
ГЛАВА 9 – ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА

ИСТОРИЯ И ПРИНЦИПИ

Развитието на търговията между държавите-членки на ЕС доведе до създаването на гъста и относително ефективна комплексна мрежа от транспортни връзки, съчетаваща автомобилен, железопътен, воден и въздушен транспорт. Общата транспортна политика (ОТП) е регламентирана от Римския договор, 1957 г. (раздел IV "Транспорт" 74–84 от РД).

Правната уредба на ОТП в първоначалния си вид не е нито изчерпателна, нито особено ясна и конкретна. Това предизвиква неколkokратно намесата на Съда на ЕО за тълкуване на правни норми по възлови въпроси. По онова време обхватът на ОТП е ограничен до железопътния, пътния и воден превоз по вътрешните пътища (чл. 84, ал. 1), като същевременно е предоставена възможност на Съвета да приема с единодушие подходящи разпоредби за морския и въздушен транспорт.

Практически до 1984 г., когато е приета Бялата книга на ЕК за изграждане на единен вътрешен пазар (Doc COM (85) final), този процес среща негласната съпротива на държавите-членки (поради собствените им вътрешни приоритети) и липсата на политическа воля за адекватна законодателна дейност.

В периода 1986–1992 г са приети основните либерализирани разпоредби за различните видове транспорт. В приетата през 1992 г. Бяла книга за бъдещото развитие на ОТП (COM (92) 494 final) се предлага нов "глобален подход" към ОТП, който се изразява в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и транспортните средства, по-надеждна сигурност за потребителите, подобряване на работните условия, по-добра защита на околната среда.

Към момента на подписването на Договора от Маастрихт, 1997 г. е прието законодателството, необходимо за действието на единния вътрешен пазар в областта на транспортните услуги. Налице е нормативна база за функционирането на транспортен пазар без дискриминация, основана на националност. Превозвачите от ЕС могат да извличат всички предимства на Вътрешния пазар и да осъществяват дейността си по най-ефикасен начин, в условия на конкуренция. Хармонизирането е в множество области, като изисквания за сигурност, технически спецификации и професионални стандарти, общи правила за застраховки и разрешителни за правоспособност.

Мерките, взети досега от ЕС за създаването на Общия транспортен пазар и неговото функциониране, се отнасят на първо място до икономическата дейност на транспортните предприемачи. Професионалните превозни услуги на транспортните предприемачи, на железопътния транспорт, на вътрешния воден транспорт, на морския транспорт бяха освободени – според принципа на свободното предоставяне на услуги – от дискриминация поради гражданство на определена държава-членка.

Основните принципи са: пазарно ориентирани решения (без намеса на държавата чрез квоти или предварително определени цени); свободен избор на транспортния предприемач от клиента; недопускане на дискриминация между транспортния предприемач от клиента; спазване на принципа за субсидиарност.

Целите на общата транспортна политика са: да подкрепи функционирането на единния пазар; да стимулира устойчивото развитие; да премахне бариерите за развитие на ефективна и интегрирана транспортна система, като създаде условия за изграждането на мултимодална и трансгранична

транспортна система, която да подпомага интеграцията, респ. комбинацията на няколко транспортни носители; да заздравява икономическото и социалното сближаване, като намали различията между отделните региони чрез развитието на инфраструктурата; да подобри сигурността на транспорта; да осъществява необходимите мерки в социалната сфера; да координира отношенията с трети страни в транспортната сфера.

Създаването на общия транспортен пазар през 1993 г. е от полза преди всичко за транспортната икономика, която има дял от около 7,5 % (4% без индивидуалния и заводския транспорт) от обществения продукт. Той допринася същевременно и за ефективността на вътрешния пазар - свободното движение на хора, стоки и услуги в едно пространство без вътрешни граници може да бъде гарантирано само тогава, когато превозът на хора и стоки функционира безпроблемно.

ПОДГОТОВКА ЗА ЧЛЕНСТВО

В транспортния сектор страните-кандидатки се сблъскват с предизвикателството да поемат и прилагането на значителен обем от транспортно право, което представлява около 10% от общите достижения на правото на Европейския съюз (acquis). Достиженията на правото на ЕС (acquis) в Глава 9, Транспортна политика, се основават на Членове 70-80 от Договора за ЕО. Достиженията на правото на ЕС (acquis) в транспорта се състоят основно от вторично законодателство, т.е. няколко статута, Регламента, Директиви и Решения. Прилагането на достиженията на правото на ЕС (acquis) изисква не само приемането на закони, но също и адекватно ниво на административен капацитет. Достиженията на правото на ЕС (acquis), отнасящи се до пътният транспорт, обхващат широка област от социални, технически, финансови, екологични изисквания и изисквания за безопасност и съставлява 70% от цялата транспортна дейност.

Достиженията на правото на ЕС (acquis) в железопътния транспорт неотдавна бяха подложени на значителни промени, а либерализирането на този сектор ще наложи по-нататъшно отваряне на националните пазари на железопътния транспорт за конкурентни железопътни предприятия от други държави-членки. Железопътният транспорт е без особено значение за превоза на стоки и пътници в ЕС. Относителният му дял намалява през последните 25 години от 28 на 15% от общия обем на превозваните товари и от 10 на 6,6% от общия брой превозвани пътници. Финансовите затруднения през 70-те и 80-те години доведоха до намаляване на пазара, нарастване на разходите и съществена държавна интервенция. С появата на свръхскоростните влакове през 90-те години се появи надежда за съживяване и по-висока рентабилност на този сектор.

В авиацията трябва да бъдат решени въпроси за пазарния достъп, безопасността и инфраструктурната организация.

В морския транспорт едно от най-големите предизвикателства е въвеждането на морска безопасност. Морският транспорт играе важна роля за търговията между държавите-членки и заема над 30% от всички вътрешни стокоски превози в Общността и около 86% от външната търговия на ЕС.

Във всички сектори е налице икономическа необходимост да се поощрява, развива и осъвременява транспортната инфраструктура с финансовата помощ на Европейския съюз. При присъединяването основната инфраструктура на страните-кандидатки ще бъде част от разширената Транс-европейска транспортна мрежа.

I. Пътен транспорт

Пазарната интеграция на пътният транспорт е един от най-чувствителните въпроси в контекста на

преговорите за присъединяване по глава транспорт.

Европейският съюз предлага да се даде достъп до вътрешния пазар на пътни превози на Европейския съюз при условие, че страните-кандидатки прилагат ефективно достиженията на правото на ЕС (*acquis*) в областта на пътния транспорт и, където е удачно, приемат позицията на Европейския съюз по техните искания за преходни периоди. Във връзка с това при присъединяването на всички страни-кандидатки ще бъде даден достъп до пазара на пътен превоз на стоки в рамките на Европейския съюз до или от територията на държава-членка или с преминаване през територията на една или повече държави-членки (предмет на Регламент (ЕИО) 881/92).

Има обаче специфични чувствителни моменти по въпроса за незабавното отваряне на националните каботаж пазари при присъединяването. За да бъде постигната плавна интеграция и в светлината на опита на Европейския съюз, Европейският съюз предложи съответно преходен период, уреждащ постепенното въвеждане на достъп на не-национални превозвачи до националния пазар на пътен транспорт на други държави-членки (предмет на Регламент (ЕИО) 3118/93) в определени случаи. Предложението е да се ограничи реципрочно достъпа до националните транспортни пазари между настоящи и нови държави-членки за първоначален период от две години за онези страни-кандидатки, които са поискали никакви или ограничени преходни периоди в областта на пътния транспорт и за първоначален период от три години за онези страни-кандидатки, които са поискали по-дълги преходни периоди, предизвикващи допълнителни трусове в областта на пътния транспорт.

Освен това държавите-членки могат да уведомяват Комисията за удължаване на този първоначален преходен период с максимален период от две години. В някои случаи този период може да бъде продължен с една допълнителна година. Нещо повече, държавите-членки, които не са удължили преходния период, могат да прилагат защиты до края на петата година.

В сектора пътен транспорт бяха приети някои искания за ограничен преходен период в случаите с България, Латвия, Литва, Унгария, Полша, Румъния, Малта и Кипър.

В сектор морски транспорт никоя от страните-кандидатки не е поискала преходен период.

Значението на правната хармонизация и засилването на административните структури в морския сектор, особено с оглед подобряването на безопасността на флота на страните-кандидатки, е подчертано в Общата позиция.

В сектор железопътен транспорт, с изключение на Унгария и Полша, всички държави, за които Европейският съюз предложи временно затваряне на транспортната глава, са в позиция да приложат значително преработените неотдавна достижения на правото при присъединяването. За Унгария и Полша беше приет ограничен преходен период за пазарен достъп.

В сектор авиация Литва и Унгария получиха ограничени преходни периоди, за да прекратят използването на шумни самолети от трети държави.

В България всички необходими административни структури, които следва да транспонират и прилагат законодателството на ЕС по отношение на отделните видове транспорт, са изградени и функционират най-малко от две години като главни дирекции. Административните органи, които въвеждат и прилагат европейското законодателство бяха реструктурирани като изпълнителни агенции.

Това са Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", изпълнителните агенции "Автомобилна администрация", "Пътища" към МРРБ; "Морска администрация" и "Железопътна администрация".

Преструктурирането на администрациите допълнително повиши тяхната ефективност за прилагане на *acquis*, а също така са увеличени финансовите средства, които се отделят за тяхното функциониране, гарантирана е и тяхната независимост при изпълнение на задълженията.

ПРЕГОВОРИТЕ ЗА ЧЛЕНСТВО

Глава "Транспорт" беше окончателно затворена с Естония, Кипър, Латвия, Литва, Унгария, Малта, Полша, Словения, Словакия и Република Чехия през декември 2002 г. Главата беше временно затворена през юни 2003 г с България и през декември 2003 г с Румъния.

България

Преговорите по Глава 9 бяха официално открити през юни 2001 г. на преговорна сесия на ниво министри в Люксембург, в рамките на междуправителствената конференция по присъединяване на Република България към Европейския съюз.

ЕС предостави на българската страна своята Обща позиция през юни 2001 и през юни 2002 г. Оттогава досега българската страна е депозирала многократно в междуправителствената конференция допълнителни информация към преговорната позиция по тази глава. Съществен напредък в преговорите беше отбелязан при депозирането на допълнителна информация през април и октомври 2002 г. Проведени бяха и няколко кръга технически консултации на експертно ниво с представители на Европейската комисия.

- Главата отворена: юни 2001 г
 - Състояние: временно затворена през юни 2003 г
 - Преходни периоди:
 - ще бъде постепенно въведен достъпа на не-национални превозвачи до националния пазар на пътен транспорт на други държави-членки (както е описано по-горе)
 - постоянен финансов критерий за транспортни оператори, извършващи местни транспортни услуги (до 31 декември 2010 г). За компаниите, които извършват вътрешни автомобилни превози, България поиска 4-годишен преходен период, докато влезе в сила изискването за финансова стабилност на автомобилните превозвачи. Очаква се при въвеждането на пълен размер на финансовата стабилност да бъдат засегнати предимно малките превозвачи, които оперират с един до три автомобила с ниска стойност. Заявеният преходен период по отношение на постигането на размера на финансова стабилност ще даде възможност на българските превозвачи да се адаптират към транспортния пазар на ЕС и да бъдат конкурентноспособни.
 - постепенно увеличаване на границите за осево натоварване по националната пътна мрежа (до 31 декември 2013 г). България поиска преходен период относно изискванията за максимално допустимите размери и маса на пътни превозни средства (Директива 96/53). Изискванията на тази Директива бяха въведени чрез Наредба № 11 за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства. Тя предвижда до 2008 г. плавно преминаване от 10 т/ос, какъвто е прилаганият в България стандарт към 11,5 т/ос. Този подход е съобразен с графика в Приложение 5 на Споразумението за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и стимулиране на комбинирания транспорт между ЕС и България.
- За останалата част от националната пътна мрежа, която не е включена в Приложение 5 на Транзитното споразумение, българската страна поискала 7-годишен преходен период, по време на който приоритетно ще бъдат рехабилитирани пътните направления, свързани с международния трафик – автомагистралите и Е-пътищата. Рехабилитацията на третокласната пътна мрежа изисква

значителни инвестиции, които не могат да бъдат осигурени за кратък период от време. Товарните автомобили с въздушно окачване, регистрирани в ЕС и в България, отговарящи на изискванията на горепосочената Директива, ще могат да се движат по цялата национална пътна мрежа, без да заплащат такси за претоварване от датата на присъединяването на България към ЕС.

Румъния

- Главата отворена: юни 2001 г
- Състояние: отворена

Кипър

- Главата отворена: ноември 1999 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през май 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - модернизиране на някои от колите, използвани в местния транспорт с тахографи

Република Чехия

- Главата отворена: ноември 1999 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г.
- Преходни периоди:
 - ще бъде постепенно въведен достъпа на не-национални превозвачи до националния пазар на пътен транспорт на други държави-членки;

Естония

- Главата отворена: ноември 1999 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през март 2002 г.)
- Преходни периоди:
 - ще бъде постепенно въведен достъпа на не-национални превозвачи до националния пазар на пътен транспорт на други държави-членки

Унгария

- Главата отворена: ноември 1999 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през декември 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - постепенно увеличаване на границите за осево натоварване по националната пътна мрежа
 - ще бъде постепенно въведен достъпа на не-национални превозвачи до националния пазар на пътен транспорт на други държави-членки
 - ще бъде постепенно въведен достъп до унгарския железопътен пазар
 - постепенно прекратяване на използването на шумни самолети от трети държави

Латвия

- Главата отворена: ноември 2000 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през декември 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - модернизиране на някои модели автомобили, използвани в националния транспорт с тахографи
 - постоянен финансов критерий за превозвачите, извършващи местни транспортни услуги
 - постепенно въвеждане на достъп на чужди превозвачи до националния пазар на пътен транспорт за други държави-членки

Литва

- Главата отворена: ноември 2000 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през декември 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - модернизиране на някои модели автомобили, използвани в националния транспорт с тахографи
 - постоянен финансов критерий за превозвачите, извършващи местни транспортни услуги
 - постепенно въвеждане на достъп на чужди превозвачи до националния пазар на пътен транспорт за други държави-членки

-
- постепенно прекратяване на използването на шумни самолети от трети държави

Малта

- Главата отворена: март 2001 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през октомври 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - постепенно увеличаване на данък превозни средства за някои видове автомобили
 - постепенно въвеждане на тестове за пътна пригодност за някои видове автомобили, използвани в местния транспорт
 - модернизиране на някои модели автомобили, използвани в националния транспорт, с устройства за ограничаване на скоростта

Полша

- Главата отворена: ноември 1999 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през юни 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - постепенно увеличаване на границите за осево натоварване по националната пътна мрежа;
 - постепенно въвеждане на достъп на чужди превозвачи до националния пазар на пътен транспорт за други държави-членки;
 - постепенно въвеждане на достъп до полския железопътен пазар.

Словакия

- Главата отворена: ноември 2000 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през април 2001 г.)
- Преходни периоди:
 - постепенно въвеждане на достъп на чужди превозвачи до националния пазар на пътен транспорт за други държави-членки а

Словения

- Главата отворена: ноември 1999 г.
- Състояние: затворена декември 2002 г. (временно затворена през декември 2001 г.)

Index

Chapter 1 : Обща информация.....	p. 1
Chapter 2 : България и Румъния.....	p. 5
Chapter 3 : Новите страни-членки.....	p. 7
Съдържание.....	p. 9