

## 1.1 GHIDUL POLITICILOR AFERENTE CARTEI ALBE

Traducere din limba engleza

Transportul este factorul cheie in economia moderna. Cu toate acestea, este o permanenta contradictie intre societate, care solicita o mobilitate sporita si opinia publica, ce devine din ce in ce mai intoleranta la intarzierile cronice si slaba calitate a serviciilor de transport. Pe masura ce cerintele legate de transport cresc constant, raspunsul Comunitatii nu poate fi limitat doar la constructia unei noi infrastructuri sau deschiderea unor noi piete. Sistemul de transport trebuie imbunatatit pentru a indeplini cerintele unei dezvoltari sustinute si deschise, in conformitate cu concluziile stabilite de Consiliul European de la Gothenburg. Un sistem modern de transport trebuie sa fie sustinut atat din punct de vedere economic, social, cat si ecologic.

Planurile viitoare privind sectorul de transporturi trebuie sa tina cont de importanta sa economica. Cheltuielile totale ating aproximativ 1000 miliarde Euro, reprezentand mai mult de 10% din PNB (Produsul National Brut). In cadrul acestui sector sunt angajati mai mult de 10 milioane de oameni. Domeniul implica infrastructura si tehnologii ale caror costuri necesita lipsa erorilor de judecata. Datorita marimii investitiilor din domeniul transporturilor si rolului sau in dezvoltarea economica, autorii Tratatului de la Roma au prevazut o politica comuna a transporturilor cu reguli specifice.

### **I. Performanta combinata a politicii comune in domeniul transporturilor**

Pentru o lunga perioada de timp, Comunitatea Europeana nu a putut, sau nu a dorit, sa implementeze o politica comuna in domeniul transporturilor, asa cum era prevazuta in Tratatul de la Roma. Timp de 30 de ani, Consiliul de Ministri nu a putut sa materializeze propunerile Comisiei in actiuni. Abia in 1985, Curtea de Justitie a ajuns la concluzia ca, Consiliul a esuat in actiunile sale si ca Statele Membre trebuiau sa accepte posibilitatea Comunitatii de a legifera.

Mai tarziu, Tratatul de la Maastricht a repus in drepturi fundamentele politice, institutionale si bugetare aferente politicii de transporturi. Pe de o parte, unanimitatea a fost inlocuita, in principiu, de majoritatea calificata cu toate ca, in practica, deciziile Consiliului inca mai tind sa fie unanime. Parlamentul European, ca urmare a prerogativelor sale in procedura co-decizionala, este deasemenea o legatura esentiala in cadrul procesului decizional, asa cum a dovedit in decembrie 2000, prin decizia sa istorica de a deschide complet in anul 2008 piata de transport feroviar. Mai mult, Tratatul de la Maastricht a inclus conceptul de

retea trans – Europeana, ceea ce a facut posibila elaborarea unui plan pentru infrastructura de transport la nivel european cu ajutorul finantarii Comunitare.

Astfel, prima Carta Alba a Comisiei privind dezvoltarea viitoare a politicii comune de transport a fost publicata in Decembrie 1992. Principiul director al documentului a fost deschiderea pietei de transport. In ultimii 10 ani si mai mult chiar, obiectivul a fost, in general, indeplinit, cu exceptia sectorului rutier. In zilele noastre, camioanele nu mai sunt fortate sa se intoarca goale dupa livrarile internationale. Ele pot ridica si transporta bunuri in interiorul Statelor Membre, altele decat tara de origine. Transportul rutier a devenit o realitate. Transportul aerian a fost deschis unei pietei competitive care nu mai poate fi pusa in discutie in prezent, mai ales ca nivelul de securitate a atins cel mai inalt nivel in momentul actual. Aceasta deschidere aduce beneficii primare industriei din cadrul Europei, determinand o crestere a traficului aerian mai rapida decat cresterea economiei.

Primul avantaj real pe care l-a adus politica de transport comun este scaderea preturilor consumatorilor, combinata cu o calitate mai ridicata a serviciilor si o arie mai larga de alegeri, cu toate ca stilul de viata si obiceiurile consumatorilor europeni sunt in continua schimbare. Mobilitatea personala, care a crescut de la 17 km pe zi in anul 1970 la 35 km in anul 1998, este acum mai mult sau mai putin considerata un drept dobandit.

Al doilea avantaj al acestei politici, dincolo de rezultatele obtinute in cadrul programelor de cercetare a fost dezvoltarea unor tehnici moderne in cadrul european al interoperabilitatii. Proiectele lansate la sfarsitul anilor 1980 sunt acum fructificate, prin simboluri ca reseaua de transport feroviar de mare viteza si programele de navigatie prin satelit Galileo.

Cu toate acestea, se regreta faptul ca tehnicile moderne si infrastructura nu au fost intotdeauna adecvate managementului companiilor, in special al companiilor feroviare.

Dincolo de deschiderile de succes ale pietei de transport din ultimii 10 ani, problema ramane finalizarea pietei interne care intampina dificultati in acceptarea problemelor generate de competitie, rezultate ca urmare a lipsei de armonizare fiscala si sociala. Faptul ca nu a existat o evolutie a dezvoltarii armonioase a politicii comune de transport este principalul motiv al problemelor intampinate in prezent, dupa cum urmeaza:

- cresterea inegala intre diferitele moduri de transport. In timp ce aceasta reflecta faptul ca anumite moduri de transport s-au adaptat mai bine nevoilor unei economii moderne, este deasemenea un semn al faptului ca nu toate costurile externe au fost incluse in pretul de transport si ca anumite regulamente sociale si de

siguranta nu au fost respectate, cu precadere in domeniul transportului rutier. In mod consecvent, drumurile reprezinta in prezent un procent de 44% din piata de transport a bunurilor, in comparatie cu 41% reprezentand piata de transport naval, 8% feroviar si 4% transport naval intern. Predominanta componentei rutiere este si mai bine evidentiata in cazul transportului de persoane, domeniul rutier reprezentand 79% din piata, in timp ce transportul aerian, cu 5%, este pe punctul de a depasi pozitia transportului feroviar, care a atins procentul de 6%;

- blocajele pe drumurile nationale si pe rutele de cai ferate din orase sau din aeroporturi;

- efectele nocive asupra mediului si asupra sanatatii publice si, desigur, numarul mare de accidente rutiere.

## **II. Blocajele: efectul lipsei unui echilibru intre modurile de transport**

In anul 1990, Europa a inceput sa se confrunte cu blocaje pe anumite rute si in anumite noduri. Problema incepe sa ameninte competitivitatea economica.

Paradoxal, blocajele contribuie in lant la izolarea unor anumite regiuni, acolo unde este o nevoie reala de a imbunatati legaturile cu pietele centrale, precum si asigurarea coeziunii regionale in cadrul UE. Pentru a parafraza o faimoasa zicala referitoare la centralizare, am putea spune ca Uniunea Europeana este amenintata de sugrumarea centrului si paralizarea extremitatilor.

Acesta a fost un avertisment real facut in anul 1993 prin Carta Alba, referindu-se la cresterea economica, competitivitate si ritmul de angajare. Blocajele de trafic nu sunt numai exasperante, ele implica si anumite costuri pentru Europa, datorita costurilor de productivitate. Sugrumarile sau legaturile lipsa din infrastructura, lipsa interoperabilitatii intre modurile si sistemele de transport sunt reale probleme. Retelele sunt arterele unei singure piete. Ele sunt elementul vital al competitivitatii si o disfunctie este imediat reflectata in pierderea unor oportunitati de a crea noi piete sau de a dezvolta profesional anumite segmente.

Daca majoritatea blocajelor de trafic afecteaza zonele urbane, reseaua de transport trans-Europeana sufera ea insasi in mod crescut datorita congestiilor cronice. De exemplu, o retea rutiera de 7500 km intampina dificultati pe aproximativ 10% din lungimea acesteia. Un numar de 16000 km de retea feroviara intampina congestii pe aproximativ 20% din lungimea sa. Un total de 16 aeroporturi principale ale Uniunii Europene a inregistrat intarzieri mai mari de un sfert de ora la mai mult de 30% din zborurile sale. Toate cumulate, aceste intarzieri produc un consum de 1,9 miliarde de litri de combustibil, ceea ce reprezinta aproximativ 6% din consumul anual de combustibil.

Datorita congestiilor, exista riscuri serioase ca Europa sa isi piarda competitivitatea economica. Cel mai recent studiu referitor la acest subiect a aratat ca, costurile externe datorate blocajelor de trafic reprezinta 0,5% din PNB-ul comunitar. Previziunile de trafic pentru urmatorii 10 ani arata ca lipsa unei actiuni va cauza cresterea semnificativa a congestiilor rutiere pana in anul 2010. aceste costuri atribuite congestiei vor creste deasemenea cu 142%, atingand 80 miliarde Euro/an, reprezentand 1% din PNB-ul Comunitatii.

Motivatia partiala a acestei situatii este data de faptul ca utilizatorii nu acopera intotdeauna costurile pe care le genereaza. Intr-adevar, structura pretului nu reflecta toate costurile infrastructurii, congestiile, pagubele cauzate mediului si accidentele. Aceasta este deasemenea rezultatul slabei organizari a sistemului european de transport, precum si a esecului de a folosi in mod optim mijloacele de transport si tehnologiile noi.

Saturarea rutelor majore se datoreaza partial intarzierilor in finalizarea infrastructurii retelei trans-Europene. Pe de alta parte, in zone marginase, unde traficul este prea redus pentru a se asigura viabilitatea infrastructurii noi, intarzierea in dezvoltarea infrastructurii inseamna ca aceste regiuni nu pot fi conectate adecvat. Consiliul european de la Essen organizat din 1994 a identificat un numar de proiecte prioritare majore care au fost incorporate secvential in planurile cadru adoptate de catre Parlament si Consiliu, ceea ce a asigurat o baza pentru cofinantarea Uniunii Europene a retelei de transport trans-Europene. Costul total a fost estimat la aproximativ 400 miliarde de Euro la acea data. Metoda de dezvoltare a retelei trans-europene asa cum a fost introdusa prin Tratatul de la Maastricht mai are pana sa atinga maturitatea. Pana in prezent, doar o cincime din proiectele de infrastructura adoptate de Consiliu si Parlament prin ghidurile comunitare au fost finalizate. Unele proiecte majore sunt in prezent finalizate, dupa cum urmeaza: Aeroportul Spata, trenul de mare viteza dintre Bruxelles si Marsilia si podul tunel Oresunt, care leaga Danemarca si Suedia, dar in mult prea multe cazuri sectoarele nationale de retele sunt aproape suprapuse, asta insemnand ca ele pot fi considerate trans-europene pe termen mediu. Prin extrapolare, exista deasemenea problema conectarii cu infrastructura prioritara identificata in tarile candidate ("coridoare"), ale caror costuri au fost estimate la aproape 100 miliarde in Agenda 2000.

Nu a fost posibila indeplinirea cerintelor semnificative de investitie prin imprumuturi la nivel comunitar, asa cum a propus Comisia in 1993. Lipsa capitalului public si privat trebuie sa fie depasita prin politici inovatoare privind taxarea/finantarea infrastructurii. Finantarea publica trebuie sa fie mai selectiva si sa se concentreze asupra proiectelor majore necesare pentru imbunatatirea coeziunii teritoriale a Uniunii, precum si concentrarea acesteia asupra investitiilor care optimizeaza capacitatea infrastructurii si ajuta la inlaturarea dificultatilor.

Cu toate acestea, in aceasta conexiune, indepartandu-ne de problema fondurilor alocate retelei rutiere trans-Europene care sunt limitate la suma de aproximativ 500 milioane euro/an si sunt alocate in mod prioritar retelei de transport rutier, este clar ca mai mult de jumatate din cheltuielile pentru infrastructura de transport, incluzand fondurile de coeziune si imprumuturile acordate de Banca Europeana de Investii, au favorizat, la cererea Statelor Membre, componenta rutiera in detrimentul componentei feroviare. Trebuie specificat ca densitatea retelei de autostrazi din tari precum Grecia si Irlanda este inca cu mult sub media Comunitatii din anul 1998. In contextul unei dezvoltari sustinute, finantarea comunitara trebuie redirectionata in scopul asigurarii prioritatii caii ferate, transportului naval si transportului maritim intern.

### **III. Cresterea domeniului transporturilor intr-o Uniune Europeana extinsa**

Este greu de conceput o crestere economica viguroasa care poate crea locuri de munca si bunastare fara un sistem eficient de transport care permite avantaje depline ce pot fi luate in considerare de piata interna si de schimburile globale. Cu toate acestea, la inceputul secolului 21, desi intram in era unei societati informatizate, nimic nu a incetinit dorinta de calatorie. Categorical, opusul acestei idei este confirmat. Multumita internetului, oricine poate comunica acum cu oricine si poate comanda bunuri de la o distanta considerabila, bucurandu-se in acelasi timp si de posibilitatea de a vizita locuri sau de a merge si de a-si alege produsele pe care le doreste. Cu toate acestea, tehnologia informatica furnizeaza dovada unui transport fizic reducerii cererii de transport fizic prin prin facilitarea muncii si serviciilor monitorizate.

Exista doi factori cheie in spatele acestei cresteri continue a cerintelor de transport. Pentru transportul de pasageri, factorul determinant este cresterea spectaculoasa a utilizarii masinilor. Numarul de masini s-a triplat in ultimii 30 de ani, cu o crestere de 3 milioane de masini in fiecare an. Cu toate ca nivelul numarului de masini este putin probabil in curs de stabilizare in majoritatea tarilor din UE, fapt care nu este valabil in statele candidate, exista o explicatie logica: masina este simbolul libertatii de miscare. Pana in anul 2010, largirea UE va conduce la cresterea substantiala a parcului de masini.

In ceea ce priveste transportul de bunuri, cresterea se datoreaza unei palete largi de schimbari in economia UE si in sistemul de productie. In ultimii 20 de ani, economia de stoc s-a transformat intr-o economie de flux. Acest fenomen este explicat de realocarea din cadrul unor industrii – in particular a bunurilor cu un numar de intrari ridicat – prin care se doreste reducerea costurilor de productie, cu toate ca locurile de productie sunt la sute, chiar mii de km de locul de asamblare sau de desfacere. Desfiintarea frontierelor din cadrul Comunitatii a condus la stabilirea unui sistem de productie “actualizat automat” sau “stoc reinnoibil”.

In conditiile in care nu vor fi adoptate noi masuri pana in 2010 in Uniunea Europeana astfel incat Grupul celor 15 (G15) sa poata folosi mai rational avantajele fiecarui mod de transport, cresterea traficului greu va fi de aproximativ 50% fata de nivelul din 1998. Aceasta inseamna ca regiuni si rute principale de transport, care sunt deja congestionate, vor trebui sa gestioneze trafic marit. Cresterea economica puternica asteptata in statele candidate si legaturile imbunatatite cu regiunile periferice vor creste deasemenea fluxurile de transport in special traficul rutier de marfa. In 1998, tarile candidate exportasera mai mult decat dublul volumului din 1990 si importasera de 5 ori volumul din 1990.

Cu toate ca, in conformitate cu planificarile economice, tarile candidate au mostenit un sistem de transport care incurajeaza transportul rutier, distributia modala inclina balanta in favoarea transportului rutier din 1990. Intre 1990 si 1998, transportul rutier a crescut cu 19.4% in timp ce, in aceeasi perioada, transportul feroviar a scazut cu 43.5% desi – de acest lucru ar putea sa beneficieze Uniunea Europeana largita – nivelul mediu este mult mai ridicat decat nivelul comunitar.

Adoptarea masurilor drastice care sa schimbe balanta intre mijloacele de transport – chiar daca ar fi fost posibil – ar putea destabiliza intregul sistem de transport si ar avea consecinte negative asupra economiilor statelor candidate. Integrarea sistemelor de transport ale acestor state constituie o provocare majora la care masurile propuse trebuie sa raspunda.

#### **IV. Nevoia integrarii transporturilor intr-o dezvoltare sustinuta**

In cazul largirii Uniunii Europene, o noua cerinta imperativa a luat fiinta – integrarea transportului intr-o dezvoltare sustinuta – in scopul adaptarii la politica comuna de transporturi. Acest obiectiv, asa cum este introdus prin Tratatul de la Amsterdam, trebuie sa indeplineasca strategia de protectie a mediului din cadrul politicilor comunitare.

Consiliul European de la Gothenburg a plasat intermodalitatea intre modurile de transport in mijlocul strategiei de dezvoltare sustinuta. Aceste obiective ambitioase pot fi atinse deplin in urmatoorii 10 ani. Masurile prezentate in Carta Alba sunt considerate pasi esentiali in dezvoltarea unui transport sustinut care se plaseaza in mod ideal intr-o marja de timp de 30 de ani, in vederea realizarii acestora.

Asa cum s-a stabilit in Carta Verde a Comisiei din anul 2000, cu privire la furnizarea energiei electrice, in anul 1998 consumul de energie din domeniul transportului a fost principala cauza de emisie a CO<sub>2</sub>, in procent de 28%. In concordanta cu ultimele estimari, daca nu se iau masuri pentru reversul cresterii

emisiilor de CO<sub>2</sub>, se asteapta o crestere a acestora cu 50%, atingandu-se 1113 bilioane de tone in anul 2010, in comparatie cu 739 milioane de tone inregistrate in anul 1990. inca o data, transportul rutier este principalul vinovat pentru eliberarea a 84% din emisiile de CO<sub>2</sub> din atmosfera. Cu toate acestea, motoarele cu combustie interna sunt de mare notorietate, ca urmare a eficientei energetice scazute, in principal ca urmare a folosirii unei mari parti pentru deplasarea vehiculelor.

Reducerea dependentei directe de petrol de la nivelul curent de 98% prin utilizarea unor combustibili alternativi astfel incat sa se realizeze imbunatatirea eficientei energetice aferente tuturor modurilor de transport, este atat o necesitate ecologica, cat si o provocare tehnologica.

In acest context, eforturile realizate in acest sector pentru a se prezerva calitatea aerului si combaterea zgomotului trebuie continuate in scopul indeplinirii nevoilor de protectie a mediului si stimularea competitivitatii din cadrul sistemului de transport si economic. Extinderea va avea un impact considerabil asupra cerintelor mobilitatii. Aceasta va implica eforturi mai mari in scopul depasirii unor limite in mod gradual, granite stabilite intre cresterea economica si cresterea nevoii de transport si realizarea unei schimbari intre modurile de transport, dupa cum s-a precizat in cadrul Consiliului European de la Gothenburg. O astfel de schimbare nu poate fi comandata imediat, mai ales ca urmare a deteriorarii importantei retelei feroviare in favoarea retelei rutiere, aceasta confruntandu-se cu o marginalizare (8%), trenurile de transport de bunuri luptandu-se ca urmare a vitezei lor limitate de 18 km / ora. Cu toate acestea, aceasta este o situatie inevitabila in economia moderna, un exemplu concret fiind SUA, unde bunurile sunt livrate in proportie de 40% prin intermediul cailor ferate.

O ecuatie complexa care trebuie solutionata in scopul indeplinirii cerintelor de transport este:

- cresterea economica va genera aproape automat nevoi mai mari de mobilitate, cu o crestere estimat a cererii de 38% pentru serviciile de transport de bunuri si 24% pentru pasageri;
- extinderea va genera o explozie a fluxurilor de transport din cadrul Statelor membre, in special in zonele de granita;
- saturarea arterelor majore combinate cu accesibilitatea in toate zonele marginase si modernizarea infrastructurii in tarile candidate vor necesita investitii majore.

Acesta este contextul in care trebuie sa luam in considerare optiunea separarii cresterii economice de cresterea din domeniul transporturilor, idee pe care se bazeaza Carta Alba.

- o solutie simplista ar fi comandarea unei reduceri a mobilitatii persoanelor si bunurilor si impunerea unei redistribuiri intre modurile de transport. Cu toate acestea, aceasta este o idee lipsita de realitate deoarece comunitatea nu are nici puterea, nici mijloacele de a stabili o limita de trafic in orase sau pe drumuri sau sa impuna transportul combinat de marfuri. Pentru a da un singur exemplu pentru probleme subsidiare, trebuie amintit ca mai multe state membre contesta decizia comunitatii de a interzice accesul vehiculelor grele pe drumurile publice in week-end-uri. Mai mult, masuri dirijiste necesita armonizarea urgenta a accizelor pe combustibil, inasa in urma cu cateva luni, statele membre au abordat modalitati diferite de taxare ca urmare a cresterii costurilor combustibililor.

Avand in vedere puterile la nivelul UE, trebuie luate in considerare 3 posibile optiuni ce deriva dintr-o viziune economica.

- Prima abordare (A) consta in focalizarea transportului rutier pe taxarea unica. Aceasta optiune nu trebuie acompaniata de masuri complementare corelate cu alte moduri de transport. Pe termen scurt, situatia se poate imbunatati prin niveluri imbunatatite de incarcare ale vehiculelor si a ratelor de ocupare a vehiculelor de transport pasager, ca urmare a cresterii preturilor. Cu toate acestea, lipsa unor masuri de revitalizare a altor moduri de transport, in special castigurile minore din productivitatea retelei feroviare sau insuficienta capacitatii infrastructurii, fac imposibila sustinerea ideii intermodalitatii transporturilor.

- A doua abordare (B) se concentreaza deasemenea pe preturile practicate de transportul rutier, dar aceasta este insotita de masuri de crestere a eficientei economice ale altor moduri de transport (o calitate sporita a serviciilor, logisticii, tehnologiei). Cu toate acestea, aceasta abordare nu include investitii intr-o infrastructura noua si nu acopera masuri specifice pentru a face schimburi in scopul realizarii unei balante a modurilor de transport. Deasemenea nici nu asigura coeziunea regionala imbunatatita. Se poate asigura o intermodalitate, inasa nu se poate intezece preponderenta transportului rutier, desi acesta este cel mai poluant dintre toate. Nu este deci suficienta asigurarea intermodalitatii si nu contribuie la o dezvoltare sustinuta asa cum era prevazuta de Consiliul European de la Gothenburg.

- A treia abordare (C), pe care se bazeaza Carta Alba, cuprinde o serie de masuri menite sa revitalizeze modurile alternative de transport si investitia in reseaua de transport trans-Europeana. Aceasta abordare integrata va permite ca nivelurile de piata ale celorlalte moduri de transport sa revina la nivelurile din 1998, conducand la imbunatatirea balantei sistemelor pana in anul 2010. Aceasta abordare este mai ambitioasa decat pare, avand in vedere inclinarea istorica a balantei in favoarea sistemului rutier in ultimii 50 de ani. Aceasta abordare este similara celei insusite de Consiliul European de la Gothenburg, care considera balanta

intermodalitatii ca pe o politica de investitie in infrastructura de cale ferata, schimburile pe caile navigabile si operatiile intermodale. Prin implementarea a circa 60 de masuri stabilite prin Carta Alba, se va obtine o delimitare clara intre legaturile stabilite intre cresterea economica si cresterea transportului, cu toate ca nu se pot stabili interdictii. Se vor inregistra cresteri reduse in domeniul rutier ca urmare a balantarii acestuia cu celelalte sisteme de transport (o crestere de 38% fata de 50% intre 1998 si 2010). Aceasta evolutie va fi si mai evidenta in cazul transportului prin intermediul masinilor personale (cresterea cu 21% fata de cresterea cu 43% a PNB)

## **V. Nevoia unei strategii multilaterale superioare politicii europene de transport**

Obiectivul – neatins inca - al balantarii modurilor de transport implica implementarea unor programe ambitioase pentru atingerea masurilor propuse de politica din transportul rutier, in cadrul Cartei Albe, cu aplicabilitate pana in 2010, dar ia in considerare si masurile consistente la nivel national si local in contextul unor alte politici:

- politici economice ce sunt formulate luand in calcul anumi factori care contribuie la cererea crescuta pentru serviciile de transport, in special factori legati de modelul de productie cu reinnoire automata si rotatia stocurilor;
- politica de ocupare a zonelor urbane si de folosire a terenurilor in scopul evitarii unor cresteri lipsite de necesitate pentru mobilitate, cauzate de lipsa de planificare a distantelor dintre casa si locul de munca;
- politica sociala si educativa, cu o mai buna organizare a modelelor de lucru si a orelor de curs, avand ca scop evitarea aglomerarii traseelor rutiere, in general in cadrul traficului, dar si in perioada de finalizare a week-end-urilor, cand se inregistreaza un numar ridicat de accidente rutiere;
- politica de transport urban din cadrul marilor orase, care se lupta cu echilibrarea serviciilor publice si ratiunea utilizarii masinilor personale, in concordanta cu limitele de CO2 impuse de normativele europene, pentru descresterea curbei inregistrate in emisia de CO2, va fi lasata la latitudinea oraselor;

- politica bugetara si fiscala pentru obtinerea internalizarii depline a costurilor externalizate – in particular in domeniul mediului – si finalizarea unei retele trans-europene care sa isi merite numele;
- politica competitivitatii pentru a se asigura deschiderea pe piata, in special in sectorul feroviar, nu este marginalizata de anumite companii dominante deja existente pe piata si nu implica decaderea calitatii serviciilor publice;
- politica de cercetare a transporturilor pentru care se fac mari eforturi pentru a se atinge un nivel privat cu mult mai consistent, de-a lungul zonelor de cercetare situate de-a lungul retelei trans-Europene.

Evident, un numar de masuri identificate in cadrul Cartei Albe, cum ar fi locatia unei masini, pot imbunatati calitatea serviciilor publice si obligatia de a transporta marfuri prin intermediul retelei feroviare in detrimentul celei rutiere, fiind probleme ce implica decizii la nivel national si regional si nu la nivel comunitar.

## **1.2 PRINCIPALELE MASURI CUPRINSE IN CARTA ALBA**

Carta Alba propune un numar de 60 de masuri specifice ce trebuie luate in considerare la nivel european in cadrul politicii de transport. Acesta include un program de actiuni extins pana in anul 2010, cu borne kilometrice de-a lungul caii, cu simulari si verificari intermediare, in cursul anului 2005, pentru a se verifica precizia obiectivelor ce trebuie atinse sau ajustarile necesare.

Propunerile detaliate, care vor trebui aprobate de catre Comisie, se vor baza pe liniile directoare.

### **Revitalizarea retelei feroviare**

Transportul feroviar este considerat un sector strategic, in cadrul caruia intermodalitatea cu alte sisteme de transport depinde in mod particular de transportul de bunuri. Revitalizarea acestui sector presupune competitie intre companiile de transport feroviar. Crearea unei noi retele de transport feroviar presupune o competitie acerba in acest domeniu, care ar trebui sa incurajeze restructurarea companiilor lipsite de fiabilitate, luandu-se in calcul si aspectele sociale si conditiile de munca. Prioritatea este deschiderea pe piata, nu numai pentru serviciile internationale, asa cum s-a decis in decembrie 2000, dar si pentru cabotajul pe pietele nationale (pentru a se evita rulara unor trenuri goale) si pentru serviciile de transport international. Aceasta deschidere pe piata trebuie sa fie acompaniata de armonizarea viitoare din domeniul interoperabilitatii si sigurantei.

Incepand cu anul viitor, Comisia va propune un pachet de masuri care sa restaureze credibilitatea, in termeni de regularizare si punctualitate, in ceea ce priveste operatorii implicati si traficul. Pas cu pas, o retea feroviara trebuie sa fie dedicata in exclusivitate serviciilor de bunuri asa incat, in mod comercial, companiile feroviare sa dea o la fel de mare importanta transportului de bunuri si de marfuri.

### **Imbunatatirea calitatii sectorului de transport rutier**

Cel mai mare avantaj al transportului rutier este capacitatea de a transporta bunuri pe intreg teritoriul Europei, avand parte de o flexibilitate si de costuri reduse. Acest sector este de neinlocuit, dar pozitia sa economica este mai instabila ca niciodata. Zonele marginase din transportul rutier sunt in continuu

declin ca urmare a fragmentarii teritoriale si preturilor diferite practicate de industrie. Aceste tentative ale companiilor rutiere de reducere a preturilor s-au regasit in efectele sociale.

Comisia va propune o legislatie care sa permita armonizarea unor clauze precise in contractele sale, in scopul protejarii unor contracte, astfel incat sa nu se permita revizuirea tarifelor in contextul cresterii costurilor combustibilului.

Schimbarile vor cere deasemenea modernizari ale cailor, in care serviciile de transport rutier sunt operative, simultan derulandu-se armonizarea legislativa cu cea a drepturilor muncitorilor din domeniu. Masuri paralele vor fi necesare pentru a se armoniza si apropia procedurile de inspectie, in scopul realizarii unei competitivitati corecte.

### **Promovarea transportului maritim si fluvial**

Transportul maritim pe distante scurte reprezinta un mod care poate conduce la eliminarea congestiilor de trafic din infrastructura rutiera.

Modalitatea de revizuire a transportului naval pe distante scurte consta in constructia unor autostrazi maritime viabile prevazute in cadrul de lucru al master-planului pentru reseaua de transport pan – european. Aceasta va impune conexiuni mai bune intre porturi, reseaua feroviara si retelele de transport fluvial, paralel cu imbunatatirea calitatii serviciilor portuare. Anumite legaturi de livrare (in particular, acelea care furnizeaza modalitati de evitare a strangularilor de trafic- Alpii, Pirineii, frontiera cu Germania si Polonia) vor deveni parti componente ale retelei de transport trans-europeana. Asa cum sunt caile rutier si feroviar.

Uniunea Europeana trebuie sa stabileasca reguli de siguranta maritima pentru a se evita rezultate precum dezastrul Erika. Pentru a se combate arborarea unor insemne portuare nationale, Comisia, in colaborare cu Organizatiile Maritime Internationale si Organizatiile Internationale de Lucru, vor propune incorporarea unor reguli sociale minimale pentru inspectiile navelor si pentru dezvoltarea unui management al sistemelor de trafic maritim european. In acelasi timp, pentru a se promova arborarea unui singur steag care sa reprezinte navele inregistrate ale Comunitatii, Comisia va propune o directiva bazata pe sistemul de taxare al tonajului, modeland legislatia dezvoltata de anumite state membre.

Pentru a imbunatati pozitia transportului pe apele teritoriale, care, prin natura sa, este intermodal, ramurile marine trebuie sa fie stabilite si relationarea sistemelor de transport trebuie asigurata prin

permiterea unui servicii avand o continuitate anuala. Mai mult, o armonizare mai mare a cerintelor tehnice pentru vasele de transport naval, avand certificare de atestare a calitatii si a conditiilor sociale pentru echipaje vor influenta deasemenea pozitiv si dinamic domeniul.

### **Stabilirea unei balante intre cresterea transportului aerian si protectia mediului**

In zilele noastre, in contextul unei singure piete si a unei singure monede, nu exista inca un singur cer al Europei. Uniunea Europeana sufera de suprafragmentarea spatiului aerian ca urmare a managementului sau de trafic aerian, care conduce la intarzierea zborurilor, la pierderi de combustibil, punand companiile aeriene europene intr-o competitivitate dezavantajoasa. Este asadar imperativ sa se implementeze pana in anul 2004, o serie de propuneri specifice de stabilire a legislatiei Comunitatii referitoare la traficul aerian si introducerea unei cooperari efective intre autoritatile militare si Eurocontrol.

Reorganizarea spatiului aerian european trebuie insotita de o politica prin care sa se asigure extinderea capacitatii aeroporturilor in legatura cu noile regulamente pentru reducerea zgomotului si poluarii cauzate de traficul aerian

### **Transformarea intermodalitatii in realitate**

Intermodalitatea are o importanta fundamentala in dezvoltarea alternativelor competitive pentru transportul rutier. S-au inregistrat cateva realizari palpabile, in afara de cateva cai de acces mai insemnate cu legaturi feroviare si navale bune. In acest sens trebuie intreprinse actiuni prin care sa se asigure integrarea completa a modulelor care ofera o capacitate de transport in ceea ce priveste legaturile intr-un lant de transport eficient administrat care sa reuneasca toate serviciile de transport. Trebuie sa aiba prioritate armonizarea tehnica si interoperabilitatea intre sisteme, in special pentru containere. In plus, noul Program comunitar de sprijin "Marco Polo" axat pe initiativele inovatoare, in special pe promovarea autostrazilor maritime, in scopul de face din intermodalitate mai mult decat un simplu slogan si de a o transforma intr-o realitate competitiva, viabila economic.

### **Construirea retelei trans - Europene de transport**

Avand in vedere saturarea anumitor artere importante si a poluarii constante, pentru Uniunea Europeana este esentiala finalizarea proiectelor transeuropene deja stabilite. Din acest motiv, Comisia intentioneaza sa propuna revizuirea liniilor directe adoptate de catre Consiliul si Parlamentul European, care vor fi limitate pana la asigurarea finantarii pentru proiectele actuale. In concordanta cu concluziile

adoptate de catre Consiliul European de la Gothenburg, Comisia propune ca revizuirea liniilor directe ale Comunitatii sa se axeze pe eliminarea zonelor cu trafic ingreunat din reseaua feroviara, finalizarea rutelor identificate ca prioritare pentru absorbtia fluxurilor de trafic generate de dezvoltarea in special a regiunilor de frontiera, si imbunatatirea accesului la zonele izolate. Dezvoltarea retelei secundare va ramane o prioritate a Fondului Structural pentru a imbunatati accesul la reseaua de transport transeuropeana.

In acest context lista celor 14 proiecte prioritare aprobate de catre Consiliul European de la Essen si incluse in decizia Parlamentului European si a Consiliului din anul 1996 cu privire la liniile directe pentru reseaua de transport transeuropeana trebuie amendata. A fost deja finalizat un numar de proiecte majore si vor mai fi adaugate sase noi proiecte (Galileo sau rute feroviare de inalta capacitate prin Pirinei).

Pentru a garanta dezvoltarea cu succes a retelei transeuropene de transport va fi facuta in paralel o propunere de amendare a regulilor de finantare pentru a permite Comunitatii sa aiba o contributie maxima de pana la 20% din costul total la proiectele feroviare de trecere a frontierei prin traversarea barierelor naturale dar oferind o rambursare mica a valorii adaugate transeuropene, precum ruta Lyon-Turin deja aprobata ca proiect prioritar de catre Consiliul European Essen. Proiectele de eliminare a zonelor cu trafic ingreunat in zonele de frontiera cu tarile candidate pot obtine 20%.

In 2004 Comisia va prezenta o revizuire mai extinsa a retelei transeuropene de transport axata in special pe introducerea termenului de "autostrazi maritime", dezvoltarea capacitatii aeroporturilor, conectarea mai eficienta a zonelor izolate la continentul european si conectarea retelelor tarilor candidate la retelele tarilor Uniunii Europene.

Dat fiind nivelul scazut al finantarii de la bugetele nationale si posibilitatile limitate de parteneriate publice/private, sunt necesare solutii inovatoare bazate pe comasarea veniturilor din taxele de drum. Pentru a finanta o infrastructura noua inainte sa se obtina primele venituri din operarea ei, trebuie sa fie posibla constituirea unor fonduri nationale sau regionale din taxari sau taxele utilizatorilor colectate pe intreaga zona sau pe rutele concurente. Regulile Comunitatii vor fi amendate pentru a oferi posibilitatea de alocare a unei parti din veniturile din taxele de drum construirii infrastructurii celei mai favorabile mediului. Finantarea infrastructurii feroviare in Alpi din taxarea vagoanelor cu incarcatura mare este un exemplu al acestei abordari, precum si din taxele impuse de Elvetia, in special pentru incarcaturile din comunitate, pentru finantarea proiectelor feroviare importante.

### **Imbunatatirea sigurantei rutiere**

Deși transportul este considerat esențial pentru binele societății și al fiecărei persoane, din ce în ce mai mult începe să fie perceput ca fiind un potențial pericol. Sfârșitul secolului 20 a fost deteriorat de o serie de accidente dramatice de cale ferată, dezastrul Concorde și naufragiul vasului Erika, ce rămân întipărite în memorie. Totuși, gradul de acceptare a acestei lipse de siguranță nu este întotdeauna unul logic. Altfel cum ar putea fi explicată o toleranță relativă față de accidente, când în fiecare an sunt 41 000 de morți pe drumuri, acest lucru reprezentând echivalentul raderii de pe harta a unui oraș de mărime medie. În fiecare zi totalul oamenilor omorâți pe drumurile europene este practic același cu prăbusirea unui avion de mărime medie. Victimele accidentelor rutiere au costat societatea zeci de miliarde de euro dar costurile umane sînt incalculabile. De aceea, Uniunea Europeană ar trebui să-și stabilească ca scop reducerea numărului victimelor până la jumătate până în 2010. Garantarea siguranței traficului în orașe este o precondiție pentru, de exemplu, dezvoltarea ciclismului ca mijloc de transport.

Trebuie spus că Statele Membre sînt foarte neîncrezătoare în ceea ce privește acțiunea la nivel comunitar, fie că este vorba despre centurile de siguranță pentru copii în autobuze sau armonizarea nivelului maxim de alcoolemie permis care, au fost discutate în ultimii 12 ani. Până în 2005 Comisia intenționează să acorde prioritate schimburilor de bună practică, dar își rezervă dreptul să propună legislație dacă nu există nici o scădere în numărul accidentelor, cu atât mai mult cu cât cifrele sînt încă mari în țările candidate.

În viitorul apropiat, comisia va propune două măsuri numai pentru rețeaua Trans-Europeană. Prima va fi armonizarea semnelor la punctele negre deosebit de periculoase. Cea de a doua va fi armonizarea regulilor ce guvernează verificările și penalitățile pentru transportul comercial internațional în ceea ce privește viteza și consumul de alcool la volan.

## **ADOPTAREA UNEI POLITICI ÎN TAXAREA EFECTIVĂ PENTRU TRANSPORT**

Este în general știut că nu întotdeauna și nu peste tot modurile individuale de transport acoperă costurile pe care le generează. Situația diferă enorm de la un Stat Membru și mod la altul. Acest lucru duce la disfuncționalitatea pieței interne și distorsionează competiția în cadrul sistemului de transport. Ca rezultat, nu există nici un interes real de a folosi cele mai curate moduri sau rețelele cel mai puțin congestionate.

### **“Carta Alba” dezvoltă următorii indicatori:**

- Armonizarea taxării de combustibil a utilizatorilor comercianți, mai ales în transportul rutier;

- Alinierea principiilor de taxare pentru utilizarea infrastructurii. Integrarea costurilor externe trebuie deasemenea sa incurajeze utilizarea unor moduri cu mai putin impact asupra mediului si, utilizand veniturile rezultate in timpul procesului, sa permita investitia in noua infrastructura, dupa cum s-a propus de catre Parlamentul European in raportul Costa. Regulile actuale ale Comunitatii, cum ar fi de exemplu Directiva 62/99 despre "euorvignette", trebuie astfel sa fie inlocuite de un cadru modern pentru sistemele de taxa de utilizare a infrastructurii, pentru a incuraja progresul, asigurand competitia corecta intre modurile de transport, taxarea mai eficienta si asigurarea mentinerii calitatii serviciilor.

Acest tip de reforma cere tratament egal pentru operatori si intre modurile de transport. Chiar daca e vorba despre aeroporturi, porturi, drumuri, cai ferate sau cai navigabile, pretul pentru utilizarea infrastructurii ar trebui sa varieze in aceeasi maniera, conform categoriei de infrastruttura folosite, perioada zilei, distanta, marimea si greutatea vehiculelor, si orice alt factor care afecteaza aglomerarea si deterioreaza infrastruttura sau mediul.

In multe cazuri, tinand de costurile externe, acestea vor produce mai multe venituri decat este necesar pentru a acoperi costurile infrastructurii utilizate. Pentru a produce beneficiul maxim pentru sectorul transporturilor, este esential ca veniturile disponibile sa fie canalizate catre fonduri nationale sau regionale specifice pentru a finanta masuri de diminuare sau compensare a costurilor externe (dividend dublu). Se va acorda prioritate construirii infrastructurii care incurajeaza intermodalitatea, in mod special liniile de cale ferata, si ofera o alternativa mai prietenoasa mediului.

In anumite zone sensibile ar putea exista un surplus de venit insuficient unde, de exemplu, infrastruttura trebuie sa fie construita dincolo de barierele naturale. Trebuie astfel facut posibil pentru noua infrastruttura sa primeasca un "venit" chiar inainte sa genereze primul sau beneficiu operational. In alte cuvinte, taxele sau platile vor fi percepute pe o intreaga zona pentru a finanta viitoarea infrastruttura. Un punct final pentru a fi luat in considerare este acela ca nivelurile diferite de taxare se aplica energiei folosite de catre diferite moduri, cum ar fi calea ferata si transportul aerian, si acest lucru poate distorsiona competitia pe anumite rute folosite de ambele moduri.

## **RECUNOASTEREA DREPTURILOR SI OBLIGATIILOR UTILIZATORILOR**

Trebuie consolidat dreptul cetatenilor europeni de a avea acces la servicii de o inalta calitate, furnizand servicii integrate la preturi disponibile. Costurile reduse - dupa cum s-a observat in ultimii ani-nu

trebuie sa insemne renuntarea la drepturile de baza. Prin carta drepturilor pasagerilor din transportul aerian, Comisia va stabili un exemplu care va fi urmat pentru alte moduri. In particular, dreptul pasagerilor din transportul aerian la informatie, la compensatie pentru negarea imbarcarii datorita supraaglomerarii si la compensatie in cazul unui accident ar putea fi extinse si la alte moduri. Ca si in cazul cartei drepturilor pasagerilor din transportul aerian, legislatia Comisiei trebuie sa aseze fundatia pentru a ajuta utilizatorii de transport sa isi inteleaga si exercite drepturile. In schimb, anumite obligatii legate de siguranta vor trebui foarte clar definite.

## **DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI URBAN DE INALTA CALITATE**

Ca raspuns la deteriorarea generala in calitatea vietii cetatenilor europeni care sufera de cresterea congestiei de trafic in municipii si orase, in conformitate cu principiul subsidiaritatii, comisia propune accentuarea schimbului de buna practica, avand ca tinta mai buna utilizare a transportului public si a infrastructurii existente. Este nevoie de o mai buna abordare din partea autoritatilor publice locale de a reconcilia modernizarea serviciilor publice si utilizarea rationala a masinilor. Aceste masuri, care sint esentiale pentru a obtine o dezvoltare sustinuta, vor fi in mod sigur printre cele mai dificile de a fi puse in practica. Acesta e pretul care va trebui platit pentru a fi in conformitate cu angajamentele internationale facute la Kyoto pentru a reduce emisiile de CO<sub>2</sub>.

## **FOLOSIREA CERCETARII SI A TEHNOLOGIEI PENTRU UN TRANSPORT CURAT SI EFICIENT**

Comunitatea a investit deja puternic (peste 1 miliard de euro intre 1997 si 2000) in cercetare si dezvoltarea tehnologica in ultimii ani in zone la fel de variate ca intermodalitatea, vehicule ecologice si aplicatii telematice in transporturi. Acum este momentul pentru mai putin concret si mai multa inteligenta in sistemul transporturilor. Aceste eforturi trebuie sa fie continuate si in viitor, axate pe obiectivele stabilite in "Carta Alba". Zona de Cercetare Europeana si unul dintre instrumentele sale principale, noul program cadru de dezvoltare pentru 2002-2006, va oferi ocazia de a pune aceste principii in practica si de a facilita coordonarea si cresterea eficienta in sistemul de cercetare a transporturilor.

Actiuni specifice vor trebui intreprinse pe un drum mai curat si mai sigur si pentru transportul maritim precum si integrarea sistemelor inteligente in toate modurile pentru a face managementul infrastructurii sa fie eficient. Pentru aceasta, planul de actiune european propune un numar de masuri care

sa fie preluate de catre Statele Membre si de catre Comisie, cum ar fi plasarea informatiilor inovative si serviciile de monitorizare de pe reseaua Trans – Europeana si in municipii si orase si introducerea unor sisteme de siguranta active.

Bazandu-se pe rezultate recente, comisia va propune o directiva de armonizare a mijloacelor de plata pentru anumite infrastructuri, in mod pecial pentru taxele pentru autostrazi, plus o alta directiva pentru standardele de siguranta in tuneluri.

In cazul transportului aerian prioritatea va fi imbunatatirea impactului asupra mediului al zgomotului facut de motoare si al emisiilor de gaze- un sine qua non pentru adoptarea unor standarde mai stricte – si sa imbunatateasca siguranta traficului aerian si consumul de combustibil al aparatelor de zbor.

## **ADMINISTRAREA EFECTELOR GLOBALIZARII**

Regulamentele referitoare la transporturi au avut caracter international pentru o lunga perioada de timp. Acesta este unul din motivele dificultatilor intalnite in gasirea unui loc potrivit pentru politica comuna in transporturi intre elaborarea unor reguli internationale in cadrul unor organizatii stabilite, pe de o parte, si regulile nationale cu caracter protectionist pe de alta parte.

Cum obiectivul principal al acestor reguli internationale este acela de a facilita comertul, ei nu acorda suficienta atentie protectiei mediului sau asigurarii resurselor.

De aceea, de ceva ani, anumite tari cum ar fi SUA implementeaza acorduri regionale de transport, mai ales in sectorul naval sau aerian, pentru a proteja anumite interese. UE a urmarit indeaproape, in pasii pe care i-a facut, sa evite dezastrele maritime sau sa abroge reguli nepotrivite pentru zgomotul facut de aparatele de zbor sau pentru compesarea pasagerilor in caz de accidente.

Tinand cont de dezvoltarea preconizata, de politica transporturilor si de extinderea retelelor Trans – Europene, Europa trebuie sa isi revizuiasca rolul international daca doreste sa aibe succes in dezvoltarea unui sistem sustinut de transporturi si in rezolvarea problemelor referitoare la congestii si poluare. Ca parte a negocierilor din cadrul Organizatiei Mondiale a Comertului, UE va continua sa actioneze ca un catalizator

pentru a deschide pietele modurilor principale de transport, in acelasi timp cu intretinerea calitatii serviciilor transporturilor si cu asigurarea sigurantei utilizatorilor. Planurile Comisiei de a propune intarirea pozitiei Comisiei in organizatiile internationale, in special Organizatia Maritima Internationala, Organizatia Internationala a Aviatiei Civile si Comisia Dunarii, pentru asigura interesele Europei la nivel mondial. Uniunea marita trebuie sa fie capabila sa administreze efectele globalizarii si sa contribuie la solutii internationale pentru a combate de exemplu folosirea abuziva a regulamentelor diplomatice sau dumping-ul social in sectorul de transport rutier.

Este paradoxal faptul ca UE, care este puterea comerciala mondiala si conduce o mare parte a comertului in afara propriilor granite, are o importanta atat de redusa in adoptarea regulilor internationale care guverneaza o mare parte a transporturilor. Acest lucru se intampla pentru ca Uniunea in sine este exclusa din marea parte a organizatiilor interguvernamentale, unde nu este decat observator. Aceasta situatie trebuie remediata fara intarziere, facand Comunitatea sa acceda la organizatiile interguvernamentale care guverneaza transporturile astfel incat cei aproximativ 30 de membri ai Uninunii marite sa aiba un punct de vedere comun dar, mai presus de toate, sa poata influenta acele activitati ale organizatiilor care promoveaza un sistem de transport international care ia in considerare cerintele fundamentale ale dezvoltarii pe termen lung. Uniunea Europeana, prin importanta detinuta, ar putea sa se asigure ca materia prima este procesata la nivel local pe o scara mai larga, decat sa incurajeze procesarea in alte locuri.

## **DEZVOLTAREA OBIECTIVELOR DE MEDIU PE TERMEN MEDIU SAU LUNG PENTRU UN SISTEM DE TRANSPORTURI FUNDAMENTAT**

Numeroase masuri si instrumente politice sint necesare pentru a stabili un proces in miscare, ceea ce va duce la un sistem de transporturi fundadmentat. Va dura pana se va indeplini acest ultim obiectiv si masurile incluse in acest document sint prevazute doar pentru prima etapa, schitand o strategie pe termen mai lung.

Acest sistem de transporturi fundamentat trebuie sa fie definit in termeni operationali pentru a da factorilor politicii informatii folositoare pentru a continua. Acolo unde este posibil obiectivele pun inainte nevoia de a fi cantificate. Comisia planuieste sa depuna un raport in 2002 pentru a evidentia aceste obiective. Un instrument de monitorizare a fost deja implementat ca un mecanism TERM (mecanism de raportare a situatiei referitoare la transport si mediu).

Pentru a sustine pachetul de propuneri pentru a fi implementat in 2010, care este essential dar nu sufficient pentru a redirectiona politica comuna de transport inspre intampinarea nevoii pentru o dezvoltare fundamentata, analiza din Carta Alba subliniaza:

- Riscul congestionarii pe arterele importante si al dezechilibrului regional;
- Conditile pentru modificarea balatei intre mijloacele de transport;
- Prioritatea trebuie data eliminarii zonelor de gatuire a traficului;
- Noul loc dat utilizatorilor, in mijlocul politicii de transport;
- Nevoia de a administra efectele globalizarii transportului.

Astfel, trebuie sa ne decidem intre pastrarea status quo-ului si acceptarea nevoii de schimbare. Prima alegere – cea mai usoara optiune – va rezulta in cresteri semnificative in ceea ce congestionarea si poluarea, si, in cele din urma, vor ameninta competitivitatea economiei europene. A doua alegere – care va cere adoptarea masurilor proactive, unele din ele dificil de acceptat – va implica implementarea de noi forme sau reguli pentru a canalize viitoare cereri de mobilitate si pentru a asigura ca intreaga economie a Europei se dezvolta in stilul fundamentat.

## **1.3 PROGRAM DE ACTIUNI**

Masurile propuse in Cartea Alba pot fi rezumate astfel:

### ***1- Schimbarea balantei intre modurile de transport***

#### ***1.1. Imbunatatirea calitatii in domeniul rutier***

**- Inspectii armonizate si amenzi pana la sfarsitul anului 2001 pentru:**

- promovarea eficienta, interpretarea uniforma, implementarea si monitorizarea legislatiei existente pentru transportul rutier;

- stabilirea raspunderii angajatorilor pentru anumite ofense comise de catre soferii lor;
- armonizarea conditiilor pentru vehiculele immobilizate

**- Cresterea numarului de controale pe care Statele Membre trebuie sa le efectueze (in prezent 1% din zilele efectiv lucrate) in conformitate cu timpii normali de condus si perioadele de odihna ale soferilor.**

**- Mentinand profesia de transportator atractiva prin promovarea cunostintelor necesare si asigurarea conditiilor satisfacatoare de munca**

**- Armonizarea clauzelor minime din contractele care guverneaza activitatea de transport pentru a permite ca tarifele sa fie revizuite (ex. datorita cresterii pretului la benzina)**

#### ***1.2.- Reinnoirea cailor ferate***

- **Deschiderea treptata a pietii caii ferate in Europa. Pana la sfarsitul anului 2001 Comisia va prezenta un al 2 lea pachet de masuri pentru sectorul de cale ferata in vederea :**

- Deschiderea pietelor de marfuri nationale pentru cabotaj;

- Asigurarea unui nivel inalt de siguranta pentru reseaua de cale ferata bazata pe reguli si regulamente stabilite in mod independent si o definitie clara a responsabilitatilor fiecarui jucator implicat;

- Actualizarea directivelor interoperationale pentru toate componentele retelei de cale ferata rapida si conventionala;

- Deschiderea treptata a transportului international de pasageri;

- Masuri de promovare pentru protectia calitatii serviciilor de cale ferata si drepturilor de utilizatori. In particular, va fi propusa o directiva pentru a se stabili termenii care se refera la compensatii in cazul intarzierilor sau a indeplinirii obligatiilor. Alte masuri referitoare la dezvoltarea indicatorilor serviciilor de calitate, termenii contractului, transparenta informatiilor pentru pasageri si propunerea de mecanisme din afara justitiei gen comisii de adjudecare a disputelor.

- **Ridicarea masurilor de siguranta prin propunerea unei directive si crearea unei structuri comunitare pentru interoperabilitate si siguranta a caii ferate;**
- **Sustinerea creerii unei noi infrastructuri si in principal a caii ferate si sigurantei;**
- **Initierea unui dialog cu reprezentantii industriei de cai ferate in contextul unui accord voluntary pentru reducerea impactului negative asupra mediului.**

### ***1.3 Reglementarea dezvoltarii transportului aerian***

- **Propunerea de a introduce, in preajma anului 2004, in contextul unui spatiu aerian unic, a urmatoarelor aspecte:**

- un puternic egalizator cu resurse adecvate independente de diversele interese puse in joc si capabil de a stabili obiective care sa permita, atat cresterea traficului, cat si garantarea sigurantei;

- un mecanism care sa permita armatei sa mentina abilitatiile de aparare, in timp ce utilizeaza obiectivul cooperarii in vederea asigurarii unei organizari de ansamblu mai eficiente a spatiului aerian;

- dialogul social cu partenerii sociali, care ar putea sa inceapa cu controlorii de trafic aerian, permitand consultarea, folosind experienta din alte sectoare, cu privire la aspectele care tin de politica comuna de aviatie, care are un considerabil impact social. Acest dialog ar putea determina acorduri sau intelegeri intre organizatiile interesate;

- cooperarea cu Eurocontrolul pentru a se inspira din expertiza si cunostiintele in vederea dezvoltarii si administrarii regulilor comunitatii;

- un sistem de supraveghere, inspectie si penalizari care sa asigure executarea eficace a regulilor.

- In cadrul Organizatiei Internationale de Aviatie Civila, regandirea sistemului de taxare a transportului aerian si negocierea introducerii taxei pe kerosene in preajma anului 2004 si diferentiat in costurile de navigare a spatiului aerian.

- Lansarea unei dezbateri cu privire la viitorul aeroporturilor in vederea:

- realizarea unei mai bune utilizari a capacitatii existente;

- revizuirea sistemelor de taxare din aeroporturi;

- integrarea transportului aerian intr-un sistem rational cu alte moduri de transport;

- reconsiderarea aspectului referitor la necesitatiile unei noi infrastructuri a aeroporturilor.

- Prezentarea unei revizuirii a sistemului de alocare pe componente in vederea imbunatatirii accesului la piata in acelasi timp cu luarea in considerare a nevoii de a reduce impactul asupra mediului in aeroporturile Comunitatii;

- Negocierea cu Statele Unite a unui acord comun de aviatie translantica care sa inlocuiasca acordurile sau intelegerile actuale asupra spatiilor aeriene deschise.

#### ***1.4 Adaptarea sistemului de transport maritim si pe cai navigabile interne/fluviiale***

- Dezvoltarea infrastructurii necesare in vederea construirii unoe veritabile ‘rute navale’;
- Simplificarea cadrului reglementarilor care privesc transport maritim si pe cai navigabile interne/fluviiale prin incurajarea in special a crearii ghiseelor cu o unica oprire pentru formalitatiile administrative si cele legate de costuri si prin interconectarea tuturor beneficiarilor intr-un lant logistic;
- Propunerea unui cadru regulamentar pentru siguranta controalelor efectuate asupra pasagerilor care se imbarca pe navele ce ofera croaziere Europene in vederea combaterii riscurilor de atacuri, alaturi de masurile cu privire la ceea ce este intreprins in cadrul transportului aerian;
- Fixarea reglementarilor pentru siguranta maritime in cooperare cu Organizatia Internationala Maritima si Organizatia Internationala de Munca, in special:
  - prin includerea unor reguli sociale minimale care sa fie urmarite in inspectiile sau verificarile facute asupra navelor,
  - prin dezvoltarea unui sistem veritabil de management al traficului maritim European.
- Incurajarea inregistrarii sub alt pavilion in Registrele Comunitatii a cat mai multor nave, pe baza celor mai bune practice dezvoltate in ceea ce priveste aspctele fiscale si sociale, prin propunerea in 2002 a masurilor cu privire la taxarea in functie de tonaj si revizuirea liniilor directoare cu privire la contributia statului pentru transportul maritim.
- Imbunatatirea situatiei transportului pe cai navigabile interne/fluviiale prin:
  - Standardizarea curenta a solicitarilor tehnice pentru intreaga retea comunitara de cai navigabile in preajma anului 2002;
  - Armonizarea deplina a certificatelor de capitani de vas in cadrul retelei de cai navigabile interne ale Comunitatii, inclusive Rinul. Comisia va prezenta o propunere cu privire la acest subiect in 2002;
  - Armonizarea conditiilor in ceea ce priveste perioadele de pauza/repaus, membrii echipajului, componenta echipajului si timpul de navigare al vapoarelor pe caile navigabile interne/fluviiale; Comisia va prezenta o propunere cu privire la acest subiect in 2002.

#### ***1.5 Conectarea modurilor de transport***

- Stabilirea pana in 2003 a unui program nou pentru promovarea solutiilor alternative la transportul rutier (Marco polo), care ar avea un buget de aproximativ 30 milioane Euro/anin scopul lansarii unor proiecte comerciale;

- Propunerea pana in anul 2003 a unui nou cadru comunitar pentru dezvoltarea profesiei de integrare a traficului de marfuri si standardizarea unitatilor de transport si a tehnicilor de incarcare a marfurilor.

## ***2. Eliminarea congestiilor de trafic***

- In anul 2001, revizuirea liniilor directe ale rețelei trans – Europene, in scopul eliminarii congestiilor de trafic prin incurajarea dezvoltarii coridoarelor prioritare pentru traficul de marfuri, a rețelei de transport rapid a pasagerilor si a planurilor de management pentru drumurile importante, si adaugarea unor puncte cheie, dupa cum urmeaza:
  - o ruta feroviara de inalta capacitate pentru transportul de marfuri in Pirinei;
  - transportul combinat/ feroviar de inalta viteza in Europa de Est, pe ruta Paris – Stuttgart – Vienna;
  - tunelul/ podul Fehmarn intre Germania si Danemarca;
  - proiectul de navigare prin satelit Galileo;
  - imbunatatirea navigatiei pe Dunare intre Straubing si Vilshofen ;
  - legatura feroviara pe ruta Verona – Naples, incluzand ramura Bologna – Milan;
  - interoperabilitatea rețelei feroviare de inalta viteza in peninsula Iberica.
- In 2001, s-a inregistrat o crestere de 20% a maximului de finantari din cadrul bugetului alocat rețelei trans-europene pentru solutionarea congestiilor de trafic, incluzand problemele din interiorul granitelor Uniunii Europene, dar si cele de pe teritoriile statelor candidate;
- In 2004, prezentarea unei variante revizuite a scopurilor rețelei trans-europene prin integrarea particularizata a metodelor de integrare a rețelelor nationale trans – europene aferente tarilor candidate, introducerea conceptului de autostrada inelara pentru mari, dezvoltarea capacitatii aeroporturilor si imbunatatirea coeziunii teritoriale la scara continentala;
- stabilirea unui cadru comunitar pentru alocarea veniturilor din taxele aplicate traseelor competitive pentru constructia unei noi infrastructuri, mai ales infrastructura feroviara;
- armonizarea standardelor minime de siguranta pentru drumuri si tunelele ferate apartinand rețelei de transport European.

## ***3. Plasarea utilizatorilor in centrul politicii de transport***

### **3.1. Drumuri nesigure**

- stabilirea unei tinte in cadrul UE de reducere la jumatate a numarului de persoane ucise in accidente rutiere pana in anul 2010;
- pana in anul 2005, trebuie armonizate regulamentele care guverneaza cecurile si penalitatile din cadrul transportului international comercial pe reseaua rutiera trans-europeana, in particular cu privire la viteza sau conducerea sub influenta alcoolului;
- trasarea unei liste cu punctele negre ale rutelor trans-europene, in care exista numeroase probleme si armonizarea semnalizarii rutiere;
- trasarea unor cerinte producatorilor de centuri de siguranta pentru vehiculele pe care le produc. O directiva in acest sens va fi promovata in anul 2003;
- schimbul de bune practici din dorinta de a incuraja responsabilitatea condusului, prin scheme de traininguri sau educative care au ca grup tinta in special tinerii;
- continuarea eforturilor de combatere a consumului de alcool si gasirea unei solutii la probleme precum drogurile si medicamentele;
- dezvoltarea unei metodologii la nivel european pentru a se incuraja investigatiile tehnice independente; de exemplu, stabilirea unui comitet de experti independenti in cadrul Comisiei.

### **3.2. Elementele din spatele costurilor percepute utilizatorilor**

- in 2002 s-a propus o directiva cadru prin care s-au stabilit principiile si structura sistemului de infrastructura taxabila si o metodologie comuna pentru stabilirea nivelului de taxare, sau inlaturarea taxelor existente si permiterea unei finantari la nivel european;
- transformarea sistemului de taxare intr-unul consistent si propunerea unui sistem uniform pentru combustibilul comercial utilizat in transportul rutier pana in anul 2003, pentru a se reduce consumul de pe piata interna;
- in 2002, s-a propus o directiva pentru garantarea interoperabilitatii metodelor de taxare pe reseaua trans-europeana de transport.

### **3.3. Drepturile si obligatiile utilizatorilor**

- in 2001, a crescut numarul drepturilor acordate pasagerilor ce utilizeaza transportul aerian, prin noi propuneri referitoare in particular la negarea imbarcarilor ca urmare a intarzierilor sau anularii unor zboruri;
- in 2001, s-a inaintat un regulament referitor la cerintele contractelor de transport aerian;
- pana in anul 2004, si in continuare, s-au extins masurile comunitatii cu privire la protectia drepturilor pasagerilor prin includerea altor moduri de transport, si in particular a retelei feroviare, maritime si a

transportului public urban. Aceasta tine in particular de calitatea serviciilor si de dezvoltarea indicatorilor de calitate, a conditiilor contractuale si a mecanismelor de solutionare a disputelor contractuale;

- propunerea unor ajustari a procedurilor de notificare a cauzelor statului, in particular a cazurilor referitoare la legaturile cu regiunile periferice ale comunitatii sau cu mice insule;

- clarificarea unor principii generale care ar trebui sa guverneze serviciile de interes economic general in scopul furnizarii utilizatorilor a unor servicii de calitate, pentru mentinerea la nivel european a comunicarii din cadrul Comisiei.

#### **4. Managementul efectelor globalizarii transportului**

crearea unor legaturi intre Statele Membre de-a lungul retelei trans-europene prin mijloace de asigurare calitativa a infrastructurii printr-o noua viziune asupra mentenantei;

stabilirea unor previziuni cu privire la viitorul financiar al Comunitatii prin finantarea adecvata a infrastructurii publice dintr-un nou stat membru;

dezvoltarea unor capacitati administrative ale tarilor candidate, prin asigurarea unor specializari ale inspectorilor si responsabilizarea echipei de conducere ca urmare a intrarii in vigoare a legislatiei de transport rutier;

drepturi depline la nivelul comunitatii in cadrul principalelor organizatii internationale, in particular organizatii civile aviatice, organizatii maritime, comisii dunarene si eurocontrolul;

pana in anul 2008, se va dezvolta un sistem de navigatie prin satelit, avand o acoperire globala, asupra caruia va avea control si care va avea o acuratete, relevanta si care va indeplini cerinte de securitate globala (Galileo).