

---

## Наръчник към съвкупното право на Общността в областта на транспорта

---



### Предговор

#### Информация за Наръчник към съвкупното право на Общността в областта на транспорта (Transport Acquis)

Наръчникът на DG VII към съвкупното право на Общността в областта на транспорта (Transport Acquis) е разработен с цел да съдействува страните-кандидатки и други заинтересовани страни при запознаването им с транспортното законодателство на Общността. След кратък увод към всеки отделен сектор на транспорта в наръчника е включена подробна информация относно целите, обхвата и съдържанието на основните правни актове, като в една или друга степен се следва структурата на аналитичния анализ на *acquis*. Включени са и две приложения, списък на законодателните актове, цитирани в наръчника, както и някои представителни статистически данни за транспорта. Настоящият неофициален документ допълва писмената документация (правни текстове) и устни изложения, направени по време на контролните срещи.

**Бележка към читателите:** Описанията и обясненията в настоящия неофициален Наръчник не са задължителни от правна гледна точка. Те са използвани изключително с оглед на представянето на информацията. Обясненията не променят позициите на Общността. Настоящият документ ще се осъвременява редовно

#### 2. Хармонизиране на транспортното законодателство

За да станат членове на Европейския съюз присъединяващите се държави трябва да хармонизират националните закони, правила и процедури със съвкупното право на Общността (*acquis communautaire*) по такъв начин, че съответните закони на ЕС да бъдат изцяло включени в тяхната националната правна система. Това задължение остава валидно и след присъединяването.

Законодателството в областта на транспорта включва всички директиви, наредби и решения, приети на базата на съответните клаузи от Договора. Освен това са включени правните принципи и интерпретации на Европейския съд, всички транспортни споразумения, в които участва Европейската общност, както и съответните декларации и резолюции на Съвета на министрите.

Процесът на хармонизиране включва три основни етапа:

въвеждането на *acquis communautaire*, отнасящо се до транспортния сектор, в правната система на страната, като се използват съответните национални процедури и механизми (най-често това са закони, приети от парламента, понякога и президентски, правителствени и министерски укази);

прилагането на законодателството, като се създават съответните институции и се осигуряват съответните бюджети, необходими за изпълнението на законите и наредбите; контрол върху спазването на законодателството чрез въвеждането на съответните механизми за контрол и наказания, които са необходими, за да се гарантира, че законите се спазват изцяло и правилно.

## **ОБЩИ УВОДНИ БЕЛЕЖКИ: ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА ЕС**

### **1. Обща транспортна политика**

#### **1.1. Икономическо значение на транспорта**

Търговските транспортни услуги носят приблизително 4% от brutния вътрешен продукт (БВП) в Общността. Ако се включат и операциите за собствена сметка и частният транспорт, делът ще се увеличи до 7% от БВП - което е повече от дяловете на земеделието или стоманодобива. В сектора на транспортните услуги работят 6 милиона души, над 4 % от общия брой на наемните работници. Още 2 милиона души работят в промишлеността за транспортно оборудване, и 6 милиона души са наети в сектори, свързани с транспорта. През 1996 г. инвестициите в транспортната инфраструктура достигнаха 60 милиона ECU, или над 1% от общия БВП.

През последните 25 години Търсенето на товарен транспорт, особено за доставки рамките на Общността, нараства непрекъснато с около 2 % на година (общо за периода - 75 %). През 1998 г. се очаква значително увеличение на товарния транспорт вследствие на увеличението на промишлено производство и на износа. За пръв път от десетилетия насам железопътният транспорт започна да се разраства бързо - 10 % (по отношение на обема в тон-километри), докато темповете на растеж на шосейния транспорт спаднаха до 5%. Темповете на растеж на пътническия транспорт постепенно се забавиха, от близо 4 % през 70-те години до 2 % през 90-те години (но като цяло увеличението от 1970 г. насам е общо 110 %). Темповете на растеж на въздушния транспорт намаляха от 8 % на 6 % през първата половина на 90-те години, но през 1997 г. бе регистриран растеж от 10 %.

Тези и други данни показват важния принос на транспорта за икономическия растеж, конкурентоспособността и заетостта на работната сила в Европейския съюз.

#### **1.2 Правна рамка на Общата транспортна политика**

Според Чл. 3 на Договора за създаване на Европейската общност, изменен с Договора за Европейски съюз от Маастрихт, Общата транспортна политика е един от основните елементи на Европейската общност и на нейния Общ пазар. Рамката за прилагане на тази политика е обект на отделна глава (Чл. 74 до 84), посветена на транспорта. С Договора от Маастрихт бяха въведени допълнителни клаузи, отнасящи се до Транс-европейската транспортна инфраструктура (Чл. 129b до 129d). Договорът от Амстердам, който може да бъде ратифициран в края на 1998 г., подсили ролята на Европейския парламент в процеса на вземане на решения чрез въвеждането на т. нар. процедура за съвместни решения (Co-Decision) за целия транспортен сектор.

#### **1.3. Кратък преглед на развитието на Общата транспортна политика**

Въпреки значението, което се дава на транспорта в текста на Договора, до 1985 г. не бе постигнат значителен напредък в развитието на Общата транспортна политика. Това се дължи на съществените разлики в начина на регулиране на транспортния пазар в отделните страни-членки. В крайна сметка бавният напредък стана причина страните-членки да се обърнат към Европейския парламент с иск да бъде заведено дело срещу Съвета в Европейския съд заради неуспеха да се предприемат съответните действия. Решението на Съда от 1985 г. представляваше повратен момент в развитието на Общата транспортна политика. Съдът задължи Съвета да предприеме действия, с които да гарантира свободата да се предоставят международни транспортни услуги и да разработи условията, според които превозвачи от една страна-член могат да поемат предоставянето на национални транспортни услуги в друга страна-член на Общността ("каботаж").

След този момент бе постигнат значителен напредък. Бялата книга на Комисията от 1985 г. върху окончателното създаване на общ пазар даде нов стимул на Общата транспортна политика и през следващите години доведе до създаването на основните елементи на сегашното транспортно законодателство, например за морския транспорт през 1986 г., за въздушния транспорт от 1987, 1990 и 1992 г., за шосейния, железопътния и вътрешния речен транспорт от 1991 г.

Бялата книга на Комисията от 1992 г. за бъдещото развитие на Общата транспортна политика обвързва тези различни дейности чрез един глобален, последователен подход, който отчита различните икономически, социални и екологични аспекти. В допълнение, в съответствие с Бялата книга на Комисията от 1993 г. за проблемите на растежа, конкурентната способност и заетостта на работната ръка, бе поставено началото на амбициозната програма за създаване на Трансевропейска транспортна мрежа.

Положителният отзвук и подкрепата на Съвета за тези концепции стимулира Комисията да представи през 1995 г. петгодишна етапна програма за действие за периода 1995/2000 г. по проблемите на Общата транспортна политика. Тази програма съдържа намеренията на Комисията в три основни сфери:

Подобряване на качеството чрез създаване на интегрирана транспортна система, основаваща се на модерни технологии, с което ще се направи принос към целите за опазване на околната среда и ще се повиши сигурността;

Подобряване на функционирането на единния пазар с цел да се повиши ефективността, да се разширят възможностите за избор и да бъде направен "приятелски" характерът на предоставяните услуги, като в същото време се спазват социалните стандарти;

Разширяване на външното измерение чрез подобряване на качеството на транспортните връзки между ЕС и трети страни, като едновременно с това се подсилват способностите на Общността да навлезе на транспортния пазар в други части на света.

Тези стратегически цели остават валидни и на фона на очертаващата се тенденция към ускорено глобализиране на пазарите и икономиките. Така определените цели съответствуват и на исканията на гражданите за лесно достъпна, сигурна и стабилна транспортна система. Приложението на стратегията е отразено в разрастващ се брой от инициативи на комисията, в Зелени и Бели книги, съобщения и предложения по различни аспекти на общата транспортна политика. В момента специално внимание се отделя на развитието на подходящи концепции за справедливо и ефективно ценообразуване в транспортния сектор, на подобряването на сигурността на морския транспорт и създаването на по-търговски подход към железопътния транспорт.



[Пълният текст на документа](#)



(1.43 Mb)