



**НОВ
БЪЛГАРСКИ
УНИВЕРСИТЕТ**

“МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ”, МВАМ212

ЕСЕ

на тема:

**ЕВРОПЕЙСКИ ПОЛИТИКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА
ТРАНСПОРТА – СЪЩНОСТ, ОБХВАТ,
ИНСТРУМЕНТИ И УСЛОВИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ.**

Изготвил:

Проверил:

София, 2015

УВОД

Транспортът е важен елемент за пълноценната работа на единния пазар на ЕС и е от жизненоважно значение за изпълнението на най-малко две от четири свободи, предвидени в Договора от Рим (1957г.) – свободно движение на хора и предоставяне на услуги в Общността. Това означава, че на доставчиците на транспортни услуги (независимо дали те са свързани с превоз на пътници или стоки) трябва да бъде позволен равен достъп до всички национални пазари в рамките на ЕС. Но въпреки договорните задължения, напредъкът в интеграцията на транспорта в рамките на Европейския Общността е бил твърде бавен до края на 1980г., тъй като държавите-членки не желаят да се откажат от държавния контрол върху транспорта. През последните десетилетия обаче, интегрираният транспорт се е превърнал в един от най-важните сфери, където ЕС играе важна роля.

1. Етапи на развие на транспортната политика на ЕС

Могат да се посочат четири фази в развитието на Общата транспортна политика: 1957 - 1985г.; 1985 - 1991г.; 1992 – 2000г.; и от 2001 г. до днес.

1.1. Бавен старт на транспортната политика

В центъра на вниманието на Договора от Рим от 1957г. е икономическото развитие от отделните държави, откъдето идва и създаването на единния пазар за насърчаване на свободното движение на стоки, услуги, капитали и труд. Създаването на единен пазар на транспорта в Общността се оценява като едно от необходимите условия за постигане тези „четири свободи”¹. Член 75 от Договора от Рим формира правното основание на европейската транспортна политика, което се отнася до общата транспортна политика (Common Transport Policy), като се посочва, че: „[Съвета] определя: общи правила, приложими за международния транспорт за и от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки; условията, при които чуждестранните доставчици на транспортни услуги могат да извършват услуги в рамките на държава-членка; мерките за подобряване на безопасността на транспорта; и всякакви други подходящи разпоредби.”²

¹ Schmidt, M. and Giorgi, L. (2001), ‘Successes, Failures and Prospects for the Common Transport Policy’, *Innovation; The European Journal of Social Science Research*, Vol. 14, No. 4, pp.293-313

² Официален вестник С340, стр. 67

Въпреки по-горния изричен ангажимент за премахване на бариерите пред конкуренцията и подкрепата за свободния достъп до пазара, европейската транспортна политика, не е напреднала толкова много между 1957 и 1985 г. Меморандумът от 1961г. на Schaus е представил първите насоки за действие на Общността относно транспортна, но държавите-членки са показали малък интерес да ги следват впоследствие. Транспортната политика през това време продължава да бъде основно национална. Съветът на министрите на транспорта, с подкрепата на Европейската Конференция на министрите на транспорта (European conference of Ministers of Transport), се е използвал най-вече като форум за обмен на идеи.

1.2. Визия и мисия - пазарен характер и негативна интеграция

Повратният момент в развитието на общата транспортна политика идва с публикуването през 1985 г. на Бялата книга за завършването на вътрешния пазар, която идентифицира ограниченията върху предоставянето на транспортни услуги, като сериозна бариера за отворената търговията.

Това потвърждава становище на Комисията, публикувано през 1975г. През същата година Европейският съд се произнася за тези ограничения, които не са в съответствие с Договора от Рим. Това е предоставило допълнителна подкрепа на онези, които желаят по-засилена координация и хармонизиране на регулациите³.

Така е започнал интензивен процес на разработване на Директиви на Европейско равнище относно икономическата дейност и достъпа до пазара, инвестициите в инфраструктура и за хармонизиране на социалните и технически стандарти. В периода между 1985г. и 1991г. Комисията е издала повече от дузина директиви и регламенти, сред тях такива важни като CD 440/91 относно развитието на железопътния транспорт в Общността, CR 3820/85 относно хармонизирането на социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, както и три относно либерализацията за въздушния транспорт от 1987г., 1990г. и 1992г.

Като се започне от 1992 г. промяна в характера на законодателните инициативи пряко влияещи на пазара на вътрешния транспорт могат да бъдат наблюдавани. Законодателните примери включват CR 3118/93 относно определяне на условията, при които чуждестранни превозвачи могат да извършват автомобилен превоз на товари в рамките на една държава-членка, CD 881/92 относно пазарният достъп за автомобилния транспорт, CR 3577/92 относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на

³ Freudensprung, P., Giorgi, L. (1997a), Policy Issues and National Transport Policies, TENASSESS Project, Deliverable 1, ICCR, Vienna