

Брюксел, 8.11.2017г.  
COM(2017) 675 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Към мобилност с ниски емисии:**

**за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите  
потребители и защитава промишлеността и работниците си**

*„Моето желание е Европа да бъде лидер в борбата с  
изменението на климата.*

*Комисията иска нашата промишленост да стане по-силна и по-  
конкурентоспособна.*

*Призовавам сектора на автомобилостроенето да реши проблемите по  
подходящ начин. Вместо да търсят вратишки, те би трябвало да  
инвестират в екологично чисти превозни средства на бъдещето.*

*Скоро Комисията ще представи предложения за намаляване на  
въглеродните емисии в транспортния ни сектор.“*

Председателят Жан-Клод Юнкер,  
Реч за състоянието на Съюза, 13 септември 2017 г.

## 1. Въведение

**Изменението на климата** е едно от най-големите предизвикателства, пред които е изправено човечеството днес. Залогът е бъдещето на нашата планета. Това беше признато от международната общност на срещата в Париж през декември 2015 г., на която беше постигнато действително историческо споразумение относно изменението на климата. Парижкото споразумение показва, че преминаването към модерно общество с нисковъглеродна икономика е не само необходимо, но вече и възможно.

**Европейският съюз е сред пионерите в тази област. Действията на ЕС за засилване на борбата срещу изменението на климата на световно равнище** са от основно значение за неговата положителна програма „за създаването на Европа, която закриля и предоставя възможности и защита“<sup>1</sup>. **Преходът към модерна и нисковъглеродна икономика** е основен политически приоритет за Европейската комисия и намира израз в нейния приоритет за разработване на **устойчив енергиен съюз и ориентирана към бъдещето политика в областта на изменението на климата**. Целта е да се укрепи способността на Европа да се справя с предизвикателството, което представлява изменението на климата, и да се подобри качеството на живот на гражданите, като в същото време се запази и разшири конкурентното предимство на нашите предприятия да създават работни места и да генерират устойчив икономически растеж, както и да се даде тласък на иновациите в областта на технологиите за енергия от възобновяеми източници. Това означава да се стремим към водеща роля в световен мащаб по отношение на иновациите, цифровизацията и декарбонизацията<sup>2</sup>. Тези промени могат да бъдат и разрушителни, да създават нови работни места, но същевременно да правят други излишни, да пораждаат необходимост от нови умения и преквалификация. Поради това преходът към нисковъглеродна икономика е както възможност, така и предизвикателство за промишлеността на ЕС.

Транспортният сектор има огромен принос за икономиката на ЕС, за заетостта и мобилността на гражданите. В ЕС секторът на транспорта и складирането осигурява заетост на повече от 11 милиона души, което представлява над 5 % от общата заетост<sup>3</sup>, и създава почти 5 % от brutния вътрешен продукт на ЕС<sup>4</sup>. Той е в основата на около 20 % от износа на ЕС за неговите основни търговски партньори.

В същото време обаче транспортът е сериозен източник на емисии на парникови газове в Европа, изпреварван само от енергетиката, и е отговорен за все по-сериозното замърсяване на въздуха в нашите градски райони. Всички прогнози сочат, че транспортната дейност в цяла Европа ще продължи да нараства. Прогнозите са, че от 2010 г. до 2050 г. пътническият транспорт ще нарасне с около 42 %. Очаква се товарният транспорт да се увеличи с 60 %<sup>5</sup>. Това прави постигането на една устойчива система за мобилност още по-сложно.

---

<sup>1</sup> Реч за състоянието на Европейския съюз (2016) на председателя Юнкер, 14 септември 2016 г.; Заключение на Европейския съвет, 24 октомври 2014 г.

<sup>2</sup> COM(2017) 479.

<sup>3</sup> ЕВРОСТАТ, Наблюдение на работната сила, данни за 2016 г., за NACE, раздел Н: „Транспорт и складиране“.

<sup>4</sup> ЕВРОСТАТ, Национални сметки, данни за 2014 г., за NACE, раздел Н: „Транспорт и складиране“.

<sup>5</sup> Препратки към всички съответни данни могат да бъдат намерени в работния документ на службите на Комисията SWD (2017) 177.

На транспорта се дължи почти една четвърт от емисиите на парникови газове в Европа, като той е и основната причина за влошеното качество на въздуха в градовете, което представлява сериозна заплаха за общественото здраве. Само автомобилният транспорт е отговорен за почти една пета от общото количество емисии в ЕС и 73 % от емисиите от транспорта<sup>6</sup>.

Ако не се предприемат действия за намаляване на емисиите от транспорта, възниква риск той да се превърне в най-големия източник на емисии, заличавайки постигнатия в други сектори напредък и излагайки на риск способността на ЕС да изпълни общите си цели относно намаляването на емисиите. **Поради това е от съществено значение да се предприемат решителни действия по отношение на емисиите от транспорта .**

Амбицията за мобилност с ниски емисии е залегнала в основните стратегии на ЕС в тази област и особено в Стратегията за енергиен съюз от февруари 2015 г., където преходът към енергийно ефективен и декарбонизиран транспортен сектор се определя като елемент от основно значение<sup>7</sup>. Това бе последвано от конкретни мерки, очертани в Стратегията за мобилност с ниски емисии, приета през юли 2016 г., които се изпълняват понастоящем<sup>8</sup>. По-рано тази година, в отговор на дълбоките промени, протичащи в транспортния сектор, инициативата „Европа в движение“ представи план за социално справедлив преход към екологично чиста, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички, който бе придружен от един първи пакет от предложения<sup>9</sup>. Неотдавна Комисията представи подновена стратегия за промишлената политика на ЕС, чиято цел е да даде възможност на европейската промишленост да продължи да създава работни места и устойчив растеж в настоящата променяща се и изпълнена с предизвикателства среда<sup>10</sup>.

Целта на днешния пакет от предложения в рамките на инициативата „Европа в движение“<sup>11</sup> е да се подпомогне подготовката за бъдещето на европейската автомобилна промишленост и сектора на мобилността, като се създадат подходящи условия и стимули, за да **бъдат предприятията конкурентоспособни в световен мащаб и да създават иновации, растеж и работни места**. В същото време предложените мерки имат за цел да гарантират, че мобилността в бъдеще ще бъде **екологично чиста, достъпна и икономически приемлива за всички**, и че доверието на потребителите може да бъде възстановено. Това е от решаващо значение след предизвиканата от автомобилната промишленост криза на доверие във връзка с емисиите от дизелови автомобили. Правилата трябва да бъдат надеждни и да се налагат по подходящ начин, европейците трябва да имат достъпни и икономически приемливи транспортни алтернативи на използващите изкопаеми горива превозни средства, а инвестициите в инфраструктура за алтернативни горива трябва да бъдат целенасочени и съответно координирани.

<sup>6</sup> В резултат на замърсяването, свързано с транспорта, в ЕС умират преждевременно почти три пъти повече хора, отколкото при пътнотранспортни произшествия, а милиони страдат от дълготрайни респираторни и сърдечносъдови заболявания. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities\\_bg](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_bg)

<sup>7</sup> COM(2015) 80.

<sup>8</sup> COM(2016) 501.

<sup>9</sup> COM(2017) 283.

<sup>10</sup> COM(2017) 479.

<sup>11</sup> Този пакет се основава на много от другите стратегически направления на работа на Европейската комисия, включително Плана за инвестиции, Съюза на капиталовите пазари, цифровия единен пазар, Европейския стълб на социалните права и Програмата за умения, действията в областта на климата и кръговата икономика.

С този пакет се установяват ясни, реалистични и приложими правила, които ще помогнат за осигуряването на еднакви условия на конкуренция между участниците в сектора, действащи в Европа, и за увеличаване на доверието в тях. Той ще даде също ясна ориентация към постигането на ангажиментите на ЕС, договорени в рамките на Парижкото споразумение, и ще стимулира иновациите в областта на новите технологии и стопанските модели, както и по-ефективното използване на всички видове транспорт за превоз на стоки. Освен това, подпомагащите мерки от този пакет ще допринесат за осъществяването на плавен преход и ще направят по-нататъшното развитие по-предвидимо. Потребителите ще осъществят действително прехода към екологично чисти превозни средства и други решения за екологично чиста мобилност само ако съществува инфраструктура за алтернативни горива и ако те могат да направят информирана преценка за цената на различните предлагани видове горива и енергоносители и свързаните с тях общи разходи за собствеността през целия жизнен цикъл на превозното средство. Наред с всичко останало, тези мерки целят също така да направят новите услуги за мобилност достъпни за всички европейски граждани и да предоставят нови перспективи за бъдещето на работниците, общностите и съставните звена на веригата на стойността в автомобилната промишленост, както и на други субекти, които могат да загубят от този преход.

Нови **стандарт** за **CO<sub>2</sub>** ще помогнат на производителите да възприемат иновациите и да пуснат на пазара превозни средства с ниски емисии. **Директивата за екологично чисти превозни средства** ще насърчи използването на решения за екологично чиста мобилност в търговете за възлагане на обществени поръчки, като по този начин ще осигури солидна основа за стимулиране на търсенето и по-нататъшното внедряване на решенията за екологично чиста мобилност. В пакета са заложили също така мерки за подпомагане на инвестициите за **трансевропейското разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива**, както и общи стандарти. Подготвя се **методика за потребителите, която ще им позволи да сравняват лесно цените на горивата**. Преразглеждането на **Директивата относно комбинирания транспорт**, която насърчава комбинираното използване на различни видове транспорт за превоз на товари (например товарни автомобили и влакове), и на **Директивата за пътнически автобусни услуги**, която стимулира развитието на автобусни линии на далечни разстояния в Европа и предлага алтернативи на използването на лични автомобили, също ще допринесе за по-нататъшно намаляване на емисиите от транспорта и задръстванията по пътищата. Тези инициативи ще подпомогнат интегрираната промишлена политика на ЕС<sup>12</sup>, и ще допринесат за това в ЕС да бъдат изобретявани и произвеждани превозни средства и други решения за мобилността на бъдещето (както и техни компоненти), като в този контекст **инициативата за акумулаторите** ще има особено стратегическо значение. Целта е тези инициативи да бъдат ефективни по отношение на разходите, технологично неутрални и социално приобщаващи.

Така в този втори пакет „Европа в движение“ се разглеждат **три основни политически приоритета**:

- Европа, която опазва планетата;
- Европа, която предоставя възможности на гражданите;
- Европа, която защитава промишлеността и работниците си.

---

<sup>12</sup> COM(2017) 479.

## 2. Европа, която опазва планетата — ключовата роля на ЕС за Парижката рамка и за международната стандартизация

Предизвикателството на устойчивата мобилност е глобален проблем, който е общ за растящ брой държави и градове по света. Това води до силно търсене в световен мащаб на екологично чисти продукти, технологии и бизнес модели, подпомагащи устойчивата мобилност, което пък предоставя огромни възможности за бизнес на една конкурентоспособна промишленост на ЕС в този сектор.

От решаващо значение е ЕС да насърчава следващото поколение стандарти за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта. Това ще даде ясен сигнал на пазара и ще спомогне да се запази водещата роля на ЕС в борбата с изменението на климата и същевременно да се засили конкурентоспособността на европейската промишленост и да се гарантира, че Европа ще продължи да определя световните стандарти в автомобилната промишленост. Поради това предложението за **нови стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки автомобили и ванове за периода след 2020 г.** е ключов елемент от този пакет. Тези стандарти ще помогнат на държавите членки да постигнат своите цели за 2030 г. по отношение на климата и ще позволят на градовете да подобрят качеството на живот на своите граждани и да подобрят тяхното здраве<sup>13</sup>. Приносът на действащия регламент относно емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили с оценява на 65—85 % от намалението на емисиите от леки автомобили, постигнато след въвеждането му през 2009 г.<sup>14</sup> В същото време тези стандарти ще свържат изпълнението на Парижката рамка с глобалната програма на Европа в областта на търговията и ще дадат на нашите промишлени сектори конкурентно предимство, което ще им позволи да изнасят своите продукти и да навлизат в бързорастящи пазари успоредно с нарастването на световното търсене на екологично чисти превозни средства. Преразглеждането на **Директивата за екологично чисти превозни средства** ще подпомогне стимулирането на допълнително публичното търсене за тези превозни средства в ЕС. Наличието на добре развит пазар и добре развита промишленост в ЕС е от съществено значение за укрепването на нашия потенциал за износ.

Насърчаването на мултимодалността и ефективното съчетаване на различните видове транспорт също е от решаващо значение за намаляването на емисиите. Преразглеждането на законодателството относно **комбинирания транспорт** ще стимулира комбинираното използване на камиони и влакове, шлепове или кораби за превоз на стоки, като увеличи неговата конкурентоспособност в сравнение с използването само на автомобилен товарен транспорт. Намаляването на броя на камионите по пътищата ще доведе до намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и на замърсяването на въздуха, предизвикани от товарния превоз, както и до намаляване на задръстванията и на произшествията по нашите пътища<sup>15</sup>.

По подобен начин, предложението на Комисията за преразглеждане на Директивата за **пътнически автобусни услуги** ще подобри мобилността на гражданите, като стимулира развитието на автобусни транспортни връзки, предлагайки алтернативи на

---

<sup>13</sup> COM(2016) 482.

<sup>14</sup> Ricardo-AEA и TEPR (2015 г.), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 (Оценка на Регламенти № 443/2009 и № 510/2011):

[https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

<sup>15</sup> COM(2017) 648.

използването на частни автомобили, и ще увеличи използването на устойчиви видове обществен транспорт<sup>16</sup>. Тези услуги и ще донесат също икономически и социални ползи, тъй като отговарят по-добре на нуждите на потребителите и предоставят реални възможности на хора с по-ниски доходи.

Тези законодателни предложения ще бъдат подкрепени и подсилени от широк набор подпомагащи мерки, предвидени в настоящия пакет.

### **3. Европа, която предоставя възможности — пространство без потребители втора класа и без пренебрегнати области**

Свободата на гражданите да се движат безпрепятствено в цялата територия на Съюза е едно от основните постижения на Европейския съюз. Тя позволява на гражданите да пътуват безпрепятствено между държавите членки — както по работа, така и за развлечение. ЕС има задължение към своите граждани да подпомогне и улесни трансграничното придвижване. Транспортният сектор ще продължи да расте, но неговото развитие трябва да е устойчиво<sup>17</sup>. Ежедневните задръствания по пътищата и кризата с емисиите от дизелови автомобили разбираемо дадоха повод за призови към автомобилния транспорт да даде своя принос за по-здравословна околна среда и по-добро качеството на въздуха. Това доведе в някои случаи до приемането на политически мерки на местно равнище, насочени към намаляване на мотивацията на потребителите да използват автомобили в градските райони, което вече оказва влияние върху избора на средствата за мобилност от потребителите.

В отговор на скандала с емисиите от дизелови автомобили и последвалата го тежка криза на доверие на потребителите Комисията вече предприе действия, за да осигури по-добри условия за потребителите и да възстанови доверието в подхода на ЕС. Ние въвеждаме **солидна рамка за изпитване за одобряване на типа**, основаваща се на нови процедури за изпитване, които ще гарантират ефективното спазване на правилата<sup>18</sup>. Тази рамка ще постави също на солидна основа прилагането на новите стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода след 2020 г.

Трябва да се обърне внимание и на подобряването на **икономическата приемливост за потребителите** на нови и по-чисти форми на мобилност и да се гарантира, че ползите от тези нови услуги за мобилност са достъпни за всички и са разпределени равномерно в целия Съюз. Нови технологии и иновационни и основани на икономиката на споделянето бизнес модели правят нашата система за мобилност по-устойчива. Обаче ние не бива да допускаме тяхното използване да предизвика цифрово разделение, водещо до нови форми на неравнопоставеност или до лишаване на някои региони или области от ползите, които тези нововъведения носят.

Без създаването на **адекватна инфраструктура за алтернативни горива и енергоносители** решенията за мобилност с ниски и нулеви емисии няма да се превърнат в широко разпространена реалност по европейските пътища. Промислеността вече съобщава за значителни инвестиции, по-специално в

---

<sup>16</sup> COM(2017) 647.

<sup>17</sup> COM(2016) 501.

<sup>18</sup> COM(2016) 031. Освен това на равнището на ЕС бяха въведени нови процедури за изпитване на емисиите от автомобили както в реални условия на използване, така и в лабораторни условия, които се прилагат за новите типове превозни средства от септември 2017 г.

производството на електрически превозни средства. Наличието на достатъчна инфраструктура ще бъде от жизненоважно значение, ако искаме да привлечем потребителите към надеждни алтернативи на превозните средства, използващи конвенционални горива. Периодът 2020—2025 г. ще бъде от решаващо значение за Европа, предвид настоящите прогнози, че делът на превозните средства с ниски и нулеви емисии ще нарасне до 7 % от общия брой на превозните средства по европейските пътища през 2025 г.<sup>19</sup> Ще трябва бързо се мобилизират инвестиции, за да се предотврати превръщането на липсата на подходяща инфраструктура в проблем за бъдещето.

Вече е налице ясна политическа рамка на ЕС за инфраструктурата за алтернативни горива и енергоносители, съгласно която държавите членки имат основна роля за нейното разгръщане на тяхна територия<sup>20</sup>. **Обаче степента на амбициозност на националните политически стратегии е недостатъчна, за да се отговори на бъдещото търсене.** Освен това е важно инфраструктурата и услугите да са оперативно съвместими в трансграничен контекст. Необходимо е потребителите да възприемат мобилността с ниски емисии като безпроблемна мобилност<sup>21</sup>. Публичните органи и участниците на пазара трябва да осигурят оперативна съвместимост на инфраструктурните услуги.

Разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива трябва да бъде ускорено и да бъдат запълнени празнотите<sup>22</sup>. Това е областта, в която ЕС може и трябва да добави стойност. Финансовата подкрепа от ЕС ще бъде от решаващо значение за частичното покриване на нуждите от финансиране в областите, в които пазарът все още не успява ефективно да осигури инвестиции, например за трансевропейската основна транспортна мрежа. Подобна публична подкрепа следва се разглежда като начин за привличане на значителни частни инвестиции, включително чрез нови методи на финансиране, като например съчетаването на безвъзмездни средства и заеми, както е предложено в Плана за инвестиции за Европа<sup>23</sup>. Пакетът включва **план за действие с цел стимулиране на инвестициите в инфраструктурата за алтернативни горива и енергоносители** и разработване на мрежа от бързозареждащи и оперативно съвместими зарядни станции в целия Съюз<sup>24</sup>.

Комисията увеличава финансовата подкрепа, за да привлече публични и частни инвестиции за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива и енергоносители, и предоставя за тази цел до 800 млн. евро<sup>25</sup>. Тези средства ще бъдат

<sup>19</sup> SWD(2017) 650.

<sup>20</sup> Директива 2014/94.

<sup>21</sup> „Според моята представа, в бъдеще (...) ежедневно пътуващите ще могат да зареждат своя електрически автомобил край магистралата точно така, както днес зареждаме с бензин“, реч на председателя Юнкер пред Европейския парламент, ноември 2014 г.

<sup>22</sup> Само за оборудването на коридорите на основната Трансевропейска транспортна мрежа с опорна инфраструктура за всички алтернативни горива и енергоносители до 2025 г. са необходими 1,5 млрд. евро. Нуждите от инвестиции са значително по-големи, ако се разглежда цялата транспортна мрежа.

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junker-plan\\_bg](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junker-plan_bg)

<sup>24</sup> COM(2017) 652.

<sup>25</sup> Днес Комисията предоставя 350 млн. евро от транспортния бюджет на Механизма за свързване на Европа, които биха могли да генерират инвестиции от общо 1,7 милиарда евро, наред с другото от Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейската инвестиционна банка и публични и частни банки в рамките на Поканата за смесено финансиране на МСЕ. До 450 млн. евро ще бъдат предоставени от неизразходваните приходи по програмата NER300 чрез дълговия инструмент на



комбинирани със значителните средства, които вече са заделени за тази област в рамките на Механизма за свързване на Европа и европейските структурни и инвестиционни фондове<sup>26</sup>. Политиката на сближаване може да подпомогне разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и енергоносители за всички видове транспорт и всички горива и енергоносители, например на зарядни станции в отделни градове, както и в по-малки общности, но също така и да спомогне за финансирането на закупуването чрез обществени поръчки на превозни средства, използващи алтернативни горива и енергоносители, например на екологично чисти градски автобуси<sup>27</sup>.

Необходимо е тясно сътрудничество и координация между Комисията, държавите членки и местното управление, за да се гарантира, че всички празноти са запълнени и че потребителите и техните екологично чисти автомобили не са оставени „на сухо“. Водачите на превозни средства трябва да са сигурни, че когато пътуват из ЕС, ще имат лесен достъп до възможности за презареждане, където и когато се нуждаят от тях. **Нито една област в ЕС и нито един потребител не трябва да бъдат пренебрегнати.**

Този пакет помага на държавите членки, областите и градовете да увеличат възможностите за екологично чист транспорт, които те предлагат на гражданите. Тази тенденция се подсилва от увеличаването на приноса на обществените поръчки за навлизането на пазара на чисти превозни средства чрез **насърчаването на чистите превозни средства в търговете за възлагане на обществени поръчки**<sup>28</sup>. Градовете играят решаваща роля за прилагането на Парижкото споразумение, по-специално чрез своите политики за екологично чиста мобилност. Церемонията на Споразумението на кметовете (Covenant of Mayors) през февруари 2018 г. ще събере над 700 европейски кметове и ще стимулира допълнително тези действия на местно равнище.

Освен това пакетът се допълва от текущите действия за подобряване на възможностите на потребителите за по-прецизен избор при покупката или използването на превозно средство чрез предлагане на **методика за сравняване на разходите на различните налични видове горива и енергоносители** и разясняване на ползите от преминаването към по-чисти решения в областта на мобилността. За тази цел Комисията разработва заедно с държавите членки европейска **методика за сравняване на цените на горивата и енергоносителите** и вече предлага **инструмент за „зелено движение“**, който дава възможност на потребителите да сравняват въздействието на различни технологии върху разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub><sup>29</sup>.

Комисията и Европейска инвестиционна банка създадоха „Механизма за чист транспорт“ с цел финансиране на проекти в областта на екологично чистия транспорт, с акцент върху общественения транспорт, като използваха Механизма за свързване на Европа и/или Европейския

Механизма за свързване на Европа, управляван от Европейската инвестиционна банка. За повече информация: [https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300\\_bg](https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_bg)

<sup>26</sup> Около 70 млрд. евро са планирани в кохезионните фондове и европейските регионални и структурни фондове за подобряването на ефикасността и екологичната съвместимост на транспортната система в ЕС и за намаляването на въглеродните емисии от нея.

<sup>27</sup> Най-отдалечените региони биха могли да служат като полигони за изпитване на решения, използващи екологично чиста и алтернативна енергия. Вж. COM (2017) 623.

<sup>28</sup> COM(2017) 653.

<sup>29</sup> <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

фонд за стратегически инвестиции. По линия на **Европейския фонд за регионално развитие**, който може да предостави до 35 млрд. евро в подкрепа на постигането на енергийно ефективен и декарбонизиран транспортен сектор, 12,4 млрд. евро са заделени за екологично чист градски транспорт. По-специално чрез инициативата за Европейско териториално сътрудничество (Interreg) може да се гарантира разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и енергоносители по съгласуван начин на областно и местно равнище. Редица държави членки вече се възползваха от възможността да запланират разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и енергоносители или да закупят екологично чист подвижен състав за обществен транспорт (напр. електрически автобуси). Например, в Чешката република програмата „Транспорт“ подкрепя (с около 30 млн. евро) изграждането на зарядни станции за електрически превозни средства. В редица държави членки, включително Полша, Словакия, Чешката република, Словения и Испания, се планира да бъдат закупени електрически автобуси с подкрепата на европейските структурни и инвестиционни фондове.

#### **4. Европа, която защитава — насърчаване на конкурентоспособността на промишлеността на ЕС с цел стимулиране на работните места, растежа и инвестициите**

Заемането с предизвикателствата в областта на енергетиката и климата създава значителна възможност за промишлеността на ЕС да повиши своята конкурентоспособност и да укрепи водещата си позиция в световен мащаб чрез иновации. Нашите основни търговски партньори вече се ориентират в тази посока, като Китай си поставя амбициозни цели за производството и вноса на екологично чисти превозни средства (т.е. електрически превозни средства и превозни средства с горивни клетки) през 2019 и 2020 г., като за 2019 г. целта е делът на продажбите на такива превозни средства да достигне около 5 % от всички продажби на нови превозни средства. Лекият автомобил е бил изобретен в Европа и Европа трябва да поеме водеща роля при неговото преоткриване.

Повече от всякога промишлеността на ЕС като цяло и автомобилният и транспортният сектор в частност са изправени пред големи трансформации, засягащи тяхната стопанска дейност, предлаганите от тях продукти и техните процеси. Сред областите, в които се случват най-големите промени, са намаляването на емисиите, иновациите в електрическото задвижване, автономното управление на автомобилите и свързаните превозни средства, като традиционните производствени процеси също се променят из основи в следствие на цифровизацията и автоматизацията. Веригите за създаване на стойност в автомобилния сектор, включително в сектора за производство на компоненти, се променят бързо с навлизането на нови участници на пазара. В същото време, основната задача на европейската автомобилна промишленост в момента е да си възвърне доверието на потребителите.

Автомобилният сектор е от основно значение за благоденствието на Европа, тъй като осигурява работни места за 12 милиона души в производството, продажбата, поддръжката и транспорта и създава 4 % от brutния вътрешен продукт на ЕС. Автомобилният сектор на ЕС е сред най-големите производители на моторни превозни средства в света. Неговият принос към научноизследователската и развойната дейност е най-големият, идващ от частния сектор, като възлиза на над 50 млрд. евро годишно<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Вж. доклада GEAR2030: [http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability\\_bg](http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_bg)

Амбицията ни е да направим промишлеността на ЕС по-силна и по-конкурентоспособна в дългосрочен план. **Иновациите, цифровизацията и декарбонизацията са от ключово значение за запазването на водещата роля на Европа в автомобилната промишленост на бъдещето.** Това е основен стълб в индустриалната политика на ЕС в по-широк смисъл<sup>31</sup>.

Тези текущи трансформации на промишлеността оказват също значителен натиск за приспособяване върху личния състав. Затова те трябва да се придружават от мерки за гарантиране на плавен преход и повишаване на устойчивостта, така че **хората и общностите да могат да се възползват от новите възможности.** Тези мерки трябва да са насочени към новите професионални изисквания, да подкрепят ученето през целия живот и да подпомагат работниците при смяната на работното място, като активно подкрепят онези работещи в засегнатите сектори, които евентуално трябва да напуснат сектора, да се преквалифицират и да намерят ново работно място. Комисията, в партньорство с държавите членки и заинтересованите страни като работодатели, представители на работниците и доставчици на услуги за образование и обучение, подпомага устойчивостта и конкурентоспособността на пазарите на труда, работи за справяне с недостига на умения и несъответствието между търсените и предлаганите умения и подкрепя развитието на нови умения чрез обучение в чужбина. Сред основните инициативи са Програмата на ЕС за умения<sup>32</sup> и Подробният план за действие за секторно сътрудничество във връзка с уменията<sup>33</sup>, както и Европейският социален фонд и програмата „Еразъм+“<sup>34</sup>. Комисията също така определи начините за максимално увеличаване на иновационния потенциал на Европа чрез „интелигентна специализация“ на областно равнище, включително изграждане на социалната устойчивост в общностите чрез едновременно генериране на икономическа дейност и създаване на заетост, както и предоставяне на подкрепа за областите в преход<sup>35</sup>. Ще бъдат разработени също инструменти за предприятия и институциите в областта на образованието и обучението, които да подпомагат проучването и прогнозирането на нуждите от умения<sup>36</sup>.

Законодателството на ЕС трябва да определи правилните стимули, които ще задържат промишлеността на пътя към декарбонизацията и технологичното и промишлено лидерство в световен мащаб. Това означава, че инвестиции в декарбонизацията трябва да се правят успоредно с инвестициите в цифровизацията и автоматизацията, така че Европа да може също да постигне водеща роля в тази важна технологична надпревара. Въпреки очаквания бърз растеж при екологично чистите, и по-специално при електрическите превозни средства, се прогнозира, че през 2030 г. при липсата на нови политики, около 90 процента от автомобилите по пътищата на Европа ще продължат да бъдат задвижвани само от двигател с вътрешно горене<sup>37</sup>. За постигането на балансиран и устойчив процес на преход се изискват непрекъснати инвестиции за повишаване на горивната ефективност на превозните средства и за успешно пускане на пазара на повече превозни средства с ниски и нулеви емисии. Този балансиран подход дава

---

<sup>31</sup> COM(2017) 479.

<sup>32</sup> COM(2016) 381.

<sup>33</sup> Този план се изпълнява като пилотен проект в шест сектора, включително в автомобилния сектор: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=bg>

<sup>34</sup> [http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node\\_bg](http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_bg)

<sup>35</sup> COM(2017) 376.

<sup>36</sup> <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/bg>

<sup>37</sup> SWD(2017) 650.

възможност за непрекъснати подобрения на ефективността на двигателите с вътрешно горене и ще осигури необходимото време, за да се разгърне инфраструктурата и до пазара да достигнат повече екологично чисти превозни средства с добри показатели, които са икономически приемливи и достъпни за всички европейски граждани<sup>38</sup>.

Поради това предложението на Комисията за **стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> за леки автомобили и ванове** за периода след 2020 г. включва амбициозни, но същевременно реалистични цели за намаляване на емисиите за 2025 и 2030 г. С него се създава също система за кредитиране, основаваща се на целеви показатели относно дела на превозните средства с ниски и нулеви емисии, а не на предписания за конкретна технология с фиксирани квоти. По този начин се дава ясен и силен сигнал на инвестиращите в системи за алтернативно задвижване и инфраструктура за алтернативни горива и енергоносители, като идеята е да се предостави устойчив стимул на лидерите в областта да продължат да инвестират в технологии с ниски нива на въглеродни емисии. Чрез междинен преглед на законодателството Комисията ще има възможност да прави оценка на ефективността на законодателството и, когато е уместно, да предлага изменения.

Комисията счита, че е важно да **се запази технологично неутралното определение на превозните средства с ниски и нулеви емисии**, с цел да се стимулира навлизането на пазара на превозни средства с ниски или нулеви емисии като тези, имащи най-големия потенциал за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, но също и тези, които ще осигурят много важна съпътстваща полза по отношение на чистотата на въздуха. Този подход ще осигури регулаторна стабилност за предприятията, предоставяйки им достатъчно време за планиране, и същевременно ще ускори нарастването на предлагането на превозни средства с ниски и нулеви емисии на пазара на ЕС, от което ще спечелят европейските потребители и качеството на живот на гражданите в резултат на по-чистия въздух в нашите градове.

**Свързаните и автоматизирани превозни средства** имат значителен потенциал за намаляване на задръстванията, въглеродните емисии, замърсяването на въздуха и броя на смъртните случаи по нашите пътища. Тези превозни средства вече навлизат на пазара на ЕС и представляват нови предизвикателства и възможности за конкурентоспособността на промишлеността. За да се извлекат всички ползи от широкомащабните трансгранични изпитвания и научни изследвания, както и от програмите за финансиране както на равнище ЕС, така и на равнище държави членки, е необходимо да се гарантира, че трансграничното и общосъюзното разгръщане и внедряване на тази технология се предприема съгласувано и е добре координирано. Освен че подпомага научните изследвания и иновациите в тази област, Комисията продължава работата си по всички свързани с това политически и регулаторни въпроси, включително като взема под внимание препоръките на групата на високо равнище GEAR2030<sup>39</sup>.

С широкото внедряване на електромобилността в Европа броят на **автомобилните акумулатори** в ЕС ще се увеличи значително. Действително, акумулаторите са в центъра на тази нова промишлена революция и са основна предпоставка за прехода към

<sup>38</sup> „До 2024 г. средните разходи за 4-годишна експлоатация на електрическо превозно средство следва да се изравнят с тези за лек автомобил, работещ с бензин.“ Вж. проучването на BEUC: [http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122\\_low\\_carbon\\_cars\\_in\\_the\\_2020s-brochure.pdf](http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf)

<sup>39</sup> Вж. също доклада GEAR2030.

екологично чиста мобилност. Тяхното разработване и производство играят стратегическа роля в настоящия преход към екологично чиста мобилност и екологично чисти енергийни системи.

Глобалните пазарни прогнози предвиждат търсенето на литиево-йонни акумулатори да нарасне до 210—535 GWh до 2025 г., като понастоящем то е 78 GWh. Прогнозите за пазарното търсене в Европа варират от 37 до 117 GWh през 2025 г., като в момента това търсене е под 10 GWh.<sup>40</sup>

Предложението относно стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки автомобили и ванове, включително системата за кредитиране на превозни средства с ниски и нулеви емисии, ще създаде необходимата яснота и предвидимост по отношение на темпа на разгръщане в ЕС до 2030 г., като същевременно ще улесни достъпа на потребителя до икономически приемливи и екологично по-чисти форми на мобилност. Съобщения на производители на автомобили по отношение на графика и целевите показатели на новите електрифицирани модели, които ще излязат на пазара през следващите години, потвърждават очакваното нарастване на търсенето на акумулатори. Що се отнася до промишлеността, нарастването на търсенето ще изисква значителни инвестиции във веригата на стойността на акумулаторите в периода до 2025 г., включително значително увеличаване на производството на акумулаторни елементи. Следователно ние сме изправени пред една добра възможност за Европа да привлича инвестиции по цялата верига на добавената стойност за ЕС.

Поради това Европа трябва спешно да предприеме решителни стъпки за **създаването на цялостна верига на стойността за разработването и производството на модерни акумулатори в ЕС**. Това следва да се прилага на всички етапи от жизнения цикъл на акумулаторите, включително повторно използване или рециклиране, и да повиши ефективността при използване на ресурсите и суровините. Изключително важно е също така да се премине бързо от научни изследвания към изпитване и техническо демонстриране на модерни технологии за производство на акумулаторни елементи в ЕС. Европейските предприятия имат експертни знания и капацитет да направят Европа водещ континент в областта на електромобилността и следващото поколение акумулатори. Това може да бъде постигнато чрез създаването на общоевропейска и междусекторна екосистема за акумулатори, способна да трансформира технологичното лидерство във високоефективни и съобразени с нуждите на потребителите акумулаторни системи, произвеждани на конкурентни цени в Европа.

Поради размера и неотложността на необходимите инвестиции, това не може да бъде направено по фрагментиран начин. Необходим е **подход на европейско равнище**. Като се има предвид бързо променящата се глобална конкурентна среда, този подход не следва да се съсредоточава върху един единствен проект или една единствена технология, а да има за цел да подпомага и координира промишлени проекти по веригата за доставка на акумулатори в рамките на съвместни инициативи, обединяващи експертен опит и финансови ресурси в тази конкретна област. Всяка европейска стратегия за акумулаторите трябва да обхваща много повече от акумулаторите на превозните средства с оглед на широкообхватните последици не само за мобилността и

---

<sup>40</sup> JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, September 2017 (Съвместен изследователски център, „Наука в подкрепа на политиката“, „Конкурентоспособност на ЕС в областта на модерните литиево-йонни акумулатори за електрическа мобилност и стационарни приложения за съхраняване — възможности и действия“, септември 2017 г.)

енергийните системи в Европа, а и за други области, предвид ясните последици за стратегиите на ЕС за промишлената политика и кръговата икономика, както и за икономическите партньорства на ЕС с трети страни, и по-специално с Африка по въпросите, свързани със суровините<sup>41</sup>.

За да постави началото на конкретни проекти, Комисията ще разпредели сума от 200 млн. евро, в допълнение към вече заделените 150 млн. евро, непосредствено за научни изследвания и иновации в областта на акумулаторите в рамките на „Хоризонт 2020“ (работна програма за 2018—2020 г.). В допълнение, Европейският фонд за стратегически инвестиции, както и специфични финансови инструменти като енергийните демонстрационни проекти InnovFin, могат да предоставят привлекателни финансови условия за промишлени проекти по линия на Европейската инвестиционна банка<sup>42</sup>.

Комисията работи в тясно сътрудничество със заинтересованите страни от промишлеността в ЕС и с държавите членки<sup>43</sup> и ще разгледа отново тези въпроси в контекста на „дните на промишлеността“ през февруари 2018 г. Промислеността и иновационната общност в ЕС ще бъдат двигателят на този процес и ще работят в тясно сътрудничество с Комисията, Европейската инвестиционна банка и заинтересованите държави членки за създаването на конкурентоспособна и печеливша верига за разработване и производство, за завладяването на значими пазари и стимулирането на заетостта, растежа и инвестициите в цяла Европа. Освен това Комисията разполага с множество инструменти за улесняване на съвместните инвестиции и сътрудничеството между частните и публичните участници по веригата за създаване на стойност, както и с ясно определена рамка за държавните помощи в подкрепа на такива действия<sup>44</sup>.

ЕС разполага с голям набор от инструменти, които могат да бъдат насочени към разработването на акумулатори. Те включват **Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейския фонд за регионално развитие** (с бюджет от 44 млрд. евро, които потенциално могат да се предоставят, наред с другото, за научни изследвания и иновации в областта на акумулаторите в рамките на стратегиите за интелигентна специализация, разработени в регионите на ЕС, както и 35 млрд. евро за подобряване на енергийната ефективност и декарбонизация на транспорта), а Европейската комисия ще задели сума от 200 млн. евро, в допълнение към вече заделените 150 милиона евро, непосредствено за научни изследвания и иновации в областта на акумулаторите в рамките на „Хоризонт 2020“ (работна програма за 2018—2020 г.).

## 5. Заключение

Вторият пакет от предложения в рамките на инициативата „Европа в движение“ има за цел да гарантира, че най-добрите свързани и автоматизирани решения за мобилност, оборудване и превозни средства с ниски и нулеви емисии се разработват, предлагат и произвеждат в Европа, както и че разполагаме с най-модерната поддържаща инфраструктура. В същото време той допринася за по-чиста околна среда и по-добро качество на живот на гражданите, по-специално чрез подобряване на качество на въздуха в градовете и намаляване на задръстванията. Мерките, предложени в

<sup>41</sup> COM(2014) 297.

<sup>42</sup> <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

<sup>43</sup> Среща на високо равнище относно разработването и производство на акумулатори в Европа, 11 октомври 2017 г., [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-17-3861\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm)

<sup>44</sup> Официален вестник С 188, 20.6.2014 г., стр. 4.



настоящия пакет, ще допринесат също за възстановяване на доверието на потребителите.

Поради това този пакет включва комбинация от мерки в областта на търсенето и предлагането, които да насочат Европа към мобилност с ниски емисии и да засилят конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост и европейската екосистема на мобилността. В пакета се излагат ясни препоръки към държавите членки да се запълнят съществуващите пропуски в инфраструктура и да се удовлетворят установените в областта на инфраструктурата нужди, и се определят действия за мобилизиране на финансови средства, където е необходимо, на равнище ЕС. По този начин пакетът ще предостави по-голяма политическа и регулаторна сигурност и ще създаде еднакви условия на конкуренция.

Този пакет почива също на много от другите стратегически направления на работа на Европейската комисия, които целят, наред с другото, да се увеличи броят на оборудваните със зарядни устройства домове, обществени сгради и паркинги<sup>45</sup>, да се подпомогне преходът на европейските предприятия и потребителите към по-силна и по-ефективна кръгова икономика, която използва ресурсите по по-устойчив начин<sup>46</sup>, както и да се подкрепят устойчивостта и конкурентоспособността на пазарите на труда. Той е насочен към всички европейци в качеството им на граждани, работници и потребители. Това ще повиши конкурентоспособността на Европа и ще доведе до осезаеми подобрения на единния пазар на ЕС, в държавите членки, на национално и областно равнище, както и в градските зони.

Комисията призовава всички заинтересовани страни да работят в тясно сътрудничество, за да осигурят бързото приемане и прилагане на различните предложения и мерки, така че ползите за промишлеността, предприятията, работниците и гражданите в ЕС да бъдат постигнати в максимална степен и възможно най-бързо.

Комисията ще представи третия и последен пакет „Европа в движение“ през първата половина на 2018 г. Той ще включва предложения за стандарти за емисиите на въглероден диоксид от камиони, действия за изпълнение на препоръките на Групата на високо равнище GEAR2030<sup>47</sup>, приети на 18 октомври 2017 г., действия в областта на съвместно използваните, свързани и автоматизирани превозни средства и решения за мобилност, както и предложения за улесняване електронното документиране в областта на транспорта, както и за подобряване на пътната безопасност в целия ЕС.

---

<sup>45</sup> COM(2016) 860.

<sup>46</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy\\_bg](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_bg)

<sup>47</sup> GEAR2030 report, October 2017 (Доклад GEAR2030, октомври 2017 г.)