



УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ – В ПЪТНАТА КАРТА НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

Дончо Иванов

bnagency@abv.bg

**УНИБИТ, Катедра „Комуникации и информирание”,
София, бул. „Цариградско шосе” №119,
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: *транспортен сектор в ЕС; устойчив транспорт, екологичен транспорт; корпоративна, социална и екологична отговорност; Програма за устойчив транспорт ООН; Стратегия за устойчиво развитие на ЕС*

Резюме: *Европейската Комисия иска от транспортния сектор в Европейския Съюз да покаже амбиции и нов механизъм за отчитане на състоянието на околната среда и транспорта (TERM), да проучва екологичното въздействие на транспорта. За първи път в доклада се разглежда цялостен набор от количествени цели, предложени в Пътната карта за транспорта 2011 на Европейската комисия, както и изискванията на транспортната политика за демонстриране на корпоративна, социална и екологична отговорност. Разработени са последните документи за изпълнение на политиките на Европейския Съюз за устойчиво развитие - Съобщение на Европейската Комисия „Целите на устойчивото развитие”, Брюксел 10.01.2018 г. - IP/18/82, и Програмата до 2030 г. за устойчиво развитие и целите за устойчиво развитие на Европейския Съюз, приети от Общото събрание на Организацията на обединените нации. Европейският парламент приема две резолюции („Корпоративната социална отговорност: отчетно, прозрачно и отговорно поведение на стопанските субекти и устойчив растеж“ и „Корпоративната социална отговорност: насърчаване на интересите на обществото и действия, насочени към постигането на устойчиво и приобщаващо възстановяване“), в които се признава значението на прозрачността на дружествата по екологични и социални въпроси в страните-членки на ЕС.*

Последните документи в ЕС за изпълнение на политиките за устойчиво развитие са Съобщение на ЕК „Целите на устойчивото развитие”, Брюксел 10.01.2018 г. - IP/18/82, и Програмата до 2030 г. за устойчиво развитие и целите за устойчиво развитие на ЕС, приети от Общото събрание на ООН под името „Към устойчива Европа до 2030 г.” Европейска комисия предшества всичко това с изготвянето на Съобщение „Към екологична икономика и по-добро управление” до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите, в което се казва:^[1] „През последните десетилетия устойчивото развитие се насърчава от различни политики на ЕС. Съюзът например е приел обвързващи цели за климата наред със системата на ЕС за търговия с емисии, както и редица законодателни инструменти за биоразнообразието, управлението на отпадъците и качеството на водата

и въздуха. Така беше насърчен растежът на екоиндустриите на ЕС, чийто дял сега възлиза на 2,5 % от БВП на ЕС и се откриха нови работни места за 3,4 млн. души. Ключово развитие в политиката беше приемането през 2010 г. на стратегията „Европа 2020“. Тя цели да превърне ЕС в икономика, основана на знанието, ефективното използване на ресурсите и ниската въглеродна интензивност, както и да предостави устойчив отговор на предизвикателствата пред ЕС до 2050 г. За да оценят напредъка в прилагането на стратегията за устойчиво развитие на ЕС, Европейската комисия чрез статистическата си служба Евростат, Европейската агенция по околна среда и други организации ще продължат да предоставят статистическа информация и показатели, чрез които да се измерва и докладва устойчивостта, също и в контекста на стратегията „Европа 2020“.

СТРАТЕГИЯ „ЕВРОПА 2020“: ОСНОВНИ ЦЕЛИ И ВОДЕЩИ ИНИЦИАТИВИ

ОСНОВНИ ЦЕЛИ

- 1) 75 % от населението между 20 и 64 години трябва да бъде наето на работа;
- 2) 3 % от БВП на ЕС трябва да бъде инвестиран в научно-изследователска и развойна дейност;
- 3) трябва да бъдат постигнати целите в областта на климата/енергията „20/20/20“: 20 % намаляване на емисиите от парникови газове, 20 % дял на възобновяемите източници на енергия и 20 % подобрение на енергийната ефективност (и 30 % намаляване на емисиите от парникови газове, ако условията са подходящи);
- 4) дялът на преждевременно напусналите училище следва да спадне под 10 % и поне 40 % от по-младото поколение да завършва висше образование;
- 5) 20 млн. души по-малко да бъдат застрашени от бедност.

ВОДЕЩИ ИНИЦИАТИВИ

- 1) „Съюз за иновации“ за подобряване на рамковите условия и достъп до финансиране за изследвания и иновации, за да се гарантира, че новаторските идеи могат да бъдат превърнати в продукти и услуги, които създават растеж и работни места;
- 2) „Младежта в движение“ за подобряване на качеството на образователните системи и улесняване на влизането на младите хора на пазара на труда;
- 3) „Програма в областта на цифровите технологии за Европа“ за ускоряване на въвеждането на високоскоростен интернет и възползване от предимствата на единен цифров пазар за домакинствата и фирмите;
- 4) „Европа за ефективно използване на ресурсите“ за подпомагане на отделянето на икономическия растеж от използването на ресурсите, за подкрепяне на прехода към икономика с ниски емисии на въглерод, за увеличаване на използването на възобновяеми източници на енергия, за модернизирването на транспортния отрасъл и за насърчаването на енергийната ефективност;
- 5) „Индустриална политика за ерата на глобализацията“ за подобряване на бизнес средата, особено за малките и средни предприятия, и за подпомагане на разработването на стабилна и устойчива индустриална база, която да е конкурентоспособна в световен мащаб;
- 6) „Програма за нови умения и работни места“ за модернизирване на пазарите на труда и предоставяне на възможности за хората да развият умения през целия си

живот, за да бъдат по-активни и по-добре да отговарят на търсенето и предлагането на пазара на труда, включително чрез мобилност на работната ръка.

ЕК иска от транспортният сектор в ЕС да покаже амбиции и нов механизъм за отчитане на състоянието на околната среда и транспорта (TERM), да проучва екологичното въздействие на транспорта.^[2] За първи път в доклада се разглежда цялостен набор от количествени цели, предложени в Пътната карта за транспорта 2011 на Европейската комисия. „През 2009 г. нивата на емисиите на почти всички замърсители от транспорта намаляха, тъй като имаше спад в търсенето“, заявява професор Жаклин Макглейд, изпълнителен директор на ЕАОС. „Но този спад се дължеше на икономическата рецесия. Затова сега ние трябва да станем свидетели на една по-фундаментална промяна в европейската транспортна система, така че емисиите да не се увеличават дори и в периоди на засилен икономически растеж.“^[3] Докладът на ЕАОС относно транспорта и околната среда показва, че е постигнат известен напредък по отношение на ефективността. Например новопроизведените автомобили през 2010 г. са били с около 1/5 по-ефикасни в сравнение с 2000 г. Този сравнително скромно напредък обаче често пъти бива изпреварван от растящото търсене, дори ако рецесията е забавила дейността в някои сектори. Между 1990 г. и 2009 г. търсенето в транспортния сектор е нараснало с приблизително 1/3, което е довело до увеличение с 27 % на парниковите газове (ПГ) от транспорта през същия период.^[4] За първи път ЕАОС разработва базови параметри за оценяване на напредъка по отношение на екологичните цели на транспортния сектор.^[5] Те включват цели по отношение на емисиите на парникови газове, потреблението на енергия и шума. Разработен е основен набор от 12 показателя, обхващащи широка гама от области на политика.

- На транспорта се дължат 24 % от всички емисии на парникови газове в ЕС през 2009 г. В Пътната карта се посочва, че до 2050 г. държавите-членки на ЕС трябва да намалят парниковите газове от транспорта с 60 % спрямо нивата от 1990 г. Тъй като на практика между 1990 г. и 2009 г. емисиите са се увеличили с 27 %, ЕС трябва да постигне общо намаление от 68 % между 2009 г. и 2050 г.
- Годишното потребление на енергия от транспорта е нараствало непрекъснато между 1990 г. и 2007 г. в държавите-членки на ЕАОС. Въпреки че общото търсене на енергия от транспортния сектор е спаднало с 4 % през периода 2007—2009 г., вероятно тенденцията на увеличаване ще се възобнови с икономическия растеж.
- В много области целите по отношение на пределните стойности за качество на въздуха са надвишени. За азотния диоксид (NO₂), който може да причини астма и други дихателни проблеми, годишните пределни стойности са надвишени в 41 % от пунктовете за наблюдение на движението през 2009 г.
- Фините прахови частици (PM₁₀) от транспорта причиняват сериозни здравословни проблеми. През 2009 г. дневната пределна стойност за PM₁₀ е била надвишена в 30 % от местата с натоварено движение на територията на ЕС-27.
- Почти 100 млн. души са били изложени на вредни дългосрочни средни нива на шум от пътни превозни средства по основните пътища.
- Средната реална цена на горивата за сухопътен транспорт (изчислена като еквивалент на безоловен бензин с включени акцизи и данъци) е била 1,14 евро за литър през юни 2011 г., което на практика представлява повишение с 15 % в сравнение с 1980 г. Това означава, че цената на бензина се е увеличавала реално средно с по-малко от 0,5 процентни пункта за година, което показва, че цените

на горивата не изпращат сериозни сигнали за насърчаване на по-ефективен избор на транспорт.

- Делът на автомобилите на алтернативно гориво по пътищата нараства стабилно, като съставлява над 5 % от автомобилния парк през 2009 г. Повечето от тези автомобили използват втечен нефтен газ (LPG), а електрическите превозни средства съставляват 0,02 % от общия парк от превозни средства.
- Пътищата, железопътните линии и магистралите разделят ландшафта на Европа на все по-малки части, което води до сериозни последици за биоразнообразието. Почти 30 % от земята в ЕС е умерено, високо или много високо фрагментирана, което ограничава придвижването и размножаването на много голям брой различни видове.^[6]

„Полагане на основите за един по-екологичен транспорт“ е последният от годишната серия от доклади, публикувани от Европейската агенция за околната среда във връзка с Механизма за отчитане на състоянието на околната среда и транспорта (TERM). Годишният европейски доклад за качеството на въздуха 2011 предоставя резюме и анализ на качеството на въздуха в Европа. Оценяването на състоянието и на тенденциите на качеството на въздуха се базира на измервания на атмосферния въздух (1999—2009 г.) във връзка с антропогенните емисии и техните тенденции (1990—2009 г.). Докладът на TERM включва глава относно емисиите от въглероден диоксид (CO₂) от автомобили. ЕАОС представя актуализирана информация относно напредъка на производителите по отношение на целите във връзка с CO₂ при новопроизведени автомобили, която публикува на: www.eea.europa.eu.^[7] През 2012 г. докладът на TERM проследява напредъка по отношение на базовите параметри, определени в този доклад за първи път. Емисиите на ПГ от транспорта са определени в Протокола от Киото като емисии от изгарянето и изразходването на гориво за всяка транспортна дейност независимо от сектора, но с изключение на международното въздухоплаване и морския транспорт (котелни горива за международния транспорт). Целта по отношение на емисиите на парникови газове от транспорта в Пътната карта на Комисията е определена като емисиите, отчетени съгласно Протокола от Киото, плюс международното въздухоплаване (но без международния морски транспорт). Цифрите са в CO₂ еквивалент. Транспортирането на товари включва пътища (вътрешен и международен транспорт с тежкотоварни превозни средства, включително кръстосана търговия и каботаж), железници и вътрешни водни пътища.^[8]

ЕК предлага мерки за прозрачност по социални и екологични въпроси с изменение на съществуващото законодателство в областта на счетоводството с цел да се подобри прозрачността при някои големи предприятия по социални и екологични въпроси. Дружествата могат да използват международни или национални насоки, които считат за подходящи, например инициативата на ООН „Глобален договор“, ISO 26000 или германския кодекс за устойчивост^[9], се казва в обявено от Комисията съобщение „Акт за единния пазар“, в съобщението „Обновена стратегия за периода 2011—2014 г. за корпоративната социална отговорност“ и в „Плана за действие относно дружественото право и корпоративното управление“, приет през декември 2012 г. Действащото законодателство на ЕС, по-специално Четвъртата директива в областта на дружественото право относно годишните счетоводни отчети, засяга оповестяването на нефинансова информация по начин, който позволява на дружествата да решат дали да публикуват определена информация относно екологични, социални и други аспекти на техните дейности.^[10] Изискванията на съществуващото законодателство обаче се оказват неясни и неефективни и се прилагат по различни начини в различните държави членки. По-малко от 10 % от най-големите дружества в ЕС оповестяват редовно такава

информация. С течение на времето някои държави членки въвеждат изисквания за оповестяване на информация, които надхвърля тези в Четвъртата директива в областта на дружественото право. Например през 2006 г. Обединеното кралство въвежда законодателство, което се актуализира; Швеция приема законодателство през 2007 г., Испания — през 2011 г., през същата година Дания изменя своето законодателство, а последната актуализация във Франция е от май 2012 г. На 6 февруари 2013 г., Европейският парламент приема две резолюции („Корпоративната социална отговорност: отчетно, прозрачно и отговорно поведение на стопанските субекти и устойчив растеж“ и „Корпоративната социална отговорност: насърчаване на интересите на обществото и действия, насочени към постигането на устойчиво и приобщаващо възстановяване“), в които се признава значението на прозрачността на дружествата по екологични и социални въпроси.^[11]

ЛИТЕРАТУРА:

- [1.] Съобщение на ЕК до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите / COM(2011) 363 окончателен/ - „Към екологична икономика и по-добро управление”,
http://ec.europa.eu/environment/consultations/un_2012.htm.
- [2.] Харта за транспорта, околната среда и здравето, 1999 г,
Третата европейска министерска конференция по околна среда и здравеопазване, юни 1999 г. Европейска агенция по околна среда, www.eea.europa.eu
- [3.] Икономика на екосистемите и биологично разнообразие за бизнеса –IP/11/1238), и в Плана за действие относно дружественото право и корпоративното управление, приет през декември 2012 г. , вж. IP/12/1340
- [4.] „Корпоративната социална отговорност: отчетно, прозрачно и отговорно поведение на стопанските субекти и устойчив растеж“ и „Корпоративната социална отговорност: насърчаване на интересите на обществото и действия, насочени към постигането на устойчиво и приобщаващо възстановяване“), Вж. MEMO/13/336
- [5.] Устойчивото развитие в ЕС . Мониторингов доклад - IP/07/1576, Брюксел, 24 октомври 2007 г. ,<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5704079/865-BG-BG.PDF/90795f2e-eb6a-442b-a02b-277bcf10db1b>
- [6.] Стратегия за устойчиво развитие на ЕС. Европейския съвет, юни 2006, http://ec.europa.eu/sustainable/welcome/index_en.htm
- [7.] Съобщение на ЕК „Акт за единния пазар“ от април 2011 г., вж. IP/11/469, и „Обновена стратегия за периода 2011—2014 г. за корпоративната социална отговорност“, публикувана през октомври 2011 г.
- [8.] http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/non-financial_reporting/index_en.htm
- [9.] Икономика на екосистемите и биологично разнообразие за бизнеса –IP/11/1238), и в Плана за действие относно дружественото право и корпоративното управление, приет през декември 2012 г. , вж. IP/12/1340
- [10.] „Корпоративната социална отговорност: отчетно, прозрачно и отговорно поведение на стопанските субекти и устойчив растеж“ и „Корпоративната социална отговорност: насърчаване на интересите на обществото и действия, насочени към постигането на устойчиво и приобщаващо възстановяване“), Вж. MEMO/13/336
- [11.] Съобщение на ЕК „Акт за единния пазар“ от април 2011 г., вж. IP/11/469, и „Обновена стратегия за периода 2011—2014 г. за корпоративната социална отговорност“, публикувана през октомври 2011 г.

SUSTAINABLE TRANSPORT - IN THE ROAD CARD OF THE EUROPEAN COMMISSION

Doncho I. Ivanov

bnagency@abv.bg

*UNIBIT, Department of Communications and Information,
Sofia, 119, Tsarigradsko shose Blvd.,
BULGARIA*

***Key words:** transport sector in the EU; sustainable transport, environmentally friendly transport; corporate, social and environmental responsibility; Sustainable Transport Program of the United Nations; EU Sustainable Development Strategy*

***Abstract:** The European Commission asks the transport sector in the European Union to show ambition and the new TERM, to study the environmental impact of transport. For the first time, the report looks at a comprehensive set of quantitative targets proposed in the European Commission's Roadmap for Transport 2011, as well as the transport policy requirements for demonstrating corporate, social and environmental responsibility. The latest European Union Sustainable Development Policies - European Commission Communication "Sustainable Development Goals", Brussels, 10.01.2018 - IP / 18/82, and the Sustainable Development Agenda (SOP) to 2030 for Sustainable Development of the European Union adopted by the General Assembly of the United Nations. The European Parliament adopts two resolutions ("Corporate Social Responsibility: Accountable, Transparent and Responsible Business Behavior and Sustainable Growth" and "Corporate Social Responsibility: Promoting Social Interests and Actions Towards Sustainable and Inclusive Recovery"). which recognizes the importance of the transparency of environmental and social companies in the EU Member States.*