

2. Grigore Georgiu *Filosofia culturii*. București 2001. p.45
3. [www.scritub.com/profesor-scoala/STIINTA-TEHNOLOGIA-SI-CULTURA](http://www.scritub.com/profesor-scoala/STIINTA-TEHNOLOGIA-SI-CULTURA)
4. *Știința și învățământul în societatea contemporană*. Convorbiri didactice nr.12 20 decembrie 2016. CASA CORPULUI DIDACTIC TULCEA
5. [www.scritub.com/profesor-scoala/STIINTA-TEHNOLOGIA-SI-CULTURA](http://www.scritub.com/profesor-scoala/STIINTA-TEHNOLOGIA-SI-CULTURA)
6. *Știința și învățământul în societatea contemporană*. Convorbiri didactice nr.12 20 decembrie 2016. CASA CORPULUI DIDACTIC TULCEA
7. Ibidem
8. *Istoria și filosofia culturii*. Chișinău 1998. p.242
9. *Știința și învățământul în societatea contemporană*. Convorbiri didactice nr.12 20 decembrie 2016. CASA CORPULUI DIDACTIC TULCEA
10. [www.scritub.com/profesor-scoala/STIINTA-TEHNOLOGIA-SI-CULTURA](http://www.scritub.com/profesor-scoala/STIINTA-TEHNOLOGIA-SI-CULTURA)

## POLITICA DE TRANSPORT ÎN UE: OBIECTIVE ȘI SIGURANȚĂ

Natalia Cărbune lectoruniv. UTM

**Rezumat:** Transportul este o verigă importantă pentru funcționarea deplină a pieței unice a UE și este vital pentru îndeplinirea a două din cele patru libertăți stabilite în Tratatul de la Roma (1957) - libera circulație a persoanelor și furnizarea de servicii în întreaga Comunitate. Acest lucru înseamnă că furnizorilor de transport (dacă sunt implicați în transportul de pasageri sau de mărfuri) ar trebui să li se permită accesul egal la toate piețele naționale în cadrul UE.

**Summary:** Transport is an important link to the full functioning of the EU single market and is vital to fulfill two of the four freedoms laid down in the Treaty of Rome (1957) - the free movement of persons and the provision of services throughout the Community. This means that transport providers (if involved in the carriage of passengers or goods) should be allowed equal access to all national markets within the EU.

**Actualitatea temei:** Tratatul definește fondul politicii comune de transport :

- reguli comune aplicabile transportului internațional în Statele Membre;
- condiții pentru autorizarea transportatorilor nonrezidenți să opereze servicii de transport pe teritoriul unui Stat Membru;
- măsuri pentru îmbunătățirea siguranței în transport;
- limitarea aplicării în totalitate a Capitolului la transportul feroviar, rutier și fluvial;

- Consiliul poate decide, prin majoritatea de voturi, dacă trebuie stabilite reglementări pentru transportul maritim și aerian.

Totuși, în ciuda obligațiilor tratatului, progresul în integrarea de transport în întreaga Comunitate Europeană a fost foarte lent până la sfârșitul anilor 1980, deoarece statele membre nu au vrut să renunțe la controlul asupra transportului național. Am putea vorbi de patru faze în dezvoltarea de Politică comună a transporturilor: perioada cuprinsă între 1957 și 1985; perioada cuprinsă între 1985 și 1991; perioada cuprinsă între 1992 și 2000; perioada de după 2001 (Schmidt și Giorgi, 2001).

O politică comună de transport (CTP) a fost propusă pentru prima dată în Tratatul de la Roma (1957). Cu toate acestea, progresul a fost foarte lent până în 1983, când Parlamentul European împreună cu Consiliul de Miniștri a Curții Europene de Justiție (CEJ) au luat decizia de a pune în aplicare obligația din tratat. La scurt timp după aceea, transportul a fost inclus în Actul Unic European (1986), care a format baza unor planuri de a finaliza piața unică. În timpul anilor 1990 a devenit mult mai ușor pentru furnizorii de servicii de transport din străinătate să lucreze peste frontierele statelor membre. De asemenea, UE a stabilit îndrumări pentru standardele comune privind poluarea, siguranța de stabilire a prețurilor de transport și de durabilitatea mediului. Un accent deosebit a fost pus pe îmbunătățirea calității legăturilor feroviare, cu o finanțare substanțială pentru rețelele transeuropene (RTE) de transport feroviar, rutier și a căilor navigabile. Începând cu anul 1992, UE a sprijinit o serie de drumuri majore și proiecte feroviare, printre cele cu profilul mai ridicat fiind tunelul feroviar de sub Canalul Mănecii. În 2001, UE a publicat o Carte albă privind viitorul CTP, care a subliniat din nou un mediu de siguranță și crearea unui echilibru între diferitele moduri de transport. Cu extinderea din 2004 a UE, îmbunătățirea infrastructurii de transport în noile state membre și corelarea acestora până la Europa de Vest a devenit un obiectiv-cheie, deși a existat critici atunci când proiectele de transport au căzut în spatele programului. Începând cu extinderea din 2004 accentul a fost pus pe îmbunătățirea infrastructurii în Europa de Est. Estimările UE spun că până în 2015 vor fi construite sau îmbunătățite 20.000 km de drumuri și 30.000 de km de cale ferată. În 2011, Comisia a UE a anunțat o nouă Carte albă, care include planuri detaliate în toate domeniile de politică. Acestea au inclus:

- trecerea de la o dependență de combustibili fosili;
- efectuarea călătoriilor feroviare;
- asigurarea că cel puțin 40% din combustibilul de aviație provine din surse de emisii reduse de carbon.

Lucrarea a stabilit de asemenea planuri pentru o piață unică în sectorul transporturilor. UE și-a luat, de asemenea, un rol important în traficul aerian - emiterea unei singure licențe de transport aerian și stabilirea de standarde

tehnice. UE speră să se îndrepte către "cerul unic european", acoperind: regulamentul, siguranța, impactul asupra mediului, precum și controlul traficului aerian. 40% din investițiile realizate de către guvernele statelor membre "este în transport. Transportul consumă 30% din energia utilizată în UE în fiecare an.

**Scopul:** UE prezice că între 2010 și 2020, cantitatea de activitatea de transport în UE va crește cu 1,6% pe an. O politică comună de transport este vitală pentru buna funcționare a pieței unice - în special libera circulație a mărfurilor și a persoanelor. Actorii instituționali ai politicii în domeniu Transportului sunt:

1. Comitetul de Transport și Turism – acesta are ca obiectiv dezvoltarea unei politici comune în domeniu transportului. Acesta dezvoltă relațiile de transport a Uniunii Europene cu țările terțe, în special cu organismele și organizațiile internaționale din acest domeniu. Comitetul este responsabil de siguranța transporturilor și de elaborarea unor reguli comune pentru transportul Uniunii Europene.

2. Consiliul European - definește direcția și prioritățile politice generale ale Uniunii Europene. Odată cu intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona la 1 decembrie 2009, aceasta a devenit o instituție. Consiliul European oferă Uniunii impulsurile necesare dezvoltării acesteia și îi definește orientările și prioritățile politice generale cu privire la aceasta. Acesta nu exercită funcții legislative. Consiliul din anii nouăzeci a contribuit la introducerea rețelelor transeuropene de transport, energie și telecomunicații. Aceste rețele răspund de obiectivului general de coeziune economică și socială, ceea ce prezintă o importanță deosebită pentru următorii ani în vederea extinderii și necesității de a conecta marile rețele transeuropene pentru proiectele în curs de desfășurare în noile țări ale Uniunii.

3. Comisia Europeană - Scopul Comisiei este de a promova o mobilitate care să fie eficientă, în condiții de siguranță, sigure și ecologice și de a crea condiții pentru o creștere economică generatoare de industrie competitivă și locuri de muncă. Problemele și provocările necesită acțiuni la nivel european sau chiar internațional; nici un guvern nu le poate rezolva pe plan național. Direcția generală a Comisiei Europene sunt lucrările în comun cu statele membre ale Uniunii Europene în domeniul mobilității și transportului. Directoratul General pentru Energie și Transport este responsabil de dezvoltarea și implementarea politicilor europene din sectorul energie și din cel de transport.

4. Banca Europeană de Investiții - este instituția de finanțare a Uniunii Europene. Acționarii săi sunt cele 27 de state membre ale Uniunii. BEI sprijină dezvoltarea sistemelor de transport eficiente, fiabile și sigure în țările sale de operațiuni în șase linii de transport: aviație, porturi, căi ferate, drumuri, transport și logistică. Din 1990, BEI a investit mai mult de 200 miliarde € în sectorul transporturilor. Mai mult decât atât, BEI promovează dezvoltarea unor vehicule mai ecologice și mai sigure prin concentrarea împrumuturilor pentru industria de

automobile pentru cercetare și dezvoltare. BEI finanțează, de asemenea, proiecte de transport durabile în multe regiuni din afara UE, în cazul în care se urmărește să se aplice aceleași standarde de calitate ca și în Uniune.

5. Comitetul Economic și social - Fondat în 1957 prin Tratatul de la Roma, Comitetul Economic și Social este un organism consultativ ce reprezintă angajatori, sindicate, fermieri, consumatori, ecologiști și alte grupuri de interese. Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională (TEN), acoperă întreaga gamă de aspecte referitoare la diferitele moduri de transport, diferitele forme de producere a energiei, rețele mari de infrastructură, societatea informațională și serviciile de interes general.

6. Comitetul Regiunilor - este un organism consultativ al Uniunii Europene (înființat în 1994) de reprezentare a intereselor locale și regionale care contribuie la întărirea legăturilor dintre cetățenii aceleiași regiuni, la apropierea și implicarea acestora în deciziile Uniunii Europene. Comitetul emite rapoarte sau „avize” cu privire la propunerile Comisiei, după prezentarea de către Comitet a punctelor de vedere locale și regionale cu privire la legislația UE.

Transportul comun, încă în Tratatul de la Roma, era considerat un domeniu vital în cadrul dezvoltării pieței unice, acesta era unul din primele domenii politice comune a Comunității. Micșorarea prețurilor pentru transport, schimbările de depozitare și producție, precum și eliminarea barierelor vamale a dus la o creștere constantă a volumului transporturilor.

Astăzi, cele mai multe moduri de transport sunt transfrontaliere, fie că este vorba de transport de marfă, serviciilor aeriene, pe mare sau pe uscat sau rețele europene de autostrăzi. Prin urmare, este firesc să se stabilească norme la nivelul UE care să promoveze sistemele de transport.

Obiectivele generale ale UE în domeniul transporturilor sunt de a crea condiții favorabile pentru un sector de transport competitiv și durabil, care va crește mobilitatea societăților europene și contribuie la creșterea economică viitoare în UE. În acest scop, o serie de inițiative au fost luate:

- reguli care impun vehicule să respecte standardele de siguranță ce au fost adoptate la nivelul UE. Aceste dispoziții asigură o concurență egală și corectă în piața unică și în beneficiul consumatorilor europeni.

- au fost adoptate drepturile uniforme pentru pasagerii care călătoresc cu trenul, autobuzul, pe mare sau pe calea aerului, precum și un set comun de drepturi pentru pasagerii cu mobilitate redusă.

- în ceea ce privește politica maritimă, UE urmărește prevenirea substandardelor, care navighează sub pavilionul navelor UE și în apele UE. Prin standarde înalte de securitate, UE urmărește să reducă riscurile de accidente grave și protejarea mediului maritim. Același lucru este valabil pentru securizarea condiții egale de concurență și accesul pe piață pentru navele din UE.

- UE a stabilit cu succes o piață internă a serviciilor de transport aerian.

Acest lucru a contribuit la o creștere a numărului de zboruri și ieșirilor disponibile, în timp de reducerea prețurilor.

- în plus, s-a decis să se stabilească cerul unic european, prin care cele 27 de spații naționale trebuie să fie înlocuite cu un singur spațiu aerian european. Acest lucru va duce la rutele de zbor directe, la mai puține întârzieri. O siguranță îmbunătățită prin colaborare a intensificat controalele zborurilor, precum și emisiile reduse a CO<sub>2</sub>.

- Prin intermediul programului TEN-T, UE a stabilit un cadru pentru finanțarea proiectelor de infrastructură care leagă statele membre. Pentru perioada 2007-2013, programul are un buget de aproape opt miliarde de euro.

Scopul Uniunii Europene cu privire la politica în domeniul transportului terestru este de a promova o mobilitate care să fie eficientă, în condiții de siguranță, sigure și ecologice.

Legislația existentă se aplică transportului rutier de servicii și stabilește norme comune privind accesul la profesie și la piață, stabilește standarde minime pentru timpul de lucru, de conducere și perioadele de repaus (inclusiv aplicarea și utilizarea tahografului) pentru transportul rutier profesionist, și stabilește taxele minime anuale pentru vehicule, precum taxele comune de utilizare a vehiculelor grele. Obiectivele politicii în domeniul transporturilor stabilite prin Carta Alba au în vedere:

- revitalizarea transportului feroviar,
- promovarea transportului maritim și fluvial,
- dezvoltarea transportului aerian,
- construirea obiectivelor de infrastructură propuse în programul de rețele transeuropene
- modificarea ponderii modurilor de transport prin intermediul unei politici pro-actieve de promovare a transportului inter-modal.

**Concluzie:** Siguranța traficului rutier se referă la metodele și măsurile de reducere a riscului de a fi ucis sau grav rănit a unei persoane care folosește rețeaua rutieră. Utilizatorii unui drum includ pietoni, bicicliști, motocicliști, pasagerii lor și pasagerii de transport public, în principal, autobuze și tramvaie. Cele mai bune practici de strategii de siguranță rutieră se concentrează pe prevenirea prejudiciului grav și accidentelor de deces (care este în contrast cu vechea paradigmă siguranței rutiere de reducere a accidentelor pur și simplu presupunând ghidul de respectarea regulilor de circulație rutieră). Proiectarea drumurilor în condiții de siguranță presupune furnizarea unui mediu de drum care asigură viteza limitată pentru prevenirea vătămărilor grave și decesurilor ori de câte ori există puncte de conflict. Nu au fost identificate soluții durabile pentru toate clasele de drumuri, în special pentru traficul de ființe umane rurale îndepărtate. Pentru acest tip de trafic ar trebui să se aplice un control similar cu cele mai bune practici de securitate și sănătatea în muncă. La cel mai înalt nivel

este prevenirea durabilă a prejudiciului grav și accidente de deces. La al doilea nivel este de reducere a riscului, ceea ce implică furnizarea utilizatorilor cu un avertisment specific pentru a le permite să ia măsuri de atenuare. Al treilea nivel este reducerea riscului de accident care implică aplicarea standardelor de proiectare de drumuri și îmbunătățirea comportamentului șoferilor și aplicarea legii. Legislația UE conține prevederi privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate în trafic. Pentru a transporta încărcături care depășesc limitele (denumite „transporturi speciale”) este nevoie de autorizări speciale din partea autorităților regionale sau naționale. Procedurile și regulile în vigoare pentru obținerea acestei autorizații diferă de la o țară la alta (ex. escortarea vehiculelor, intervale orare, viteză autorizată etc.), companiile de transport întâmpinând dificultăți în acest sens. UE a elaborat un plan de siguranță rutieră pentru următorii 10 ani:

- noile reglementări vor impune dotarea vehiculelor cu sisteme automate de avertizare, inclusiv pentru depășirea limitei de viteză și părăsirea involuntară a benzii de circulație;

- finanțarea europeană în domeniul construcției de drumuri va fi direcționată doar către proiectele care se conformează normelor europene în materie de siguranță rutieră;

- UE va colabora cu autoritățile naționale pentru a elabora o strategie comună privind educarea și formarea participanților la trafic;

- se vor depune eforturi suplimentare pentru ameliorarea siguranței motocicletistilor. În ultimii ani, s-a înregistrat o reducere a numărului accidentelor mortale pentru toate mijloacele de transport, cu excepția motocicletelor. În fiecare an, motocicliștii sunt implicați în 17% din accidentele fatale, deși aceștia reprezintă numai 2% din totalul participanților la trafic.

Impactul asupra mediului al transportului este semnificativ, deoarece în cadrul acestuia se utilizează majoritatea energiei, precum și a petrolului, ceea ce duce la poluarea aerului. Un factor care contribuie semnificativ la încălzirea globală este emisiunea particulelor dioxidului de azot și emisiile de dioxid de carbon realizată în mare parte de transportul rutier.

Reglementările de mediu din țările dezvoltate au redus emisiile individuale de vehicule, cu toate acestea, acest lucru a fost compensat de o creștere a numărului de vehicule, precum și utilizarea frecventă a acestora. Consumul de energie și emisiile variază în mare măsură în dependență de modurile de transport, ceea ce face ca ecologiștii să apeleze pentru o trecere de la transportul aerian și rutier la cel feroviar. Alte impacturi asupra mediului ale sistemelor de transport includ congestiile de trafic de automobile orientate spre extinderea urbană, care poate consuma habitatul natural și cel a terenurilor agricole. Prin reducerea emisiilor de transport la nivel global, se estimează că vor exista efecte pozitive semnificative asupra calității aerului Pământului, va fi o reducere a ploile acide,

a smogului și schimbărilor climatice. Impactul asupra sănătății al emisiilor de transport este, de asemenea, îngrijorător.

În cadrul transportului aerian emisiile pot varia în funcție de lungimea de zbor. Emisiile de CO<sub>2</sub> din gama de călătorii aeriene lungi sunt de 0.24 kg de CO<sub>2</sub> pe kilometru, din zboruri scurte de până 0.18 kg de CO<sub>2</sub> pe kilometru. Cercetătorii sunt îngrijorați cu privire la hipermobilitate la nivel global, implicând frecvența călătoriilor lungi și impactul asupra mediului și climei. Acest impact amenință să acopere câștigurile realizate de aeronave și de operațiunile lor. În 2008 omul de știință climatică Kevin Anderson și-a exprimat îngrijorarea cu privire efectul negativ a creșterii transportului aerian asupra climei. El a subliniat că chiar și la o rată anuală de creștere redusă a traficului aerian din Marea Britanie, până în 2030, aviația va emana 70% de CO.

În medie, autobuzele urbane emit 0.3 kg de CO<sub>2</sub> pe kilometru, iar călătorii cu autobuzul emit 0.08 kg de CO<sub>2</sub> pe kilometru, condițiile de drum și de transport variază. Unele calcule adaugă 10% de carbon la distanța totală a călătoriei, ținând cont de blocajele de trafic potențiale, ocoliri, și gropi care pot apărea. Pe calea ferată, trenurile emit 0.16 kg de CO<sub>2</sub> pe kilometru. Unele calcule adaugă 10% de atomi de carbon la călătoria totală ținând cont de problemele care ar putea apărea. Directiva 1999/32/CE reglementează emisiile de sulf de la nave prin limitarea conținutului de sulf maxim de combustibil marin. Prezenta directivă a fost modificată prin Directiva 2005/33/CE care a desemnat Marea Baltică, Marea Nordului și Canalul Mânecii ca zone de control al emisiilor de sulf (ZCES). Datorită dimensiunii internaționale a industriei de transport maritim, standardele de mediu, de securitate și siguranță sunt dezvoltate de către Organizația Maritimă Internațională (OMI), o agenție a Națiunilor Unite de specialitate. Comisia a solicitat o acțiune la Organizația Maritimă Internațională (OMI) pentru a reduce și mai mult emisiile, iar în octombrie 2008 un modifică anexa VI, a fost adoptată o modificare în anexa VI cu privire la reducerea conținutului maxim de sulf al combustibililor marini în interiorul și în afara ZCES. Parlamentul European și Consiliul au solicitat Comisiei să prezinte un raport privind punerea în aplicare a directivei și să ia în considerare prezentarea unei propuneri de modificare. În urma acestei solicitări și luând în considerare dezvoltarea OMI în 2008, Comisia a efectuat o revizuire a directivei și a adoptat o propunere de revizuire a acesteia la 15 iulie 2011.

Sistemul de transport al UE nu este în prezent unul durabil, și în multe privințe se deplasează departe de aceasta. Agenția Europeană de Mediu evidențiază că în special sectorul emisiilor de CO<sub>2</sub>, se află în creștere ceea ce amenință uniunea în temeiul Protocolului de la Kyoto.

## BIBLIOGRAFIE:

1. Fuerea Augustin - Manualul Uniunii Europene, Editura Universul Juridic, București, 2006.
2. Girardet Raoul - Apararea Europei, Editura Institutul European, Iași, 2005.
3. Ivan Adrian - Sub zodia Statelor Unite ale Europei - de la ideea europeană la Comunitățile Economice Europene, Editura CA Publishing, 2009.
4. [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/transport/index_en.html)
5. <http://www.euractiv.com/en/transport/transport-infrastructure-environment/article-168342>

## LOCUL ȘI ROLUL DATORIEI MORALE ÎN EXISTENȚA SOCIETĂȚII POSTMODERNE

Luis Serdesniuc, doctorand

Celebrul filosof german Immanuel Kant, în lucrarea a dat o definiție tranșantă noțiunii de „datorie”, care are o însemnătate fundamentală și pentru societatea postmodernă: „Datorie! Tu nume mare și sublim, care n-ai nimic plăcut în tine ce ar ispiti prin măgulire, ci care ceri supunere, dar nici, spre a mișca voința, nu ameninți cu nimic ce ar trezi în suflet teama firească și ce ar înfricoșa, ci statornicești numai o lege, care-și găsește de la sine intrarea în minte, dobândindu-și, totuși, chiar împotriva voinței venerație (deși nu totdeauna urmare), înaintea căreia amuțesc toate înclinațiile, deși în taină uneltesc împotriva-i: care îți este obârșia vrednică de tine, și unde se găsește rădăcina nobilei tale origini, care respinge cu mândrie toată înrudirea cu înclinațiile, rădăcina al cărei vlăstar este neaparat condiție a acelei valori, pe care numai oamenii și-o pot da?” [(cf. 8, p. 413-414).

Pe parcursul dezvoltării filosofiei și eticii din punct de vedere istoric și conceptual au fost formulate două tipuri de discursuri: unul prekantian, altul postkantian, care este prokantian sau antikantian. Însă, Im. Kant ramâne, în orice formulă de analiză, filosoful datoriei prin excelență, la care raportăm tot ceea ce s-a scris înainte și după el. Teoria datoriei este, prin excelență, o teorie kantiană. Este teoria obligativității Legii morale, ca totalitate și corolar al normelor morale. O obligativitate care cere supunere fără nici o sursă și fără nici o finalitate exterioară, o obligativitate „în sine”.

În lucrarea *Amurgul datoriei* filosoful, scriitorul și sociologul francez Gilles Lipovetski, scrie că în istoria filosofiei au existat trei modele ale datoriei: *modelul religios*: „La începutul moralei a fost Dumnezeu”; *modelul laic*