија ће припремити одговарајуће законске предлоге у наредној деценији са кључним иницијативама које ће се изниети током садашњег мандата. Сваком од њених предлога ће претходити свеобухватна процена утицаја, с обзиром на ЕУ и на додату вредност и аспекте супсидијарности. Комисија ће осигурати акције за повећање конкурентности транспорта и истовремено досезање минимално 60% смањења емисије гасова са ефектом стаклене баште из транспорта које су потребне до 2050., оријентисане ка десет циљева које треба посматрати као репере.

68. Комисија позива Европски парламент и Савет да потврди ову мапу пута за јединствену европску транспортну зону - Ка конкурентном и ресурсно ефикаснијем систему транспорта и приложеном списку акција.

## **Анекс I: Списак иницијатива**

### **1. ЕФИКАСНИ И ИНТЕГРИСАНИ СИСТЕМ МОБИЛНОСТИ**

#### **1.1. Јединствена европска транспортна зона**

##### **1. Истинско унутрашње тржиште железничких услуга**

- Отворити домаће тржиште путничког железничког превоза за конкуренцију, укључујући обавезну доделу уговора о јавним услугама уз тендере.
- Достићи јединствен тип овлашћења за возила и јединствено железничко предузеће за сертификат о безбедности јачањем улоге Европске агенције за железнице (ЕРА).
- Развити интегрисани приступ управљању теретним коридорима, укључујући приступ накнадама.
- Осигурати ефикасни и недискриминаторни приступ железничкој инфраструктури, укључујући шинске услуге, посебно кроз структурна раздвајања управљања инфраструктуром и пружања услуга.

##### **2. Завршетак Јединственог европског неба**

- Достићи потпуно непрекинуто Јединствено европско небо и распоред будућег система управљања ваздушним саобраћајем (SESAR) у уговореном року.
- Успоставити одговарајући законски и финансијски оквир за подршку Јединственој политици европског неба, консолидовати однос између Европске уније и Еуроконтрола.

##### **3. Капацитет и квалитет аеродрома**

- Ревидирати Уредбу о положају тако да фаворизује ефикасније коришћење капацитета аеродрома.
- Разјаснити и побољшати услове за улазак и пружање квалитетне услуге, укључујући

земаљско руковање: осигурати да сви актери у систему аеродрома испуњавају минималне стандарде квалитета.

- Аеродромски Капацитет - развити приступ који ће се бавити будућим проблемима капацитета, укључујући бољу интеграцију са железничком мрежом.

#### **4. Приморски "Плава појас" и приступ тржиштима лука**

Европску Поморску транспортну зону без баријера треба даље развијати у "плави појас" поморског слободног кретања уз и око Европе, а водени саобраћај треба да се користи у пуном потенцијалу.

- Интегрисати употребу алата за мониторинг од стране свих релевантних органа, обезбедити пуно сарадњу са ИСТ система у водном сектору, гарантујући праћење пловила и терета (плави појас) и успоставити одговарајуће лучке објекте ("Плаве Линије").
- Успоставити оквир за одобравање сертификата за лучке капетане у лукама ЕУ.
- Размотрити ограничења у пружању лучких услуга.
- Повећати транспарентност финансирања лука, дефинисању одредишта јавном финансирању различитих лучких активности, са циљем да се избегне било какво нарушавање конкуренције.

#### **5. Погодан оквир за унутрашњу пловидбу**

- Успоставити одговарајући оквир за оптимизацију унутрашњег тржиште за унутрашње пловне путеве, и уклањање препрека које спречавају повећане њене употребе. Проценити и дефинисати потребне задатке и механизме за њихово извршење, такође са погледом на шири европски контекст.

#### **6. Друмски транспорт**

- Преглед ситуације на тржишту друмског теретног саобраћаја као и степена конвергенције, између осталог, за путне тарифе, социјално и безбедносно законодавство, транспозиције и јачање законодавства у земљама чланицама, са циљем даљег отварања тржишта у друмском саобраћају. Посебно треба наставити, елиминацију преосталих ограничења код каботаже.
- Сада су ефикаснија правила о тахографима, која прегледније, дају приступ да ЕУ региструјете друмска саобраћајна предузећа независно од полиције и извршитеља када се спроводе ван радне провере; ускладити санкција за кршење правила ЕУ о професионалном превозу; ускладити обуку извршитеља.
- Прилагодити законодавство о тежини и димензији у складу са новонасталим околностима, технологијом и потребама (нпр. тежина батерија, боље аеродинамичке перформансе), и да се омогући олакшавање интермодалног транспорта и смањење укупне

потрошње енергије и емисија.

## **7. Мултимодални превоз робе: Е-Теретни**

Направити одговарајући оквир како би се омогућило достављање робе у реалном времену, осигуравајући интермодалну одговорност и промовишући чистији теретни саобраћај:

- Оживети у пракси концепте 'јединствен шалтера "и" на једном административном шалтеру"; стварањем и развојем транспортног документа у електронској форми (електронски товарни лист), и стварање одговарајућег технолошког оквира за размештање праћење и проналажење, RFID итд).
- Омогућити да одговорнији режими промовишу железнички, водени и интермодални транспорт.

### **1.2. Промовисање квалитетних послове и услова рада**

## **8. Социјални код за мобилне раднике у друмском саобраћају**

- Охрабрити и подржати дијалог између социјалних партнера у погледу споразума о социјалном коду за мобилне раднике у друмском саобраћају, обраћајући пажњу на проблем прикривеног самозапошљавања.

## **9. Социјална агенда за поморски саобраћај**

- Применити мере за акцију у поморској Социјалној агенди, након стратешких циљеве и препорука Комисије за политике поморског саобраћаја ЕУ до 2018.
- Побољшање спровођења Конвенције о поморском раду (MLC) Међународне организације рада (ILO ) у погледу заставе Држава, Лука држава и рада на обезбеђивању радника за државе.
- Укључити све или део тренутно искључених радника који плове морем у оквиру неколико директива закона о раду ЕУ или им одобрити еквивалентан ниво заштите другим средствима.
- Ажурирање Директива о обуци помораца на (2008/106 / ЕЗ) након ревизију Међународне поморске организације (ИМО ИМО) Конвенција о обуци и одобрење помораца (STCW конвенције). Успоставити међусобно препознатљив оквир о обуци лучких радника у различитим областима лучких делатности.

## **10. Друштвено одговорни сектор авијације**

- Успоставити механизам за анализу утицаја регулаторних дешавања на услове рада у сектору ваздушног саобраћаја.
- Успоставити широм Европе минималну услугу и стандарде квалитета за вредновање радника у целом ланцу авијација (укључујући АТМ и земаљска руковања). Охрабрити европске социјалне партнере да реше питање вредности спречавања сукоба и ометања минималне службе у целом ланцу авијација.

## **11. Евалуација приступа ЕУ на послове и услове рада у свим видовима транспорта**

- Спровести процену секторских социјалног дијалога процеса који се одвијају у различитим сегментима сектора саобраћаја, до краја побољшавањем социјалног дијалога и олакшавањем његове ефикасности.
- Осигурати ангажовање запослених, посебно кроз европске радничке асоцијације, у транснационалним компанијама у сектору.
- Подићи квалитет рада у свим видовима транспорта, а посебно у односу на, обуку, сертификације, услове рада и развоја каријере, у циљу стварања квалитетнијих послова, развоја неопходних вештина и јачању конкурентности у ЕУ, оператора транспорта.

### **1.3. Сигурност транспорта**

#### **12. Безбедност терета**

- Имплементација Акционог плана о јачању безбедности авионског Карга, дефинисањем нових правила о ваздушном Карго скринингу као неопходном и побољшану сигурности терета у лукама.
- Завршите широм ЕУ униформни сигурносни систем за авио транспорт.

#### **13. Висок ниво безбедности путника са минимумом напора**

Промовисати побољшане методе скрининга, у потпуности поштујући основна права; такве методе треба да подупру развој "Тачке провере у будућности" - као што су безбедност коридора који би омогућили висок број путника под контролом са минимумом напора и контролисања. Они такође треба да подрже осигурање безбедности у другим угроженим областима као што су на главним транспортним петљама.

- Промовисањем, и кроз финансирање, развоја ефикаснијих и приватности-пријатељскијих технологија (скенери, читачи нових експлозива, смарт чипова, итд.) као и више приватности-пријатељских решења у постојећим технологијама.
- Дефинисањем процедура заједничког откривања учинка стандарда и сертификата за опрему за детекцију.

#### **14. Сигурност копненог саобраћаја**

- Рад са државама чланицама на безбедности копненог саобраћаја, успостављањем безбедности као првим корацима сталне стручне групе у копненом саобраћају и доношењем других мера у којој акција ЕУ ствара додатну вредност. Посебан акценат ће бити стављен на питања урбане безбедности.

#### **15. Сигурност ' од краја до краја '**

- Повећање нивоа безбедности дуж ланца снабдевања, без ометања слободног протока трговине. 'Од краја до краја' безбедносне сертификате треба размотрити узимајући у обзир постојеће шеме.
- Заједничка Процена безбедности који покрива све видове транспорта.
- Интегрисати потенцијалне ефекте терористичких и криминалних напада у припреми планова мобилности у континуитету (види Иницијатива 23)
- Остварујући међународну сарадњу у борби против тероризма и других криминалних активности попут пиратерије. Спољна димензија (CF. Иницијатива 40) је од кључног значаја.

#### **1.4. Деловати на безбедност саобраћаја: сачувати хиљаде живота**

#### **16. Ка 'нултој визији' у безбедности саобраћаја на путевима**

- Хармонизација и развој технологије безбедности саобраћаја на путевима - као што су системи за помоћ возачима, (паметне) контроле брзине, подсетника за сигурносне појасеве, е-кол, кооперативне системе и интерфејсе возило-инфраструктура интерфејси - као и побољшање тестова за путни бонитет укључујући алтернативне погонске системе .
- Развити свеобухватну стратегију деловања за повреда на путевима и хитне службе, укључујући заједничке дефиниције и стандардне класификације повреда и смртних случајева, имајући у виду усвајања смањења повреда као циљ.
- Фокус је на обуци и едукацији свих корисника; промовисању коришћења безбедносне опреме (појасеви, заштитне одеће, против ометања).
- Обратите посебну пажњу на угрожене кориснике, као што су пешаци, бициклисти и мотоциклисти, укључујући и безбеднију инфраструктуру и технологију возила.

#### **17. Европска стратегија за безбедност цивилног ваздухопловства**

Безбедност Европске авијација је висока, али није најбоља на свету. Наш циљ треба да буде да постане најсигурније регија за авијацију. Да би се то постигло, ми ћемо развити свеобухватне европске стратегије безбедности у ваздухопловству, радећи на изградњи Европске агенције за сигурност летења (EASA ), која обухвата следеће аспекте:

- Побољшање прикупљања, квалитет, размену и анализу података кроз преглед закона о настанку извештавања у цивилном ваздухопловству.
- Прилагођавање регулаторног оквира за безбедност у развоју нових технологија (SESAR ).
- Осигурати спровођење стратегије о безбедности у ваздухопловству ЕУ доследно у свим

доменима ваздухопловства.

- Промовисање транспарентности и размену информација о безбедности са ИСАО и другим међународним ваздухопловним партнерима, посебно у оквиру иницијативе Глобалне информације о безбедности, иницијатива размене, сарађивање са земљама које нису чланице ЕУ, посебно САД, на питањима безбедности на регулаторној конвергенцији, узајамног признавања и техничке помоћи.
- Развити систем управљања безбедношћу на ЕУ нивоу који укључује циљеве безбедносних перформанси и мерења како би се идентификовали ризици и да би се постигао напредак у подизању нивоа безбедности.

## **18. Сигурнија шпедиција**

- Рад са Европском агенцијом за поморску безбедност (EMSA) тако да модернизује безбедносне прописе за путничке бродове.
- Развити Мрежу сигурног мора у основном систему за све релевантне приморске информационе алате потребне за подршку поморској сигурности и безбедности и заштити морске средине од загађења од извора са бродова.
- Проценити изводљивост стварања регистра ЕУ и ЕУ застава за поморске и унутрашње пловне путеве. У суштини, знак ЕУ би представљао квалитетну етикету која потврђује сигурност, безбедност, еколошке бродове високо квалификованих професионалаца.
- Процена изводљивости заједничких функција за обалску стражу у ЕУ, а посебно да би се обезбедила поморска сигурност, безбедност и заштита животне средине.

## **19. Безбедност железнице**

- Постићи постепено да се свеобухватни секторски приступи сертификатима о безбедности у области железничког саобраћаја, градећи их на постојећим приступима за инфраструктурне менаџере железничких предузећа и евалуацију у оцењивању тако да се ослони на европске стандарде.
- Повећати улогу ERA у области сигурности железница, нарочито њен надзор на националним мерама безбедности које предузимају национални органи безбедности и њиховој прогресивно усклађивање.
- Побољшање сертификације и процес одржавања, за сигурносне критичне компоненте које се користе у изграђеним роло резервама и железничкој инфраструктури.

## **20. Превоз опасних материја**

- Унапредите правила за интермодални транспорта опасних материја и осигурати сарадњу са различитим модовима.

## **1.5. Квалитет услуге и поузданост**

### **21. Права путника**

- Развити јединствену интерпретацију Закона о правима путника у ЕУ и ускладити и ефикасно спроводити, како би се осигурали исти услови за индустрију и европски

стандард заштите за грађане.

- Уконтрновање заједничких принципа који важе за права путника у свим видовима транспорта (Уставом основних права), пре свега "право да буде информисан", и даље да се разјасне постојећа права. У каснијој фази, размотрити усвајање јединствене ЕУ оквирне Уредбе која покрива путничка права за све облике превоза (EU Codex).
- Побољшање квалитета превоза за старије особе, путнике смањене покретљивости и за путнике инвалиде, укључујући боље доступности инфраструктуре.
- Завршите успостављање законодавног оквира о правима путника са мерама које покривају путнике на мултимодалним путовањима са интегрисаним каратама под једним продајним уговором као и у случају стечаја саобраћајног оператера.
- Побољшање за изједначавање услова на међународном нивоу, кроз укључивање стандарда квалитета у билатералне и мултилатералне споразуме за све видове транспорта, у циљу даљег унапређења права путника и у међународном контексту.

## **22. Непрекинута мобилност од врата до врата**

- Дефинисати мере неопходне за даљу интеграцију различитих модова превоза путника да би се обезбедила беспрекорна мултимодална путовања од врата до врата.
- Направити оквирне услове за подстицај развоја и коришћења интелигентних система за интероперабилно и мултимодално заказивање, информације, онлајн резервационе системе и паметне куповине карата. Ово би могао да обухвати законски предлог да се осигура приступ приватних пружалаца услуга путовања и давање информација о саобраћају у реалном времену.

## **23. Планови за континуит мобилности**

- Осигурати по дефиницији да се мобилност планира да се обезбеди континуитет услуга у случају реметилачких догађаја. Планови треба да реше питање приоритета у коришћењу радних објеката, сарадње у управљању инфраструктуром, операторима, националним властима и суседним земљама, а привремена усвајање или попуштање одређених правила.

## **2. ИНОВАЦИЈЕ ЗА БУДУЋНОСТ: ТЕХНОЛОГИЈА И НАВИКЕ**

### **2.1. Европска транспортна политика истраживања и иновација**

#### **24. Технологија мапе пута**

У Европи је најштетнија фрагментација истраживања и развоја, а заједнички европски напори ће донети највећу европску додату вредност у областима као што су:

- Чистија, сигурна и тиха возила за све видове транспорта, од друмских возила до бродова, барки, возних шинских средстава и авиона (укључујући и нове материјале, нове погонске системе и ИТ и алате за управљање и интеграцију у сложене системе транспорта) .
- Технологије за побољшање безбедности и сигурности у саобраћају.
- Потенцијални нови или неконвенционални транспортни системи и возила, као што су беспилотне системи ваздухоплова, неконвенционални система за дистрибуцију робе.
- Стратегија потенцица алтернативна горива укључујући и одговарајуће инфраструктуре.



- Интегрисани транспортни менаџмент и информациони системи, олакшавају паметне мобилне услуге, управљање саобраћај уз побољшано коришћење инфраструктуре и возила, и информационе системе у реалном времену праћења и управљање теретним токовима; путничким / информацијама о путовањима, резервацијама и системима плаћања.
- Интелигентна инфраструктура (како земљиште и базни простор) да би се обезбедило максимално праћење и интероперабилност различитих видова транспорта и комуникација између инфраструктуре и возила.
- Иновације за одрживу урбану мобилност наставак програма и иницијатива CIVITAS о урбаним ценама путовања и шеме за ограничење приступа.

## **25. Стратегија иновација и распоређивање**

Стратегије идентификује неопходне иновације а укључује одговарајуће управе и финансијске инструменте како би се осигурало брзо распоређивање резултата развијених у процесу истраживања. Примери су:

- Распоређивање паметних мобилних система као што је систем за управљање ваздушним саобраћајем у будућности (SESAR), европски систем за управљање у железничком саобраћају (ERTMS) и железничких информационих система, поморских системи надзора (SafeSeaNet ), речних информационих сервиса (RIS ), ITS, и следећих генерација мултимодалног управљања саобраћајем и информационих система.
- Дефинисање и распоређивање отворене стандардне електронске платформе за возила на бродској јединици, обављања разних функције, укључујући пуњења на путу.
- Израда плана за инвестирање у нову навигацију, праћење саобраћаја и комуникационих услуга које дозвољавају интеграцију информационих токова, системи за управљање и услуге мобилности засноване на европским интегрисаним мултимодалним информацијама и планом управљања. Демонстрациони пројекти за електро мобилност (и остала алтернативна горива), укључујући допуне и бензинској инфраструктуре и интелигентне транспортне система фокусиране нарочито у оним урбаним срединама у којима су нивои квалитета ваздуха често премашени.
- Смарт мобилност партнерства и демонстрациони пројекти за одржива транспортна решења за градски (укључујући демонстрацију за шеме за цене путовања итд).
- Мере за унапређење повећања стопе замене неефикасних и загађујућих возила.

## **26. Регулаторни оквир за иновативну превоз**

Идентификовање неопходних регулаторних услова оквирно кроз стандардизацију или пропис:

- Одговарајући стандарди за емисије CO<sub>2</sub> возила у свим режимима, где је неопходно допуњеним захтевима за енергетску ефикасност за решавање свих врста погонских система;
- стандарди возила за ниво емисије буке;
- Осигурати да CO<sub>2</sub> и емисије полутаната буду смањени под реалним условима вожње предлагајући најкасније до се 2013. ревидира тест циклуса за мерење емисије;
- Стратегијама за Јавне набавке треба да се обезбеди брзо усвајање нових технологија;

- Правилник о интероперабилности инфраструктуре за пуњење за чиста возила;
- Смернице и стандарди инфраструктуре за пуњења горива;
- Стандарди интерфејс за инфраструктуру-за-инфраструктуру, возила-на-инфраструктуру, и возило-за-возила комуникација;
- Услови приступа за превоз, подаци за потребе сигурности и безбедности;
- Спецификације и услови за превоз у вези паметног пуњења и платних система;
- Боље спровођење постојећих правила и стандарда.

## **2.2. Промовисање више одрживих навика**

### **27. Туристичке информације**

- Промовисање свести о доступности алтернатива индивидуалном конвенционалном превозу. (Вози мање, ходај и бициклирај, дељење аутомобила, паркинг и вожња, интелигентна карата итд)

### **28. Етикетирање возила за емисије CO<sub>2</sub> и ефикасност горива**

- Преглед Директиве о етикетирању тако да буде ефикаснија. Она ће, између осталог, разматрати повећање обима до лаких комерцијалних и Л-категорије возила, а усклађивање етикете за класа ефикасности горива и возила широм држава чланица.
- Подржати тржишта да прихвати штедњу горива, у одабиру типа гума код прописаних услова рада, одабир сигурне и нискобучних гуме.

### **29. Калкулатори карбонских отисака**

- Подстицање пословних шема заснованих на GHG сертификацији и развијање заједничких стандарда ЕУ у циљу процене карбонског отисака код сваког путничког и робног путовање са верзијама прилагођеним различитим корисницима, као што су компаније и појединци. То ће омогућити бољи избор и лакши маркетинг чистијих транспортних решења.

### **30. Еко-вожње и ограничења брзине**

- Укључите захтеве еколошке вожње у будућим изменама и директивама за возачке дозволе и предузети кораке за убрзавање распоређивања њихове примене у прилог еко-вожњи. Технике за уштеду горива треба да се развијају и промовишу у другим режимима – нпр. порекла континуирано за ваздухоплове.
- Испитати приступе код ограничавање максималне брзине код лаких комерцијалних друмских возила, како би се смањила потрошња енергије, побољшала безбедност на путевима и да би се осигурала једнакост.

## **2.3. Интегрисана Урбана мобилност**

### **31. Планови Урбане Мобилности**

- Успоставити процедуре и механизме за финансијску подршку на европском нивоу за припреми Ревизије урбане мобилности, као и Планове за урбану мобилност и успоставити Европску урбану мобилност семафора, заснованих на заједничким циљевима. Испитати могућност обавезног приступа за градове одређене величине, у складу са националним стандардима заснованим на смерницама ЕУ.
- Повезати регионални развој са актуеланим кохезионим фондовима код којих су аплицирали градове и региони, и независно их потврдили перформансама урбане мобилности и ревизијом сертификата одрживости.
- Испитати могућност европског оквира за подршку прогресивном спровођењу планова урбане мобилности у европским градовима.
- Интегрисати урбану мобилност у могућој иновацији Партнерство за паметне градове.
- Охрабрите велике послодавце да развију Корпоративне / Планове управљања мобилношћу.

### **32. ЕУ оквир за кориснике напајање урбаних путева**

- Развити валидан оквир за кориснике пуњења за урбане путеве и шеме ограничења приступа и њихове апликације, укључујући правни и проверени оперативни и технички оквир који покрива возила и инфраструктурне апликације.

### **33. Стратегија за скоро- 'нула-емисије за урбану логистику' 2030**

- Израдити препоруке које би омогућиле боље праћење и управљање урбаним теретним токовима (нпр. консолидација центара, величине возила у старим центрима, регулаторним ограничењима, шалтер за испоруке, неискоришћени речни потенцијал).
- Дефинисати стратегију за приближавање "нултој емисији за урбану логистику", која заокружује аспекте планирања земљишта, железница и река, пословну праксу и информације, пуњења и технолошке стандарде возила.
- Промовисање заједничких јавних набавки за ниске емисије код флота комерцијалних возила (комби возила, такси возила, аутобуси ...).

### **3. Модерна инфраструктура и ПАМЕТНО ФИНАНСИРАЊЕ**

#### **3.1. Саобраћајна инфраструктура: територијална кохезија и економски раст**

#### **34. Основна мрежа стратешке европске инфраструктуре - Европска мрежа за мобилност**

- Дефинисати у нових десет смерница за основну мрежу стратешке европске инфраструктуре интегришући источни и западни део Европске уније и обликовањем Јединствене европске транспортне зоне, планирајући одговарајуће везе са суседним земљама.
- Концентрисати европске акције у компонентама TEN-T мреже са највећом европском додатом вредношћу (недостајућих прекограничних веза, интермодалних прикључних тачака и кључних уских грла).
- Примените у великој размери интелигентне и интероперабилне технологије (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, итд) за оптимизацију капацитета и коришћење инфраструктуре.
- Проверити да код финансирања саобраћајне инфраструктура Европска унија узима у обзир изазове за потребе енергетске ефикасности и климатске промене (климатских отпорност код укупне инфраструктуре, пуњеља горива / станица за пуњење за чисте возила, избора грађевинских материјала ...).

#### **35. Мултимодални теретни коридори за одрживе транспортне мреже**

- Направити у контексту 'основне мреже' мултимодалних теретних коридора структуру за синхронизацију инвестиција у инфраструктурне радове и подржати ефикасне, иновативне и мултимодалне услуге превоза, укључујући железничке услуге за средње и велике удаљености.
- Подршка мултимодалном транспорту, наметањем пословања са унифицираним вагоном, стимулишући интеграцију унутрашњих пловних путева у транспортном систему и промовишући еко-иновације у теретном саобраћају. Подржати распоређивање нових возила и пловила и корекције.

#### **36. Критеријуми Екс-анте евалуацију пројеката**

- Увести критеријуме оцењивања пројеката екс-анте осигуравајући да се код инфраструктурних пројеката јасно покаже ЕУ да је додата вредност или да се заснива на 'услугама' и генерише довољно средстава.
- Унапредите процедуре за пројекте који су у интересу европског интереса, како би се осигурало (1) разумни рокови за комплетирање целог циклуса процедура; (2) комуникациони оквир који је у складу са имплементацијом пројекта; и (3) интегрисано

планирање које узима у обзир питања заштите животне средине у раним фазама поступка планирања.

- Увести PPP-скрининг за процес евалуације екс-анте како би се осигурало да је опција PPP пажљиво анализирана пре захтева за ЕУ средства која се траже.

### **37. Нови оквир финансирања за саобраћајну инфраструктуру**

- Развити финансирања инфраструктурног оквира са довољним условљавањем пружања подршке за завршетак TEN-T основне мреже као и друге инфраструктурне програме, који обухватају инвестиционе стратегије како TEN-T програма и кохезионих и структурних фондова, а имајући у виду приходе од транспортних активности.
- Пружање подршке ЕУ за развој и примену технологије које побољшавају ефикасност коришћења инфраструктуре и декарбонизацију (цене нове путне мреже и на системе наплате путарине, својим и програмима за унапређење капацитета).
- Повезати TEN-T финансирање са напредаком ка завршетку TEN-T основне мреже и обједињавањем националних ресурса дуж коридора.

### **38. Ангажовање приватног сектора**

- Успоставити повољног оквира за развој PPP: (1) увести формални скрининг TEN-T пројеката и идентификовати оне са PPP потенцијалом, (2) стварањем стандардизоване и предвидљиве PPP процедуре набавке за TEN-T пројекте током времена; и (3) ревидирати TEN-T прописе у складу с тим како би се прилагоди PPP процедури набавке и механизмима плаћања.
- У контексту сарадње успостављем оквира између служби Комисије и ERES , подстичући MS користити више PPP, признајући да нису сви пројекти погодни за овај механизам, и обезбедити одговарајућу стручност код држава чланице.
- Учествују у прављењу нових финансијских инструмената за транспортни сектор, посебно иницијативе обвезница за ЕУ пројекте.

### **3.3. Добијање праве цене и избегавање деформација**

#### **39. Паметне цене и порези**

##### **Фаза I (до 2016.)**

Трошкови превоза и порези треба да се реструктурирју. Они би требало да подупиру улогу промовисања европске конкурентности у транспортом, док укупни терет за сектор треба да одражава укупне трошкове превоза у погледу инфраструктуре и екстерних трошкова.

- Ревидирати опорезивање моторних горива са јасном идентификацијом енергетске и CO2 компоненте.
- За тешка теретна возила, фаза у обавезном задужењу инфраструктуре. Програм би увестио заједничку тарифну структуру компоненти трошкова, као што су повратак локалу трошкова од хабања, буке и загађења, тако да замене постојеће накнаде за кориснике.
- Процените постојеће шеме снабдевања аутопута и његову компатибилност договорити са ЕУ. Развити смернице за примену интернализације накнади за друмска возила, покривањем социјалних трошкова загушења, CO2 - ако није укључено у пореза на горива - локалног загађења, буке и несрећа. Обезбедити подстицаје државама чланицама које покрећу пилот пројекте за реализацију планова дуж тих смерница.
- Наставите са интернализацијом екстерних трошкова за све видове транспорта примењујући заједничке принципе узимајући у обзир специфичност сваког режима.
- Креирати оквир за издвајање прихода од транспорта за развој интегрисаног и ефикасног транспортног система.
- Издирти смернице које пружају разјашњење у вези јавног финансирања у различитим видовима транспорта и саобраћајне инфраструктуре, где је то потребно
- Преиспитати опорезивање превоза где је то потребно, односно повезивањем опорезивање возила на деловање на животну средину, размишљајући о могућем унапређењу да би се преиспитао постојећи систем ПДВ у вези превоза путника, и ревидирало опорезивање ауто компанија тако да елиминишу деформације и фаворизују развој чистих возила.

## **Фаза II (2016 до 2020)**

- Изградњом прве фазе, наставити са пуном и обавезном интернализацијом екстерних трошкова (укључујући буку, локално загађења и загушења на врху обавезних трошкова за надакнаду за хабање и оштећења) за друмски и железнички транспорт. Интернализацијом трошкова за локално загађење и буку у лукама и аеродромима, као и за загађење ваздуха на мору, а испитати обавезну примену интернационализације накнаде на свим унутрашњим пловним путевима на територији ЕУ. Развити мере на тржишту, засноване на даљем смањењу емисије гасова стаклене баште.

## **4. СПОЉНА ДИМЕНЗИЈА**

### **40. Транспорт у свету: Спољни димензија**

Транспорт је фундаментално међународни. Због тога је већина акција у овој Белој књизи повезана са изазовима који се односе на развој саобраћаја ван граница ЕУ. Отварање

тржишта трећих земаља и транспортних сервиса, услуга и инвестиција и даље има висок приоритет. Превоз је стога укључан у све наше трговинске преговоре (WTO, регионалне и билатералне). Флексибилне стратегије ће бити усвојене како би се осигурала стандардна водећа улоге ЕУ у области транспорта. У том циљу, Комисија ће се фокусирати на следеће области деловања:

- Проширити интерна правила тржишта кроз рад у међународним организацијама (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, међународним речним комисијама итд) и, према потреби, стећи пуноправно чланство у ЕУ. Промовишући европску безбедност, сигурност, приватност и еколошке стандарде широм света. Ојачајти транспортни дијалог са главним партнерима.
- Заокружити заједнички европски ваздушни простор од 58 земаља и 1 милијарде становника. Закључити свеобухватни споразум о ваздушним услугама са кључним економским партнерима (Бразил, Кина, Индија, Русија, Јужна Кореја, итд) и елиминисати инвестиционе ограничења ваздушног саобраћаја у трећим земљама. Промовишући распоређивање SESAR технологије у свету.
- Предузети акције у мултилатералним форумима и билатералним односима да се промовише политика циљева Беле књиге усмерене на енергетску ефикасност и климатске промене.
- Континуирано користити мултилатерални (у ICAO, IMO и WCO) и билатерални нивое који се баве питањем тероризма, које предвиђају међународни споразуми и побољшавају безбедносне дијалог са стратешким партнерима, почевши са САД. Сарађују на заједничким претњама, обукама официра трећих земаља, заједничких инспекција, спречавање пиратерије, итд Обезбедити признавање ЕУ концепта међународног система једностепене безбедности ".
- Развити оквир за сарадњу проширивањем наше транспортне и политике инфраструктуре нашим првим суседима, успостављањем бољих инфраструктурних веза и ближе интеграције тржишта, укључујући и за припрему планова континуиране мобилност.
- Сарадња са медитеранским партнерима у реализацији медитеранским поморске стратегије за побољшање поморске сигурности, безбедности и надзора.
- Предузети одговарајуће кораке за унапређење уклањање изузећа за број линијских пловидби за отпремањем на дестинацијама изван ЕУ.
- Изградити на потврђеним истраживањима и иновацијама партнерства налазећи заједничке одговоре на изазове везане за интероперабилност система за управљање саобраћајем, одрживих нискокарбонских горива, безбедности и сигурности.