

## CARTA ALBĂ DIN ANUL 2001 ȘI IMPLICAȚIILE SALE

**CIPRIAN-BENIAMIN BENEĂ**

*Universitatea din Oradea, Armatei Române Nr. 1*

*Facultatea de Științe Economice—Catedra de Economie*

*Tel.: +40 259. 47 90 80*

*e-mail: [cbenea@uoradea.ro](mailto:cbenea@uoradea.ro)*

*In this exposure I want to present what means a good transport policy at European level and how can EU steps toward economic efficiency and sustainable development through measures taken in transportation field.*

Oamenii politici europeni erau conștienți de importanța pe care o are dezvoltarea sectorului transportului și telecomunicațiilor pentru a putea să asigure succesul măreței lor dorințe, aceea de a crea o Europă unită. Încă din momentul semnării în 1957 a Tratatului de la Roma se prevedea posibilitatea cooperării în domeniul transporturilor; se putea vedea încă din acele momente că infrastructura și cooperarea în cadrul unor proiecte din acest domeniu constituia un factor decisiv în vederea stabilirii unei piețe europene comune, a unei uniuni economice, a creării premiselor privind libertatea circulației persoanelor, mărfurilor, serviciilor și capitalului.

Modernitatea globală presupune existența unor rețele; celălalt proces contemporan, regionalizarea—care este considerat o treaptă intermediară spre globalizare—presupune în aceeași măsură existența legăturilor, fără de care acest proces nu s-ar putea realiza. Rețelele comunitare au „reduc” distanțele și, eliminând în mare parte semnificația frontierelor, s-au constituit într-un factor de dezvoltare și coeziune, evidențiind din plin importanța infrastructurii pentru dezvoltare și civilizație. Rețelele transeuropene au asigurat întărirea legăturilor la nivel european, ele reprezentând instrumentul de consolidare a UE pe plan mondial. Dacă până în anul 1982 nu s-au înregistrat progrese semnificative, începând din acest an se produce o accelerare a procesului de luare a deciziilor la nivel comunitar în ceea ce privește măsurile ce urmau a fi luate în domeniul transporturilor, ele având o importanță vitală pentru integrarea economică a țărilor din Europa deoarece sectorul transporturilor joacă un rol-cheie în asigurarea funcționării Pieței Interne. Accelerarea procesului de luare a deciziilor vizând dezvoltarea sectorului transporturilor și a infrastructurii necesare a avut ca și efect stabilirea rețelei de transport paneuropean în anul 1992; în anul 1996 s-a căzut de acord în mod oficial asupra acesteia.

Însă într-o etapă cu implicații deosebit de adânci s-a intrat în momentul în care Comisia Europeană a adoptat Carta Albă privind politica ce urmează să se implementeze în domeniul transporturilor la nivel european, dând contur acestei vitale activități și căutând să pregătească statele membre, administrațiile lor și pe cei implicați direct în operațiunile de transport în vederea promovării coeziunii UE, creșterii eficienței transporturilor la nivel european, precum și dezvoltării durabile; de modul în care se va realiza ceea ce s-a propus în Carta Albă depinde mult creșterea competitivității UE pe plan mondial, precum și posibilitatea ca europenii să poată trăi într-un mediu mai uman și mai puțin poluat.

Carta Albă din anul 2001 a propus mai multe măsuri ce trebuie luate la nivel comunitar în privința politicii în transporturi. Ea cuprinde un program de acțiune cu extindere până în anul 2010, perioadă în care, la anumite intervale de timp, se va proceda la verificarea modului în care diversele obiective propuse au fost atinse, urmând a se face anumite ajustări acolo unde situația o va impune. Acest mod de abordare presupune însă negocieri continue, ceea ce ne îndreptățește să vorbim de nașterea unor regimuri care asigură guvernanta în gestionarea problemelor vizând transporturile la nivel european. Propunerile detaliate, care urmau să fie aprobate de Comisie, se bazează pe următoarele principii:

1. Revitalizarea căilor ferate. Transportul feroviar este sectorul strategic, de modul în care se poate asigura recâștigarea poziției pe care acesta a avut-o în trecut, depinzând succesul eforturilor făcute cu scopul de a asigura echilibrarea balanței dintre modurile de transport, în special în cazul transportului de bunuri. Ceea ce se dorește este deschiderea pieței transportului feroviar la nivel comunitar nu doar pentru servicii de transport internațional (așa cum s-a decis în anul 2000), ci și pentru cabotajul pe diferitele piețe naționale (pentru evitarea rulării trenurilor fără marfă) și pentru serviciile de transport internațional de persoane—ceea ce presupune armonizarea în domeniul inter-operabilității și siguranței. De asemenea, este necesară luarea de măsuri în vederea creșterii credibilității acestui mod de transport în ochii beneficiarilor, prin asigurarea punctualității și regularității acestui mod de transport, în special pentru transportul de mărfuri. Pas cu pas, o rețea de linii de cale ferată urmează să fie dedicată exclusiv transportului de mărfuri, astfel că acest mod de transport să fie preferat atât de cei care fac comerț, cât și pasageri.

2. Creșterea calității transportului rutier, care datorită flexibilității sale, are capacitatea de a transporta mărfurile din poartă-n poartă. Comisia va propune anumite măsuri legislative care să permită armonizarea anumitor clauze din contractul de transport rutier, în vederea protejării transportatorilor în fața expeditorilor; de asemenea, este necesară modernizarea modului de operare a serviciilor de transport rutier—ținându-se seama și de respectarea legislației din domeniul social (drepturile angajaților)—obiectiv a cărui atingere este facilitată de proiectul Galileo, proiect care aduce o „revoluție” în transporturi, prin aceea că permite localizarea instantanee a mijloacelor de transport și dirijarea eficientă a acestora, cu ajutorul unui șir de 30 de sateliți.

3. Promovarea transportului pe mare și pe căi navigabile interioare, moduri de transport care, deși pot oferi o alternativă transportului rutier (pentru eliminarea congestiilor) și pot asigura depășirea lipsei infrastructurii feroviare, sunt utilizate la o capacitate mult redusă față de potențialul pe care-l au. Strategia care poate asigura revitalizarea transportului maritim pe distanțe scurte privește construirea unor veritabile „autostrăzi” maritime, în cadrul planului stabilit pentru rețelele paneuropene de transport. Acest lucru cere însă o bună conectare a porturilor cu căile ferate și cu rețelele de navigație interioară, însoțită de creșterea calității serviciilor portuare prin dotarea cu instalații performante și construirea de terminale. Rute maritime determinate—care oferă o cale în jurul ariilor gâtuite (Alpii, Pirineii, țările Benelux sau frontiera germano-polonă)—urmează să devină parte a rețelei transeuropene de transport, la fel ca și drumurile sau căile ferate; de aceea este necesară întărirea regulilor vizând siguranța navigației pe mare, combaterea pavilionului sau porturilor de conveniență. Dar pentru întărirea poziției transportului pe căi navigabile interioare—care prin natura lor sunt transporturi multimodale—trebuie stabilite căile de navigație și trebuie asigurate facilități de transbordare, care să permită oferirea de servicii pe tot timpul anului. De asemenea, este necesară deplina armonizare a condițiilor

tehnice care trebuie satisfăcute de navele ce pot naviga pe aceste căi, a certificatelor comandanților de nave și a condițiilor de muncă a echipajelor.

4. Identificarea echilibrului între creșterea transportului aerian și protejarea mediului înconjurător. Astăzi UE suferă din cauza fragmentării sistemelor de management al traficului aerian, ceea ce cauzează întârzieri, deci risipă de cherosen, reducându-se astfel competitivitatea companiilor aeriene europene. Se poate vedea că și în acest caz sunt necesare dezvoltarea și înaintarea de propuneri care să paveze calea pentru stabilirea unui cadru juridic la nivel european în privința traficului aerian și facilitarea cooperării atât cu EUROCONTROL (Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene), cât și cu autoritățile militare, măsuri ce trebuie însoțite de asigurarea condițiilor pentru creșterea capacității aeroporturilor și convenirea asupra unor reglementări menite reducerii zgomotului și a poluării cauzate de aparatele de zbor.

5. Intermodalitatea—o realitate. Aceasta este de o importanță covârșitoare deoarece asigură o alternativă competitivă transportului rutier; iar prioritatea trebuie acordată armonizării tehnice și interoperabilității între diferite sisteme de transport, ceea ce scoate-n evidență marea importanță a containerelor. Mai mult, programul care se bucură de sprijinul comunitar—Marco Polo—menit promovării „autostrăzilor” maritime, va face ca intermodalitatea să devină o realitate viabilă din punct de vedere economic, crescând competitivitatea transportului.

6. Construirea Rețelei transeuropene de transport. Având în vedere saturația care există pe anumite artere principale—și ca și o consecință a acesteia poluarea din aceste zone—Consiliul European de la Gothenburg a adoptat câteva concluzii, în baza cărora Comisia a propus ca obiectiv principal înlăturarea gâtuirilor din rețeaua feroviară, însoțite de completarea rutelor considerate ca fiind prioritare pentru absorbția traficului mărit datorită extinderii Uniunii spre Răsărit—în special în zonele de frontieră—precum și dezvoltarea posibilităților de acces în zonele marginale ale UE. În acest context, lista celor 14 proiecte adoptate de către Consiliul European de la Essen și incluse în Decizia Parlamentului și Consiliului privind rețeaua de transport transeuropeană a trebuit amendată. Un număr de mega-proiecte au fost realizate și încă 6 asemenea proiecte au fost adăugate (în special proiectul Galileo și rețeaua feroviară de mare capacitate prevăzută pentru trecerea Pirineilor). În privința regulilor de finanțare, Comunitatea ar putea contribui la finanțarea proiectelor de cale ferată care asigură legături peste granițele unor țări situate pe bariere naturale sau a proiectelor menite înlăturării gâtuirilor de la granițele țărilor din Răsăritul UE cu un procent de până la 20 % din valoarea totală a proiectelor respective.

7. Creșterea siguranței rutiere. Pentru atingerea acestui obiectiv, Comisa urma să propună 2 măsuri ce urmau a fi luate pentru rețeaua transeuropeană de transport—prima este legată de armonizarea semnelor care atenționează imediata apropiere a unor zone deosebit de periculoase, cealaltă vizând armonizarea regulilor de verificare și de aplicare a sancțiunilor pentru transportul internațional comercial, în special cele privind viteza și limita alcoolemiei. Luarea acestor măsuri imperative este justificată dacă avem în vedere faptul că anual 41.000 de persoane sunt ucise în Europa în accidente rutiere, fără a mai pune la socoteală numărul mult mai mare de răniți, ceea ce costă societatea miliarde de Euro.

8. Adoptarea unei politici efective privind taxarea transportului. Este general recunoscut faptul că nu întotdeauna și nu peste tot diferitele moduri de transport plătesc pentru toate

costurile pe care ele le generează; mai mult, situația diferă mult de la o țară membră la alta, ceea ce conduce la disfuncționalități ale pieței interne, distorsionând competiția în domeniul transportului. De aceea, prin principiile Cartei Albe (din 2001) se urmărește să:

- se armonizeze modul de taxare privind combustibilul pentru transporturile comerciale, în special în privința transportului rutier;
- se stabilească principiile care stau la baza taxării datorate utilizării infrastructurii—prin includerea tuturor costurilor externe—ceea ce ar avea ca și efect pe termen lung încurajarea utilizării unor moduri de transport cu un impact mai redus asupra mediului înconjurător.

Prețul utilizării infrastructurii trebuie să depindă de felul acesteia—aeroport, port, drum, cale ferată sau cale navigabilă interioară—de momentul din zi când are loc deplasarea, de mărimea și greutatea vehiculului, precum și de alți factori care ar avea ca și efect congestiunea și distrugerea infrastructurii sau a mediului înconjurător. Se poate vedea cât de benefică este luarea unor decizii care să vizeze construirea unor infrastructuri care să asigure intermodalitatea, în special construirea unor linii de cale ferată, care oferă o alternativă de transport foarte prietenoasă față de mediul înconjurător.

9. Recunoașterea drepturilor și obligațiilor utilizatorilor. Așa cum se întâmplă în cazul transportului aerian, unde pasagerii au dreptul de a se informa, de a primi compensații în cazul unui accident sau al anulării unui zbor, aceste drepturi ar trebui extinse pentru toate modurile de transport, fără a pierde însă din vedere obligațiile certe care le revin utilizatorilor.

10. Dezvoltarea unui transport urban de o calitate ridicată. Această măsură este de o importanță covârșitoare, dacă avem în vedere că nivelul calității vieții cetățenilor din marile orașe europene scade pe măsură ce crește congestiunea și poluarea aerului. O soluție la care se poate recurge este cea a dezvoltării la cetățeni practica utilizării transportului public, concomitent cu o utilizare mai rațională a autovehiculelor. Aceasta măsură—care este foarte dificil de a se pune în practică—este esențială în vederea asigurării dezvoltării durabile și pentru a se respecta angajamentele internaționale luate la Kyoto în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub>.

11. Stimularea cercetării și punerea invențiilor în slujba unui transport eficient și curat. Începând din anul 1997, Comunitatea a investit în cercetare și dezvoltare tehnologică, vizând intermodalitatea și vehiculele curate. În prezent, Aria Europeană de Cercetare trebuie să se concentreze asupra creșterii eficienței în cercetările destinate sistemului transporturilor. În privința transportului pe calea aerului, prioritate trebuie dată reducerii impactului pe care-l are asupra mediului zgomotul și emisiile motoarelor.

12. Asigurarea unui management privind efectele globalizării. Având în perspectivă extinderea spre Răsărit a UE—politica din transporturi și rețelele transeuropene urmând să cuprindă întregul continent—precum și necesitatea asigurării succesului dezvoltării durabile și a depășirii problemelor legate de congestiune și poluare, este necesar ca Uniunea să-și regândească rolul său internațional. În negocierile purtate la OMC, UE continuă să acționeze ca și un catalizator, luptând pentru deschiderea piețelor principalelor moduri de transport, menținând în același timp calitatea serviciilor de transport. Dar Comisia își planificase să propună întărirea poziției comunității în organismele internaționale în vederea salvagărdării intereselor Uniunii la nivel global. Sunt vizate în mod

special IMO (Organizația Maritimă Internațională), ICAO (Organizația Aviației Internaționale Civile) și Comisia Dunării. Uniunea Europeană, prin accederea ca și entitate în organizațiile internaționale care privesc transporturile—unde avea numai un statut de observator—va avea ca și efect creșterea influenței sale; membri UE vor avea aceleași obiective și vor avea aceeași „voce”, iar UE va putea influența activitățile acestor organizații ținând în același timp seama de cerințele fundamentale impuse de dezvoltarea durabilă.

13. Crearea unor obiective legate de mediul înconjurător pe termen mediu și lung, vizând un sistem de transport durabil. Sunt necesare numeroase instrumente și trebuie luate numeroase măsuri în vederea definirii procesului în mișcare ce va avea ca punct final un sistem de transport durabil. Este necesară o perioadă lungă de timp în vederea atingerii acestui important obiectiv, acest sistem de transport având nevoie de a fi definit în termeni operaționali pentru a putea furniza oamenilor politici informațiile necesare pentru a putea merge mai departe. Este de menționat faptul că un instrument de monitorizare, cunoscut sub numele de TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) a fost deja stabilit în acest sens.

Astfel, pachetul de măsuri și analizele din Carta Albă—care sunt esențiale dar nu și suficiente în vederea direcționării politicii comune a transporturilor pentru a putea îndeplini cerințele impuse de dezvoltarea durabilă—se pot rezuma în modul următor și ele se concentrează asupra următoarelor probleme principale: riscul congestionării pe arterele principale din Europa și dezechilibrarea regională; condițiile ce trebuie îndeplinite pentru a asigura modificarea balanței diferitelor moduri de transport; acordarea unei atenții sporite înlăturării gâtuirilor; plasarea utilizatorilor/beneficiarilor în centrul politicii din transporturi; nevoia management-ului efectelor globalizării transporturilor.

## **Bibliografie**

1. IEPURE E., *România într-o Uniune Europeană extinsă*. Editura Tribuna Economică, București, 2002, pag. 86-93;
2. \*\*\* Carta Albă din anul 2001 (pag. 3-10; 35-65)
3. \*\*\* Tratatul de la Roma din 1957 (art. 70-80 și 154-155).