



---

## ЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА - КЪМ УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

Антоанета Д. Кирова  
[toni.kirova@gmail.com](mailto:toni.kirova@gmail.com)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”  
Факултет „Транспортен мениджмънт  
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”  
гр. София, 1574, ул. „Г. Милев” № 158,  
БЪЛГАРИЯ*

**Ключови думи:** транспортна политика, съвместни мерки, коопериране, декарбонзация, намаляване на въглеродния отпечатък

**Резюме:** Транспортният сектор допринася значително за икономиката на ЕС, заетостта и мобилността. Секторът на транспорта и складирането наема над 11 милиона души в ЕС, повече от 5% от общата заетост и генерира почти 5% от БВП на ЕС, което представлява около 20% от износа за основните търговски партньори на Общността. По предварителни оценки, в периода 2010 г. - 2050 г., пътническият транспорт ще нарастне с около 42%, а товарният транспорт - с 60%. Същевременно, транспортът представлява почти ¼ от емисиите на парникови газове в Европа, което е основната причина за намаляване на качеството на въздуха в градовете и представлява сериозна заплаха за общественото здраве. От своя страна, пътният транспорт генерира почти 1/5 от общите емисии на ЕС и 73% от вредните емисии.

Бялата книга от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM (2011) 0144), препоръчва сериозно намаляване на емисиите от транспорта с 20% за периода 2008 - 2030 г. и най-малко 60% за периода 1990 - 2050 г. ; Предвижда се и 40% намаление на емисиите от международния морски транспорт в периода 2005 - 2050 г. ; устойчивите горива с ниски въглеродни емисии следва да представляват 40% от потреблението в авиацията до 2050 г. ; до 2030 г. трябва да се извърши 50% отклонение от конвенционално заредените автомобили в градския транспорт, с цел пълното им премахване до 2050 г. Накратко, транспортният сектор трябва да използва по-малко и по-чиста енергия, да използва по-ефективно съвременната инфраструктура и допълнително да намали въздействието си върху околната среда въз основа на автоматизация, ИКТ и интелигентни решения.

### **Въведение**

Приемствеността с Бялата книга за транспортна политика от 2001 г. е отразена в Комюнике на Европейската комисия „Устойчиво бъдеще за транспорта: към интегрирана и водеща технология и система“ (COM (2019) 0279). Бялата книга за

транспорта в периода до 2050 г. „Пътна карта за единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM (2011) 0144) е публикувана на 28 март 2011 г.<sup>1</sup> През 2016 г. ЕК представя работен доклад (документ SWD (2016) 0226) относно напредъка при прилагането на 10-годишната програма, като публикува и Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии (COM (2016) 0501), с предложения за стратегически мерки, ускоряващи декарбонизацията на транспорта в Европа, във връзка с целите на Парижкото споразумение COP 21<sup>2</sup>.

През 2013 г., в отговор на Комюнике на Комисията „Заедно за конкурентоспособна и ресурсно ефективна градска мобилност“ (COM (2013) 0913), 17.12.2013 г., Европейският парламент приема резолюция (P8\_TA (2015) 0423) относно „Устойчива градска мобилност“ на 2.12.2015 г.<sup>3</sup> Други две резолюция, последвали публикуването на Бялата книга от 2011 г. обобщават напредъка към устойчива мобилност (P8\_TA (2015) 0310 от 9.09.2015 г.) при целта за 60% намаляване на парниковите газове до 2050 г.<sup>4</sup> и представят европейската стратегия за мобилност с ниски емисии от 2017 г., с акцент върху:

- необходимост от инвестиции в мултимодалност и обществен транспорт;
- необходимост от изпращане на по-ясни ценови сигнали за всички видове транспорт, за да се отразят по-добре принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“; и
- ролята на дигитализацията в устойчивата мобилност.

## **1. Безопасни, ефективни и устойчиви транспортни услуги, основани на цифровизацията**

Стремежът към безопасен, ефективен и устойчив транспорт, основан на технологични иновации<sup>5</sup> и преодоляването на негативните ефекти от бизнес моделите, дължащи се на всеобщата зависимост от автомобилния транспорт отчитат на първо място *цифровите технологии* и тяхната роля за намаляване на транспортните инциденти, породени от човешки грешки<sup>6</sup>. Същевременно, следвайки концепцията „omni-channel“, интегрираните транспортни вериги могат да осигурят плавни услуги от врата до врата за хора и товари. Третият важен резултат е добавената стойност в

---

<sup>1</sup> Отражава предизвикателствата, стремеж към създаване на единно европейско транспортно пространство, устойчивата мобилност и т.н.

<sup>2</sup> Парижкото споразумение е подписано на 12.12.2015 г. по време на конференция посветена на климата, в сила от 4.11.2016 г.. Към м. ноември 2017 г. 195 държави, включително България са подписали споразумението

<sup>3</sup> В резолюцията държавите-членки и градовете се насърчават за планове за устойчива градска мобилност, с приоритет на видовете транспорт с ниски емисии; превозни средства с алтернативно гориво и ИТС; създаване на мрежа за устойчива мобилност; най-добри практики за пространствено планиране; повишаване на обществената информираност при устойчивата мобилност; включване в „Европейски партньорства за иновации, Интелигентни градове и общности“

<sup>4</sup> Препоръките се отнасят до възможностите за интегриране на видовете транспорт за създаването на по-ефективна, устойчива, конкурентоспособна, достъпна и лесна за ползване транспортна система (чрез прехвърляне на товари, модерна инфраструктура, финансиране на ИТС, градска мобилност). Освен това е предложен по-активен подход спрямо възобновяемите енергийни източници, както и създаването на стимули за внедряването на устойчиви алтернативни горива.

<sup>5</sup> Комюнике на Комисията до Европейския парламент, Съвета на Европа, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно европейската стратегия за съвместни ИТС, крайъгълен камък към кооперативна, свързана и автоматизирана мобилност, Брюксел, 30.11.2016 г., представящ стратегия на ЕС за координирано внедряване на С-ITS и създаване на синергия между различните инициативи

<sup>6</sup> Автомобилният транспорт е отговорен за по-голямата част от транспортните емисии (над 70% от парниковите газове, 39% от NO<sub>x</sub> и 13% на праховите частици, с общи разходи за претоварване, оценени на 1% от БВП (ЕС JRC, 2012), докато претоварените пътища са огромен разход за икономиката на ЕС (A European Strategy for Low-Emission Mobility, COM(2016) 501 final)

резултат на основана на взаимно сътрудничество икономика, осигуряваща нова и устойчива мобилност.

Дигиталната транспортна система изисква хоризонтално моделиране, включващо различните видове транспорт, вместо вертикалния подход (включващ сектори: транспорт, енергетика, телекомуникации и пр.) Цифровите технологии съдържат бази от данни със статичен компонент (цифрови карти) и динамичен компонент (информация за трафика в реално време), използвани за разработване на иновативни услуги и приложения, предоставяни на мрежов принцип, с осигурен пазарен достъп при лоялна конкуренция (препоръчано в Комюнике на Комисията относно онлайн платформите<sup>7</sup>).

Непрекъснатият достъп до услугите за крайните потребители е най-важният фактор за бързото внедряване на C-ITS<sup>8</sup> в Европа.<sup>9,10</sup> В Космическата стратегия за Европа<sup>11</sup> също се подчертава необходимостта от интегрирането на космическите технологии в стратегии, насочени към свързани автомобили, с насърчаване на използването на GALILEO<sup>12</sup> и EGNOS<sup>13</sup>. Сред предизвикателствата обаче е опасността от кибер атаки, поради което е необходимо разработването на единна политика по сигурността и сертифицирането, както и необходимостта от оперативна съвместимост на компонентите на транспортните системи при взаимодействието между инфраструктурата, данните, услугите, приложенията и мрежите.

През 2016 г., държавите-членки и Комисията стартират платформа C-Roads<sup>14</sup>. Освен това, синергията и съгласуваността между дейностите по разгръщане на услугите C-ITS изисква съвместни инвестиции и създаване на подходяща правна рамка, основани на добри световни практики при разработване на оборудването, услугите и бизнес моделите<sup>15</sup>.

## 2. Проблеми на мобилността с ниски емисии

Климатичните промени са едно от най-големите предизвикателства пред човечеството<sup>16</sup>, а дневният ред на ЕС е насочен към „подпомагане създаването на Европа, която предпазва, овластява и защитава“<sup>17</sup>. Преходът към модерна и нисковъглеродна икономика е ключов политически приоритет за Европейската комисия и амбицията за мобилност с ниски емисии е залегнала в стратегията на

<sup>7</sup> Например, интегриране на свързани и автоматизирани превозни средства в планирането на устойчива мобилност или концепцията за „мобилност като услуга“, включително обществен транспорт и активни начини на пътуване (ходене пеш и колезедене)

<sup>8</sup> Кооперирани ИТС (C-ITS) е архитектурна и технологична платформа за бъдещи услуги в областта на ИТС услуги, предоставяща рамката за тяхното внедряване; платформата C-ITS анализира разходите и ползите от внедряването на услуги, предоставяни от C-ITS за автомобилен транспорт в държавите-членки и някои от тях започват дейности по внедряването им в реални условия, чрез стратегически партньорства

<sup>9</sup> [Cooperative ITS Corridor](#) Ротердам – Франкфурт на Майн – Виена

<sup>10</sup> [Amsterdam Group](#): съюз между пътните власти (Европейска асоциация на операторите на инфраструктури за пътни такси, Конференция на европейските директори на пътищата), градовете, активни в POLIS (мрежа от европейски градове и региони) и автомобилната индустрия, организирана в комуникационния консорциум Car2Car

<sup>11</sup> Стратегия на ЕС за космическото пространство, [COM\(2016\)705](#)

<sup>12</sup> Глобална навигационна сателитна система, в сила от 2016г., [https://en.wikipedia.org/wiki/Galileo\\_\(satellite\\_navigation\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Galileo_(satellite_navigation))

<sup>13</sup> Европейската геостационарна служба за навигационно покритие е спътникова система за повишаване на прецизността, разработвана от Европейската космическа агенция, Европейската комисия и организацията Евроконтрол

<sup>14</sup> [C-Roads Platform](#) е финансирана и чрез Механизма за свързване на Европа (CEF)

<sup>15</sup> ЕС осъществява сътрудничество с Австралия, Япония, Сингапур и САЩ в областта на научните изследвания, сигурността и хармонизирането на стандартите за прилагане на опит, придобит от широкомащабни инициативи

<sup>16</sup> **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ**, Брюксел, 8.11.2017 г., COM (2017) 675 final

<sup>17</sup> Становище на ЕС (2016 г.), реч на Президента Юнкер, 14.09.2016 г.; Заключение на Европейския съвет, 24.10.2014 г.

Енергийния съюз (февруари 2015 г.), идентифицирайки прехода към енергийно ефективен, декарбонизиран транспортен сектор<sup>18</sup>, последвана от Стратегия за мобилност с ниски емисии (юли 2016 г.)<sup>19</sup>.

В отговор на трансформацията на транспортния сектор, инициативата „Европа в движение“ (“Europe on the move”) представя програма за социално справедлив преход към чиста, конкурентна и свързана мобилност за всички, придружена от предложения за пакети от мерки<sup>20</sup>. Комисията също така подновява индустриалната стратегия, с насоченост към осигуряването на работни места и устойчив растеж в променяща се среда. Вторият пакет предложения по инициативата “Европа в движение”<sup>21</sup> е фокусиран върху подпомагането на европейската автомобилна промишленост и сектора на мобилността за подготовка за бъдещето чрез определяне на подходящи условия и стимули за конкурентоспособността на индустрията, както и за генериране на иновации, растеж и работни места, насочени към повишаване на доверието на потребителите. Инициативите ще допринесат за интегрираната индустриална политика на ЕС<sup>22</sup>, така че превозните средства и другите решения за мобилност, осъществени в ЕС са от стратегическо значение.

Вторият пакет „Европа в движение“ е насочен към три ключови политически приоритета: (1) *защита на планетата (Protecting planet Europe)*, с предложението за нови стандарти за CO<sub>2</sub> за леки и лекотоварни автомобили след 2020 г., което ще помогне на държавите-членки да постигнат своите 2030 цели в областта на климата и ще позволи на градовете да повишат качеството на живот и здравето на гражданите<sup>23</sup>; (2) *овластяване на европейските граждани*, чрез улесняване на достъпа на потребителите до достъпни нови, по-чисти и устойчиви форми на полезна мобилност чрез нови технологии и новаторски и съвместни бизнес модели. В периода 2020-2025 г., по настоящите прогнози, превозните средства с ниски и нулеви емисии ще представляват до 7% от движещите се по европейските пътища<sup>24</sup>, като ще бъдат ще бъдат мобилизирани съответните инвестиции, за да се предотврати липсата на подходяща инфраструктура<sup>25</sup>. Чрез Европейският инвестиционен план<sup>26</sup> Комисията увеличава финансовата си подкрепа, допълваща общественото и частно финансиране за

---

<sup>18</sup> COM(2015) 80.

<sup>19</sup> COM(2016) 501.

<sup>20</sup> COM(2017) 283, COM(2017) 479. Първият, изключително оспорван пакет „Мобилност I“ (известен като план „Макрон“, срещу който се обявиха българските и други източноевропейски автомобилни превозвачи) предвижда на командированите шофьори да се заплаща според условията на страната, в която пътуват, седмичната им почивка да бъде извън шофьорската кабина, да се връщат в страната, където са базирани фирмите им най-малко веднъж на четири седмици, а превозвачите да правят минимум пет дни пауза между две серии каботажни превози в друга страна

<sup>21</sup> Този пакет се основава на други стратегически дейности на Европейската комисия, включително на инвестиционния план, съюза на капиталовите пазари, цифровия единен пазар, европейския стълб на социалните права и уменията, действията по климата и кръговата икономика

<sup>22</sup> COM(2017) 479.

<sup>23</sup> COM(2016) 482.

<sup>24</sup> SWD(2017) 650.

<sup>25</sup> Комисията и ЕИБ стартираха „Механизъм за чист транспорт“ за финансиране на проекти за обществен транспорт, на база на CEF и Европейския фонд за финансиране на стратегически инвестиции. В рамките на ЕФРР са осигурени до 35 млрд. евро за подкрепа на енергийно-ефективен и декарбонизиран транспортен сектор, като 12,4 млрд. евро са предназначени за „чист“ градски транспорт. Чрез европейското териториално сътрудничество (“Interreg”) може да се осигури интегрирано изграждане на инфраструктура за алтернативни горива на регионално и местно равнище и някои държави-членки вече използват възможността да програмират тази инфраструктура или да закупят чисти транспортни средства (като електрически автобуси). Например, в Чехия, транспортната програма подкрепя (с около 30 млн. евро) разгръщането на пунктове за презареждане на електрически превозни средства. Закупуването на електрически автобуси с подкрепата на ЕИСФ се предвижда в Полша, Словакия, Чехия, Словения, Испания, България и т.н.

<sup>26</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junckerplan\\_en](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junckerplan_en)

въвеждане на инфраструктура за алтернативни горива с до 800 милиона евро<sup>27</sup> (по CEF и ЕСИФ<sup>28</sup>);

(3) *защита на индустрията и работниците в Европа*: Комисията, в партньорство с държавите-членки и заинтересованите страни (работодатели, представители на работниците и доставчиците на образование и обучение) подкрепя устойчивостта и конкурентоспособността на пазарите на труда, преодолявайки пропуските в уменията, подпомагайки развитието на нови умения чрез обучение в чужбина<sup>29</sup>. Вторият пакет от предложения в рамките на „Европа в движение“ е набор от мерки, насочени към търсенето и предлагането, които да подпомогнат Европа в усилията за мобилна екосистема с ниски емисии. Основан на други стратегически дейности на Комисията<sup>30</sup>, насочващ европейските предприятия и потребители към преход за стабилна, ефективна по отношение на ресурсите икономика, използваща рециклирането<sup>31</sup>, с подкрепа на устойчивостта и конкурентоспособността на пазарите на труда.

Третият (окончателен) пакет „Европа в движение“ включва предложения за стандарти за емисии на CO<sub>2</sub> за товарни автомобили, последващи действия по препоръките на групата на високо равнище групата GEAR 2030<sup>32</sup>, действия в областта на кооперативните, свързаните и автоматизирани превозни средства и решения за мобилност, както и предложения за улесняване на електронната документация за транспорта и за подобряване на пътната безопасност в рамките на Общността.

### **3. Конкурентоспособна и ресурсно ефективна градска мобилност<sup>33</sup>**

Европейските градове<sup>34</sup> със 70% населението генерират над 80% от БВП на Общността и са съединени чрез съвършени транспортни системи, но градската мобилност изпитва хроничния натиск на задръстванията, годишните разходи от които са оценени на 80 млрд евро<sup>35</sup>. Това засяга и законодателството на ЕС относно качеството на въздуха<sup>36</sup>; 38% от смъртните случаи на пътя са с пешеходци в градските зони на Европа. Проучване на Евробарометър показва, че задръстванията, разходите и отрицателните въздействия на градската мобилност и транспорт върху околната среда и

<sup>27</sup> Комисията предоставя 350 млн. евро от бюджета за транспорт на CEF, който може да генерира до 1,7 млрд. евро и от Европейския фонд за стратегически инвестиции, ЕИБ и публични и частни банки в рамките на Смесената транспортна покана на CEF. До 450 млн. евро ще бъдат предоставени чрез дълговия инструмент за свързване на Европа, управляван от ЕИБ ([https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en))

<sup>28</sup> Около 70 млрд. евро в КФ и ЕИСФ са отделени за ефективна, екологична и по-нисковъглеродна транспортна система

<sup>29</sup> Дневен ред на Европа за уменията, COM(2016) 381, План за секторно сътрудничество в областта на уменията (включително автомобилния сектор): <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPagelId=4320&langId=en>, [http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node\\_en](http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_en), COM(2017) 376), ЕСФ, Програма Erasmus+ и т.н.

<sup>30</sup> COM(2016) 860.

<sup>31</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy\\_en](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_en)

<sup>32</sup> GEAR2030 report, October 2017

<sup>33</sup> СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ, Брюксел, 17.12.2013 г., COM (2013) 913 final

<sup>34</sup> Вж Доклад „Градовете на утрешния ден“, Европейска комисия, 2011 г.

<sup>35</sup> Общи разходи в резултат на задръстванията; виж SEC(2011)358 final; Градските райони също заемат висок дял - около 23% от емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта. Градовете трябва да положат повече усилия, за преодоляване на миналите тенденции и да допринесат за постигането на намаление на емисиите на парникови газове с 60% ("Пътна карта за постигане на единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите"). (COM (2011)144 final)

<sup>36</sup> Директива 2008/50/ЕС на ЕП и Съвета от 21.05.2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и по-чист въздух за Европа, OJ L 152, 11/6/2008, p.1 <sup>5</sup> Special Eurobarometer 406 (2013)

човешкото здраве са основни проблеми за респондентите в ЕС<sup>37</sup>. Стратегията Европа 2020 за интелигентен, приобщаващ и устойчив растеж<sup>38</sup> подчерта важността на модернизиранията и устойчива европейска транспортна система и необходимостта от справяне с предизвикателствата на градския транспорт.

Планът за действие на Комисията за градска мобилност през 2009 г.<sup>39</sup> получава сериозна подкрепа и неговите инициативи са успешно приложени до 2012 г.

Концепцията на Плана за устойчива градска мобилност<sup>40</sup> разглежда функционалната градска зона и предлага градската мобилност да бъде включена в по-широка градска и териториална стратегия. Необходимо е разработване на планове за сътрудничество в различни области и сектори на политиката (транспорт, пространствено планиране и ползване на земята<sup>41</sup>, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, безопасност и т.н.), на различни управленско-административни равнища, както и връзка със съседните общински администрации. Комисията инициира независимо проучване<sup>42</sup> на изпълнението на Плана за действие и публично обсъждане<sup>43</sup> за определяне на възможностите за развитие.

#### Литература:

- [1.] Документи на Европейската комисия по транспорт, комуникета и др., цитирани в текста;
- [2.] European Union, Transport, [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_en](https://europa.eu/european-union/topics/transport_en)
- [3.] Common transport policy overview, Fact sheets, <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>

---

<sup>37</sup> СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки на политиката относно пътната безопасност 2011-2020“

<sup>38</sup> COM(2010)2020 final

<sup>39</sup> COM(2009) 490 final

<sup>40</sup> Плановите за устойчива градска мобилност насърчават балансирано развитие и по-добра интеграция на различните видове градска мобилност, в помощ за по-ефективно използване на съществуващата транспортна инфраструктура и услуги и на мерките за градска мобилност

<sup>41</sup> Отразяване на значението на правилата за градско планиране при намаляване на потребностите от градска мобилност (например чрез избягване на прекомерното разрастване на градовете)

<sup>42</sup> Доклад за напредъка на плана за действие при градската мобилност, 2013, [ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm)

<sup>43</sup> Резултати от публичното обсъждане „Урбанистични измерения на Европейската транспортна политика“, 2013, [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm)



# EUROPEAN TRANSPORT POLICY TOWARDS IMPROVING THE TRANSPORT SYSTEM

**Antoaneta Kirova**  
[toni.kirova@gmail.com](mailto:toni.kirova@gmail.com)

*Todor Kableshkov Transport University  
Faculty of Transport management  
Department “Transport economy and accounting”  
1574 Sofia , 158, Geo Milev Street  
BULGARIA*

**Key words:** *transport policy, joint measures, cooperation, decarbonisation, carbon footprint reduction*

**Abstract:** *The transport sector makes a huge contribution to the EU economy, employment and mobility. The transportation and storage sectors employ more than 11 million people in the EU, more than 5 per cent of total employment and generates almost 5 per cent of EU GDP, accounting for about 20% of exports to the EU's main trading partners. From 2010 to 2050, it is estimated that passenger transport will further grow by about 42%, while freight transport is expected to increase by 60%. At the same time, transport represents almost 1/4 of Europe's greenhouse gas emissions and is the main cause of reduced air quality in cities, which poses a serious threat to public health. Road transport alone is responsible for almost 1/5<sup>th</sup> of total EU emissions and 73% of emissions from transport. The 2011 White Paper entitled “Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system” (COM (2011) 0144) recommends a serious reduction of 20% reduction in transport emissions for the period 2008 - 2030 and at least 60% for the period 1990 -2050; 40% reduction in emissions from international maritime transport in the period 2005 – 2050 is also foreseen; sustainable, low-carbon fuels should account for 40% of consumption in aviation by 2050; a 50% shift away from conventionally fuelled cars in urban transport should be made by 2030, with the aim of phasing them out totally by 2050. In short, the transport sector needs to use less and cleaner energy, exploit modern infrastructure more effectively, and further reduce its impact on the environment based upon automation, ICT and intelligent solutions.*