



Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 283 final

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

ЕВРОПА В ДВИЖЕНИЕ

**Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна,
конкурентоспособна и свързана мобилност за всички**

{SWD(2017) 177 final}

1. КЪМ УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ

Транспортът има дълга и славна история в Европа. Европа спомогна за въвеждането на нови технологии и иновации в света. Европейските въздухоплавателни средства, влаковете и превозните средства са синоним на качество от световна класа.

Нашата амбиция е Европа да продължи да играе тази роля в бъдеще и да бъде лидер в екологосъобразната, конкурентоспособна и свързана мобилност. Казано накратко – ние искаме да сме сигурни, че в Европа ще бъдат разработени, предложени и произведени най-добрите свързани и автоматизирани решения за мобилност, оборудване и превозни средства с ниски емисии, както и че разполагаме с най-модерната инфраструктура за тяхното подпомагане.

Тази амбиция е необходима, тъй като **секторът на мобилността играе жизненоважна роля в икономиката и обществото на ЕС**. Той сам по себе си е основен работодател и незаменим двигател на световната конкурентоспособност на цялата икономика. Свободното движение на хора и стоки във вътрешния пазар на ЕС и икономическите, социалните и културните предимства на „Европа без граници“ разчитат на лесна мобилност и достъпна транспортна мрежа в рамките на Единно европейско транспортно пространство. Една модерна система за мобилност е също така предпоставка за успешен преход към нисковъглеродна икономика в Европа и за обрат в повишаването на емисиите на парникови газове и замърсяването на въздуха от транспорта въпреки нарасналите нужди от мобилност.

В ход са **дълбоки промени в начина, по който се ползваме от мобилността**. Традиционната мобилност се трансформира чрез услуги за съвместна мобилност и по-лесно прехвърляне между различните видове транспорт. Технологиите и обществените нужди продължават да са двигател на промяната. Цифровизацията, автоматизацията и алтернативните източници на енергия поставят традиционните характеристики пред предизвикателство и създават нови възможности, свързани с ефективността на ресурсите, както и с икономиката на сътрудничеството и кръговата икономика. Но подобни промени могат да бъдат и разрушителни. Макар че създават нови работни места, те също така могат да доведат и до изчезването на други. Те изискват нови умения и добри условия на труд и се нуждаят от предвиждане, адаптация и инвестиции.

ЕС трябва да бъде лидер в моделирането на тези промени в световен мащаб. Това означава преминаване от днешните фрагментирани транспортни мрежи към интегрираната и устойчива мобилност на утрешния ден. Комисията определя дневен ред, чрез който **екологосъобразната, конкурентоспособна и свързана мобилност** да се превърне в реалност за всички. Действията ни са насочени към укрепване конкурентоспособността на европейския сектор на мобилността с цел насърчаване на заетостта, растежа и инвестициите, като същевременно се разглежда и непосредствено свързаното социално измерение на мобилността и се гарантира високо ниво на безопасност и сигурност за пътуващите. Това ще допринесе значително за осъществяване амбицията на Комисията да осигури една Европа, която закриля, предоставя повече права и защитава, и да постигне целите на ЕС в областта на енергетиката и климата до 2030 г. Така ще се спомогне за подобряване на общественото здраве и качеството на живот на всички граждани в ЕС. Това изисква **един всеобхватен и интегриран подход** от всички действащи лица, работещи заедно на различни равнища – институции на ЕС, държави членки, градски и други местни органи, промишленост, социални партньори и всички заинтересовани страни. Предложението

за резолюция на Европейския парламент относно автомобилния транспорт в Европейския съюз потвърждава, че нашите предложения идват в подходящия момент и че споделяме една и съща визия¹.

Ние не започваме от нула. ЕС вече е положил основните градивни елементи. Пътят за създаване на Единно европейско транспортно пространство е очертан, като са идентифицирани пречките за безопасни, ефикасни и достъпни услуги за трансгранична мобилност по суша, море и въздух в целия Съюз. В сектора на въздухоплаването и железопътния транспорт вече са предприети много стъпки². Освен това стратегическите трансевропейски проекти за транспортна инфраструктура на ЕС и научноизследователските програми на ЕС, по-специално „Хоризонт 2020“, подкрепят изграждането на инфраструктура и на иновациите в областта на транспорта.

В настоящото съобщение акцентът е поставен върху ключовия принос, който трябва да бъде направен от **автомобилния транспорт**. То е придружено от редица предложения, насочени към този сектор, чиито цели включват подкрепа за въвеждането на таксуване за пътната инфраструктура, алтернативни горива и свързаност, по-добра информация за потребителите, по-силен вътрешен пазар и подобрени условия на труд в сектора на автомобилните превози, както и мерки, които да положат основите на съвместна, свързана и автоматизирана мобилност³. Те ще бъдат допълнени през следващите 12 месеца с други предложения, включително със стандарти за емисиите след 2020 г. за леки и лекотоварни автомобили, както и за тежки превозни средства.

Значението на мобилността като цяло и на автомобилния транспорт в частност намират отражение в широк спектър други политически рамки на ЕС, които оказват решаващо влияние върху тях. Успехът по всеки един от приоритетите на Комисията на Юнкер по отношение на **енергийния съюз, цифровия единен пазар и програмата за работни места, растеж и инвестиции** ще има своя принос и към транспорта и мобилността. В **Стратегията за енергийния съюз** от февруари 2015 г.⁴ преходът към енергийно ефективен и декарбонизиран транспортен сектор бе определен като една от ключовите области на действие, а в пакета „Чиста енергия за всички европейци“ от ноември 2016 г.⁵ бяха включени действия за ускоряване използването на нисковъглеродни транспортни горива и за подпомагане на електромобилността. Мерките, които бяха очертани в **Стратегията за мобилност с ниски емисии**, приета през юли 2016 г., вече се изпълняват⁶. Инвестициите в инфраструктура съгласно **Инвестиционния план за Европа**⁷ осигуряват мощен стимул за бъдеща екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност на Европа. Както е посочено в съобщението „**Създаване на европейски стълб на социалните права**“⁸, изграждането на по-справедлива Европа и засилване на социалното ѝ измерение са основни приоритети за сегашната Комисия. Тези цели трябва също така да се изпълняват в сектора на мобилността и да допринасят за развитието на справедлив и добре функциониращ пазар на труда.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=BG>

² COM(2015) 598.

³ Вж. също така средносрочния преглед на Стратегията за цифровия единен пазар COM (2017) 228.

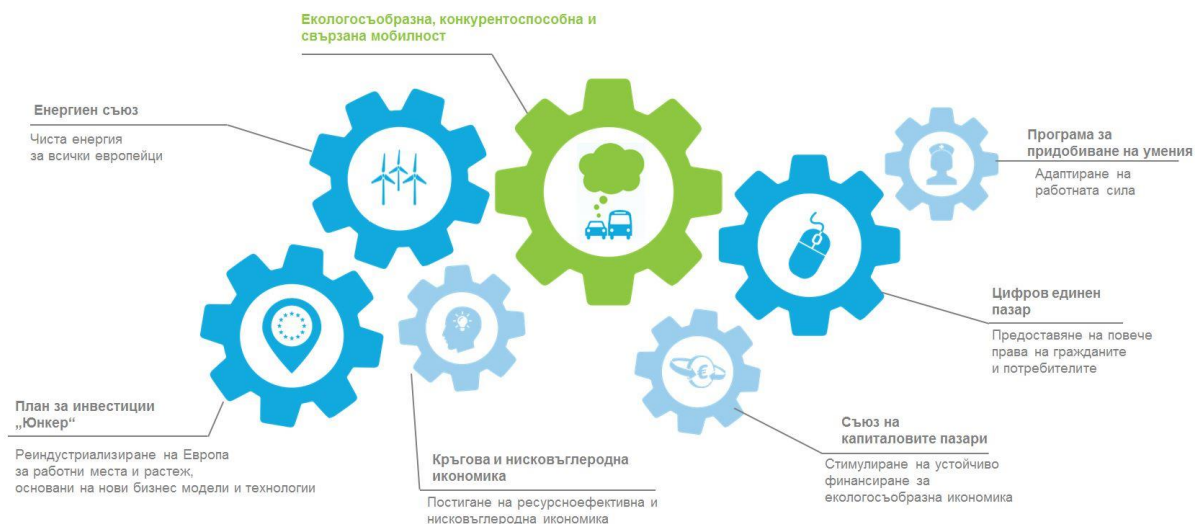
⁴ COM(2015) 80.

⁵ Съгласно предложените прегледи на Директивата за възобновяемите енергийни източници (COM/2016/0767) и Директивата относно енергийните характеристики на сградите (COM/2016/0765).

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_bg

⁸ COM(2017) 250.



2. ОСНОВНИ ТЕНДЕНЦИИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА

Постигане на устойчивост при продължаващо нарастване на търсенето

Транспортната дейност в цяла Европа се очаква да продължава да нараства. Прогнозите са, че от 2010 г. до 2050 г. пътническият транспорт ще се увеличи с около 42 %. Очаква се товарният транспорт да нарасне с 60 %.⁹ Това прави постигането на устойчива система за мобилност все по-сложно.

Понастоящем мобилността е най-големият икономически сектор в света. В ЕС секторът на транспорта и складирането осигурява заетост на повече от 11 милиона души, което представлява над 5 % от общата заетост¹⁰ и почти 5 % от брутния вътрешен продукт на ЕС¹¹. Той възлиза на около 20 % от износа на ЕС за основните търговски партньори на ЕС. Автомобилният транспорт е основният начин на транспорт, използван в ЕС, съставляващ почти половината от общата дейност в областта на товарния транспорт (почти три четвърти по сушата) и доминиращ личния транспорт на гражданите¹². Изчислено е, че дружествата за автомобилен транспорт в ЕС пряко наемат около 5 милиона души, работещи в около 915 000 дружества, предимно малки и средни¹³.

Задръстванията от автомобилния транспорт причиняват огромна неефективност, която е оценявана на 1 % от брутния вътрешен продукт на ЕС (100 млрд. евро) и се покачва¹⁴. Автомобилният транспорт е също така основен причинител за замърсяването на въздуха, което представлява сериозна заплаха за общественото здраве. Последствията се понасят от ползвателите на транспортни услуги и особено от жителите на

⁹ Източник: оценка на въздействието, приложена към предложението за Директива за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Всички данни за справка могат да бъдат намерени в SWD (2017) 177, придружаващ настоящото съобщение.

¹⁰ Проучване на работната сила на Евростат, данни от 2016 г. за NACE H: „Транспорт и складиране“.

¹¹ Евростат, национални сметки, данни за 2014 г. за NACE H: „Транспорт и складиране“.

¹² Транспортът в ЕС в цифри за 2016 г.: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Оценки, базирани на структурната бизнес статистика на Евростат, данни за 2014 г., за NACE H.

¹⁴ Проучване на градската мобилност – Оценка и подобряване на достъпа до градските зони, Европейска комисия, 2017 г.

европейските градове, които често не отговарят на стандартите за качество на въздуха в ЕС¹⁵. Резултатите са сериозни; почти три пъти повече хора в ЕС ги застига преждевременна смърт поради замърсяване, свързано с транспорта¹⁶, отколкото умират при пътнотранспортни произшествия¹⁷, а милиони страдат от дълготрайни респираторни и сърдечносъдови заболявания.

Освен това транспортът е основен фактор за емисиите на парникови газове в Европа и е на второ място след енергетиката. Само автомобилният транспорт е отговорен за почти една пета от емисиите в ЕС. Поради това секторът на мобилността е от особено значение в усилията на ЕС да запази темпа на напредъка към целта за нисковъглеродна икономика. Докато транспортната дейност нараства, емисиите на парникови газове трябва да спаднат. Това е от съществено значение за постигането на целите на ЕС в областта на енергетиката и климата за 2030 г. Освен това Комисията си постави амбициозната цел ЕС да намали емисиите на парникови газове от транспорта с най-малко 60 % до 2050 г.¹⁸ Досега резултатите са слаби и усилията за обръщане на тази тенденция трябва да се увеличат. Това е най-очевидно в автомобилния транспорт, където е необходимо преминаване към превозни средства с нулеви емисии.

Устойчивата мобилност означава също така да се справяме по-добре с недостатъчните ресурси. Кръговата икономика ще стане по-важна от гледна точка на повторното използване на недостатъчните материали и ограничаване на разходите за суровини. Например рециклирането на батериите може да стане основа за нови бизнес модели в европейската автомобилна промишленост.

Промяна на потребителското поведение и моделите на търсене

Търсенето на мобилност от гражданите нараства и тяхното отношение към мобилността се променя. Мобилността все повече се разглежда като услуга и потребителите желаят по-добро качество, удобство, гъвкавост и достъпност. Те също така искат да могат безпроблемно да сменят различните видове транспорт и да се ползват от лесен достъп до информация за пътуванията. А специално за по-младите поколения наемането и споделянето на услуги за мобилност стават все по-популярни и стремежът към притежаване на лично превозно средство все повече намалява.

Гражданите на ЕС прекарват средно почти 10 часа седмично, използвайки транспорт, пътуват на средно разстояние от 34,7 километра на ден и 13 % от общото им потребление е на неща, свързани с транспорта.¹⁹

Ежедневният опит от задръстванията, споразумението за климата от Париж, кризата с емисиите от дизеловите автомобили, публичният дебат относно последиците от емисиите, както и политическите мерки, като зони за ограничаване на превозните

¹⁵ Законодателството на ЕС за качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух в Европа (Директива 2008/50/ЕО) установява граници за качеството на въздуха, които не могат да бъдат превишавани никъде в ЕС, и задължава държавите членки да ограничат излагането на гражданите на вредни замърсители на въздуха. Днес тези граници се превишават в 23 от 28-те държави — членки на ЕС, и в над 130 града в Европа.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>.

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

¹⁹ Бостън Консултинг Груп/IPSOS, Обсерватория на европейската мобилност, Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, април 2017 г.: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

средства, за да се обезкуражи използването на автомобили в градските райони, допринесоха за това потребителите да бъдат много по-информирани за въздействието на личния транспорт върху качеството на въздуха, изменението на климата и здравето. Хората днес искат възможности за мобилност, които същевременно повишават мобилността и допринасят за борбата с изменението на климата и замърсяването на въздуха. Застаряващото и все по-урбанизирано население обаче поставя пред Европа предизвикателства за мобилността не само в градовете, но и за социално приобщаване и свързаност на селските райони.

Заетост и конкурентоспособност

Европейският сектор на мобилността трябва да остане сред най-добрите в света. Предвид значението му за заетостта и растежа и нарастващата глобална конкуренция транспортният сектор на ЕС следва да бъде водещ в използването на иновации и внедряването на нови технологии. Процесът на промяна трябва да отчита условията на труд и социалните предизвикателства в сектора.

Декарбонизацията, използването на технологии с ниски емисии, като електрически двигатели за превозни средства, както и разгръщането на съвместни, свързани и високо автоматизирани решения за мобилност, са сред най-належащите предизвикателства и важни възможности за нашата бъдеща мобилност; същото важи и за появата на нови концепции за мобилност, като споделяне на автомобили и нови решения за оптимизиране на логистиката.

Европейският автомобилен сектор ще се сблъска със структурни промени, които могат значително да променят неговата верига на стойността, инвестиционни приоритети и технологични решения, което ще има отражение също така върху конкурентоспособността му в световен план. Това ще засегне различните участници във веригата на стойността – от доставчиците на суровини, доставчиците и производителите на превозни средства до дилърите и следпродажбените услуги, както и всички, които предоставят услуги за мобилност.

Автомобилният сектор на ЕС осигурява работни места за 8 милиона души и съставлява 4 % от брутната добавена стойност на ЕС, което води до търговски излишък от 120 млрд. евро²⁰. ЕС е сред най-големите световни производители на моторни превозни средства и секторът е най-големият частен инвеститор в научноизследователската и развойната дейност, подчертаваща световното му технологично лидерство. Въпреки че окончателното сглобяване все повече се осъществява в близки пазари извън ЕС, високите крайни стойности във веригата на стойността, напр. научноизследователска и развойна дейност, дизайн или маркетинг, остават до голяма степен в Европа.

Промяна в уменията

За да стимулира технологичните иновации и за да извлече полза от тях, работната сила в сектора на мобилността на ЕС се нуждае от подходящ набор от умения; това вече е огромно предизвикателство за промишлеността днес. Екологосъобразните, свързаните и автоматизирани превозни средства оказват влияние върху трудовата интензивност в

²⁰ Европейска комисия, Генерална дирекция „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и малки и средни предприятия“, *Автомобилна промишленост*, адрес: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en

производството и изискват нови умения, например при сглобяване на електродвигатели или производството на батерии, на компютърни или сензорни устройства, и макар че се очаква ръстът на инженерните работни места да продължи, процесите все повече изискват усъвършенствани умения в ИТ сектора. От друга страна, автоматизираното шофиране може да окаже значително въздействие върху работната сила и да изисква повторно обучение в средносрочен и дългосрочен план, например в случаите на професии, като шофьори на камиони. Тази тенденция трябва да бъде предвидена и придружена от засилен социален диалог, както и от механизми за подкрепа, които да подпомогнат хората да се възползват максимално от новите възможности.

Пътна безопасност

Въпреки големият напредък, постигнат през последните десетилетия, превърнал ЕС в най-безопасния регион в света по отношение на автомобилния транспорт, високият брой смъртни случаи и сериозни наранявания все още причиняват много човешко страдание и неприемливи икономически разходи, оценявани на 100 млрд. евро годишно. През 2016 г. 25 500 души са изгубили живота си по пътищата на ЕС, а още 135 000 души са били сериозно ранени на пътя²¹.

Революция в цифровата мобилност

Секторът на мобилността на ЕС трябва да се възползва от възможностите, създадени от цифровите технологии. Свързаността и социалните медии променят традиционните концепции за мобилност. Появяват се нови бизнес модели и се зараждат новаторски услуги за мобилност, включително нови онлайн платформи за товарни превози, съвместно ползване на автомобили, услуги за споделяне на автомобили или велосипеди или приложения за смартфони, предлагащи анализи в реално време и данни за състоянието на трафика²².

Самите превозни средства също са променени от цифровите технологии. Те стават все по-интелигентни с предлагането на нови бордови свързани и съвместни услуги и повишени нива на автоматизация. Понастоящем се отделят големи инвестиции за разработването на превозни средства без водач. Автоматизираните превозни средства ще трябва да разчитат на сигурен обмен на данни между превозните средства, както и между превозните средства и пътната инфраструктура, което на свой ред ще изисква солиден капацитет на мрежата за милиони превозни средства, които да си взаимодействат едновременно.

Необходимост от инвестиции в инфраструктура

След световната икономическа криза ЕС страда от ниски равнища на инвестиции в инфраструктура, като транспорт, енергетика и цифровизация. Това забави модернизацията на системата за мобилност в ЕС. Колективните и координирани усилия на европейско равнище, наскоро подкрепени от Инвестиционния план за Европа²³, трябва да обърнат тази тенденция на намаляване.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_bg

Международният валутен фонд изчислява, че 1 % увеличение на разходите за конвенционална инфраструктура води до увеличение на БВП с 1,5 процентни пункта²⁴.

Изцяло автоматизираното шофиране ще изисква нова телекомуникационна и сателитна инфраструктура и услуги за позициониране и комуникация между превозните средства. Петото поколение мобилни (5G) комуникации²⁵ и услугите на „Галилео“ предлагат значителна възможност за обслужване на такива нужди. Автономно управляваните и екологосъобразните превозни средства ще изискват интегрирано планиране на инфраструктурата и инвестиции за оборудване на пътищата с необходимата инфраструктура за телекомуникации и таксуване, например за електрически автомобили, както и за предоставяне на висококачествени данни за пътя, например на цифрови карти с висока разделителна способност и на изцяло съвместимо оперативно бордово оборудване.

Според изчисленията до 2030 г. ще са необходими 740 млрд. евро за завършване на основните коридори на Трансевропейската транспортна мрежа²⁶, създаваща истинско Единно европейско транспортно пространство, подкрепяща единния пазар на ЕС и декарбонизацията и използваща максимално цифровизацията. Общите инвестиции в транспортната инфраструктура на ЕС (комбинираща цялата система на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и градския транспорт) се оценяват на 130 млрд. евро годишно, което до голяма степен отговаря на историческите нива от около 1 % от brutния вътрешен продукт²⁷. Значителни допълнителни инвестиции ще са необходими за решаване на проблемите, свързани със съществуващия недостиг на средства за поддръжка на инфраструктурата в повечето държави — членки на ЕС. Мобилизирането на такива огромни транспортни инвестиции ще изисква значителни съвместни усилия както от частния, така и от публичния сектор.

3. МОБИЛНОСТТА В ЕВРОПА ПРЕЗ 2025 г.

Амбицията на Европа трябва да бъде постигането на бърз напредък към създаването на екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана система за мобилност, която да включи всички видове транспорт до 2025 г. Тя трябва да обхване целия Съюз и да го свърже с неговите съседи и със света. Тя трябва да дава възможност на всеки да пътува удобно във и между градовете и селските райони, като същевременно не се прекъсват връзките. Тя също така трябва да се основава на промишлеността, която е световен лидер в производството и предоставянето на услуги.

Тази амбиция изисква **интегриран подход** на равнище ЕС, на национално, регионално и местно ниво и обхващаща многобройни и различни области на политиката. На равнище ЕС тя изисква набор от общи **правила и стандарти** с широк набор от **мерки за подкрепа**²⁸. Те включват инфраструктурни инвестиции, проекти за научни изследвания и иновации, трансгранични опити за оперативно съвместимо внедряване и платформи за сътрудничество между заинтересованите страни.

²⁴ МВФ, „Перспективи за световната икономика“, октомври 2014 г.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ Работни планове на европейските координатори за основните коридори от TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

²⁷ Източник: ОИСП – ITF (2016).

²⁸ По-подробно представяне се съдържа в SWD(2017) 177, придружаващ настоящото съобщение.

Всички тези взаимно подсилващи се мерки бяха обединени в единна програма за мобилност, ориентирана към бъдещето. В програмата акцентът е поставен върху областите, в които ЕС може да доведе до реална промяна в осигуряването на **екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички**. Програмата се съсредоточава главно върху основния принос на автомобилния транспорт към тази визия за мобилност в Европа през 2025 г.

3.1 Ускоряване на преминаването към екологосъобразна и устойчива мобилност

ЕС трябва да ускори прехода на Европа към мобилност с нулеви емисии. Ето защо Съюзът се нуждае от всеобхватна регулаторна рамка, включваща действия за екологосъобразни технологии чрез подобряване на стандартите за емисиите и въвеждане на нисковъглеродни горива²⁹, като в същото време гарантира високо ниво на безопасност и сигурност. Освен това ранното въвеждане на интелигентно таксуване за пътната инфраструктура, по-добрата информация за потребителите и подкрепата за действията на националните и местните органи, ще донесат огромни ползи от гледна точка на конкурентоспособността, опазването на околната среда и общественото здраве.

Насърчаване на устойчива мобилност чрез подобряване на стандартите за емисиите

В отговор на неотдавнашната криза, свързана с автомобилните емисии и голямата обществена загриженост, която тя създаде, Комисията предприе бързи и всеобхватни действия за гарантиране на ефективен контрол и прозрачност за потребителите. Направено бе предложение за нова стабилна **рамка на ЕС за одобряване на типа**³⁰, която е част от поредицата мерки на ЕС, предназначени да възстановят доверието на потребителите в автомобилната промишленост и да възстановят доверието в регулаторната система. Сега ние се нуждаем от бързото съгласие на Европейския парламент и на Съвета, за да приемем това амбициозно и много необходимо законодателство. Освен това бяха въведени нови процедури за изпитване на емисиите от автомобили в реални условия на шофиране, както и в лаборатория, като за новите типове превозни средства те ще се прилагат от септември 2017 г.

Глобалните иновации и конкуренция се ускоряват, а автомобилният сектор е изправен пред процес на основна трансформация. Европа трябва да очертае път, който да гарантира, че веригата на стойността в европейската автомобилна промишленост ще има и в бъдеще водещата позиция в света, на която се радва и днес.

Стандартите за емисиите на въглероден двуокис за целия ЕС са силен двигател за иновации и ефективност и ще допринесат за засилване на конкурентоспособността и ще проправят пътя за превозни средства с нулеви и ниски емисии при технологично неутрален подход. Комисията започна работа за **преразглеждане на стандартите за въглероден двуокис след 2020 г./2021 г. за леки и лекотоварни автомобили**. Разглежданите варианти включват конкретни цели за превозни средства с ниски и/или нулеви емисии. Стандартите на ЕС за **тежки превозни средства** също се разглеждат от

²⁹ COM(2016) 767.

³⁰ COM(2016) 031.

Комисията. Тези предложения са предвидени съответно за края на тази година и първата половина на 2018 г. Те ще се основават на модернизираните процедури за изпитване, които са по-близки до реалните емисии.

Преди да разработи новите ограничения на въглеродния двуокис за емисиите на тежките превозни средства, Комисията предлага ясна процедура за сертифициране за определяне на емисиите на въглероден двуокис и разхода на гориво, както и система за мониторинг и докладване на тези сертифицирани данни. Тези мерки ще повишат прозрачността и ще улеснят също така разграниченията при налагането на такси за ползване на пътищата.

Емисиите от тежки превозни средства, като например камиони, автобуси, понастоящем съставляват около една четвърт от емисиите на въглероден двуокис в автомобилния транспорт и се предвижда те да нараснат до 10 % между 2010 и 2030 г., но те все още не подлежат на стандартите за горивна ефективност в ЕС за разлика от други региони на света³¹.

Комисията също така проучва как по-бързо да започнат да се използват максимално съществуващите разпоредби в **законодателството относно теглото и размерите** на тежките превозни средства за подобряване на горивната ефективност и на емисиите на въглероден двуокис във връзка с аеродинамиката³².

Насърчаването на прехода към нисковъглеродна икономика е приоритет на политиката за сближаване на ЕС. Тя включва приблизително 39 млрд. евро за подпомагане преминаването към енергийно ефективен декарбонизиран транспортен сектор, което на свой ред включва 12 млрд. евро, предназначени за нисковъглеродна, мултимодална, устойчива градска мобилност.

Даване възможност на потребителя да прави информиран избор

Важно е на потребителите да се осигурява прозрачна и по-точна информация за емисиите на превозните средства. Новата рамка за стандартите за емисиите ще предостави инструменти за мерки, като подобрена информация за потребителите в областите, обхванати от **етикетиране на автомобилите**³³, и ще позволи на държавите членки да адаптират по-добре своите фискални мерки, а местните органи да ги използват в схеми за насърчаване на екологосъобразната мобилност. За тази цел тазгодишната покана от LIFE за представяне на предложения³⁴ също подкрепя проекти, които дават възможност на потребителите да се възползват от реално спестяване на гориво и да вземат информирани решения за закупуване на автомобили с малко замърсяващи емисии.

Вече много европейски **градове** решиха да се справят по съгласуван начин с предизвикателствата, поставени от **изменението на климата, задръстванията и замърсяването на въздуха**. Те се ангажират с инвестиции в екологосъобразен обществен транспорт, но също така насърчават активни и устойчиви видове транспорт, подкрепени от **мултимодални информационни услуги при пътуване**, които предлагат на потребителите редица възможности за мобилност, включително схеми за споделяне на велосипеди и автомобили. Някои градове въвеждат или обмислят

³¹ Източник: референтен сценарий на ЕС за 2016 г.: Енергетика, транспорт и емисии на парникови газове – тенденции до 2050 г.

³² Директива (ЕС) 2015/719.

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

ограничения за достъпа на превозните средства в опит да намалят високите нива на замърсяване на въздуха от автомобилния транспорт. Комисията наблюдава тези инициативи в тесен диалог с градовете и държавите членки³⁵, особено, за да гарантира, че всички водачи могат да имат достъп до съответната **информация**. Допълнителните мерки биха могли да включват **насоки за градовете относно ограничаване на достъпа до градски зони на автомобилите**, а ефективното прилагане на спецификациите на ЕС за Интелигентни транспортни услуги³⁶ по-специално ще гарантира, че публичните органи дават точна, достъпна за потребителите информация за пътуванията в реално време от този вид.

Интелигентно таксуване за пътната мрежа

Приходите, събирани от ползвателите на пътищата, могат да осигурят съществен принос за финансирането на инфраструктурата, а корекциите, отразяващи употребата и емисиите, могат да спомогнат за ускоряване на иновациите, например в екологосъобразни технологии. Все по-голям брой държави — членки на ЕС, въвеждат различни форми на **таксуване за пътната мрежа**.

Комисията счита, че таксуване за пътната мрежа на база разстояние (за разлика от време), отразява по-добре реалното използване, емисиите и замърсяването, и следователно **предлага корекции в регулаторната рамка за таксуване за пътната мрежа**, за да се разреши този проблем³⁷. Те ще разширят обхвата така, че да бъдат включвани автобуси и леки превозни средства, включително автомобили, да подкрепят преминаването към прилагане на принципите на „потребителят и замърсителят плащат“ за всички превозни средства и да модернизират методите на таксуване за пътната мрежа. Включването в пътните такси на външните разходи за замърсяване на въздуха, диференцираното таксуване според емисиите, както и по-благоприятните условия за превозни средства с нулеви емисии, ще насърчи и възнагради онези, които инвестират в по- екологосъобразни превозни средства.

Задръстванията в градските зони също могат да бъдат преодоляни чрез интелигентно таксуване и Комисията предлага да се осъвременят правилата, които позволяват въвеждането на такси за задръстване, приложими за всички превозни средства. На следващия етап винетките трябва да бъдат постепенно премахнати в полза на системи, базирани на употреба, като до 2023 г. се започне с тежкотоварните автомобили.

Обществените поръчки като двигател на пазара за екологосъобразен транспорт

За да насърчи повече използването на **обществени поръчки** с оглед стимулиране създаването на пазари за иновативни продукти и продукти с ниски емисии, Комисията планира да преразгледа законодателството на ЕС за екологосъобразни превозни средства към края на 2017 г.³⁸. Тъй като значителна част от обществените поръчки се възлагат от общинските и местните органи, особено голям потенциал има при превозните средства за обществен транспорт, като автобуси, които да използват

³⁵ През ноември 2017 г. Комисията ще стартира Европейския форум за чист въздух със специален акцент върху градовете и с конкретни примери за успешно развитие и внедряване на екологосъобразни и ефективни системи за мобилност.

³⁶ Директива 2010/40/ЕС.

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276.

³⁸ Директива 2009/33/ЕО.

алтернативи с ниски емисии. Налице е съфинансиране от ЕС, например от Европейския фонд за регионално развитие³⁹.

По-екологосъобразна и по-интелигентна мобилност в градовете

С цел да допринесе за развитието на устойчива и ефективна градска мобилност, през януари 2017 г. Комисията стартира партньорство за градска мобилност между ЕС, националните правителства, местните органи и други заинтересовани страни в рамките на **Програмата на ЕС за градовете**⁴⁰. То ще се съсредоточи върху обществения транспорт, екологосъобразната мобилност и достъпността (за нуждите на групи като лица с увреждания, възрастни и малки деца), върху ефективен транспорт с добра местна и регионална свързаност и начините, по които може да се използва градската мобилност с оглед гарантиране на високи стандарти за качество на въздуха в градовете в Европа⁴¹. Целта е да се подготви план за действие, който да се прилага от 2018 г., като се възползва от опита, натрупан в многобройни проекти по CIVITAS и плановите за устойчива градска мобилност, разработени досега⁴².

3.2 Осигуряване на справедлив и конкурентоспособен вътрешен пазар за автомобилния транспорт

ЕС трябва да осигури социално справедлив и конкурентоспособен вътрешен пазар за автомобилните транспортни услуги, като се има предвид значението на сектора за икономиката и обществото на Съюза. Промислеността на ЕС трябва да се основава на силната си конкурентоспособност в производството и услугите, свързани с транспорта. Особено важно е да се вземе предвид социалното измерение.

Създаване на равнопоставеност в автомобилния превоз на товари

По тази причина Комисията преразглежда **правилата на ЕС за достъп до пазара на автомобилния превоз на товари и за наети превозни средства**⁴³ с цел осигуряване на адекватни равни условия сред превозвачите, намалявайки броя на ненужните празни курсове, подобрявайки яснотата на правилата за справяне с разпокъсаността на пазара и по-добро прилагане. Премахването на ненужните и обременяващи административни изисквания (напр. предварително уведомяване за броя на каботажните превози⁴⁴) и практиката по въвеждането им в действие ще намали допълнително разходите и ще подобри пазарните условия.

Прогнозира се, че предложението на Комисията ще позволи на предприятията икономии от около 3 до 5 млрд. евро в ЕС за периода 2020 — 2035 г.⁴⁵.

³⁹ Вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>.

⁴¹ По-специално партньорствата за градска мобилност и качество на въздуха ще дадат конкретни решения, основаващи се на най-добрите практики в цяла Европа.

⁴² <http://civitas.eu/>. Вж. също SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282.

⁴⁴ Обикновено се дефинира като превоз на товари или пътници между две точки в една и съща държава от превозвач от друга държава.

⁴⁵ SWD (2017) 194 и SW (2017) 195.

Комисията също така преразглежда правилата на ЕС относно **автобусите** с цел да се осигурят равни условия за всички превозвачи и по-добри възможности за пътуване на потребителите⁴⁶.

Укрепване на социалната рамка и условията на труд

В допълнение към това Комисията приема редица мерки, насочени към подобряване прилагането на **социалното законодателство в автомобилния транспорт**, за да се гарантира ефективното функциониране на вътрешния пазар и за да се подобрят социалните условия на водачите в международния транспорт, които понастоящем са незадоволителни⁴⁷. Мерките за достъп до пазара трябва да вървят ръка за ръка с действия за гарантиране на правна сигурност и по-ефективно прилагане на социалните правила. Тези мерки ще бъдат насочени към проблематичната практика с „дружества — паравани“, сложните и непрозрачни бизнес модели, ще предотвратят незаконните каботажни превози и ще се борят с незаконните практики за наемане на работа. Целта е да се осигури високо равнище на социална защита за всички работници в транспортния сектор в целия Съюз, като се предотврати фрагментирането и се премахне административната тежест за дружествата. Чрез гарантиране на ефективни административни процедури (напр. приемане използването на електронни документи и извършване на проверки, използващи тахографски данни) тези мерки също така ще осигурят по-добри гаранции за равнопоставеност, по-безпроблемно обслужване в целия ЕС и намаляване на разходите и времето за изпълнение.

Както се предвижда в законодателството, Комисията предлага по-голяма яснота относно прилагането на правилата на ЕС за **командирането на работници**⁴⁸ в сектора на автомобилния транспорт. Комисията предлага да се потвърди, че към всички каботажни превози трябва да се прилагат местните правила за възнагражденията. Също така това ще бъде насочено към пропорционалното и ефективно прилагане на разпоредбите за минимална работна заплата при международните услуги и въвежда подобрена система за правоприлагане. Също така тя предлага мерки, за да се гарантира, че водачите могат да се завръщат редовно у дома и винаги разполагат с подходящи условия за седмичните си почивки. Комисията ще се консултира със социалните партньори относно предложенията за по-голяма яснота и гъвкавост при изчисляването на средното работно време⁴⁹. Резултатът ще бъде както по-голяма социална справедливост, така и подобрена дългосрочна конкурентоспособност за европейския автомобилен превоз на товари.

По-добро съответствие и правоприлагане чрез интелигентни цифрови технологии

Бордовите цифрови устройства, като например **цифровия тахограф**, използван от автомобилните превозвачи, могат да защитят условията на труд на работниците и служителите, да направят възможни не толкова обременяващи начини за контрол на спазването на законодателството на ЕС, както и да играят роля при прилагането на диференцирани схеми на таксуване за пътната мрежа, улеснявайки по този начин развитието на нови услуги за мобилност. Комисията предлага мерки за насърчаване на

⁴⁶ Регламент (ЕО) № 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

⁴⁸ Директива 96/71/ЕО (предлаганото преразглеждане в момента се обсъжда в Европейския парламент и Съвета).

⁴⁹ C(2017) 3815.

такива цифрови решения както за оперативно съвместимо таксуване (**Европейска електронна система за таксуване**⁵⁰), така и за контролиране прилагането на социалните правила и за опростяване на административните формалности за превозвачите (ускорено въвеждане на **цифрови тахографи**⁵¹, по-системно използване на електронни документи, обмен на информация между националните правоприлагащи органи чрез усъвършенствани взаимносвързани или общи бази данни, водещи към решения на базата на обслужване на едно гише). Мерките ще гарантират също така, че тези технологии са съответно приспособени, за да се извлекат в пълна степен предимствата от новите интелигентни транспортни системи.

Подкрепа за промяна в уменията

Комисията подкрепя секторни партньорства конкретно в автомобилния сектор чрез своя **Подробен план за действие за секторно сътрудничество във връзка с уменията** в рамките на **Новата европейска програма за умения**⁵². Той насърчава сътрудничеството между работодатели, синдикати, институции за образование и обучение с оглед идентифициране и справяне с несъответствията в уменията и разработване на стратегии за умения и за актуализиране на учебните планове и модулите за обучение. За да подкрепи работата на такива секторни партньорства, през януари 2017 г. Комисията пусна покана за представяне на предложения по програмата „Еразмус +“.

Пътна безопасност

Необходими са действия от всички участници за намаляване на пострадалите и на икономическите разходи от смъртните случаи и нараняванията по пътищата, които все още са неприемливо високи. Регулаторната среда, технологията и инфраструктурата играят важна роля, а новото взаимодействие между инфраструктурата и превозните средства може също да подобри безопасността по пътищата и да допринесе за амбицията на „Нулева смъртност до 2050 г.“.

Свързаното и автоматизираното шофиране⁵³ и напредналите системи в помощ на водача (ADAS) могат да повишат безопасността, като компенсират човешките грешки и разсеяността, които са в основата на много пътни произшествия. До края на 2017 г. Комисията ще завърши **прегледа на общите изисквания за безопасност на автомобили, камиони и автобуси**, дефинирани в рамката за одобряване на типа с оглед да ги актуализира, за да отразяват най-новите технологични предимства⁵⁴.

Комисията също така преразглежда законодателството на ЕС **относно безопасността на пътната инфраструктура и тунелите**, приложимо към Трансевропейската

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

⁵² COM(2016) 381.

⁵³ Вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁵⁴ Регламент (ЕО) № 661/2009. На международно равнище приемането на Глобалните технически правила на ООН за безопасност на електрическите превозни средства, предвидено за ноември 2017 г., ще насърчи единна регулаторна рамка в страни, като Китай, Япония, Корея и САЩ.

транспортна мрежа, за да прецени дали изискванията за безопасност следва да се завишат⁵⁵.

3.3 Възползване от предимствата на цифровизацията, автоматизацията и интелигентните услуги за мобилност

ЕС трябва да използва възможностите на цифровизацията и автоматизацията за изграждане на ефективна и взаимосвързана система за мобилност, предоставяща на потребителите безопасни, привлекателни, интелигентни, безпроблемни и все по-автоматизирани решения за мобилност. Цифровизацията помага за повишаване ефикасността на транспортните и логистичните операции чрез подобряване на транспортните потоци и оптимизиране използването на инфраструктурата, намаляване на административната тежест за превозвачите и по-доброто съчетаване на обществения и частния транспорт. То също така допринася за декарбонизацията на транспорта чрез улесняване пренасочването към по-екологосъобразни видове транспорт и насърчаване на по-високите нива на заетост на леките автомобили.

Съвместна, свързана и автоматизирана мобилност

Комисията подкрепя **координираното въвеждане на частично автоматизирани и свързани превозни средства на масовия пазар до 2020 г.**, като инициира широк спектър от политически и регулаторни мерки и публични действия за подкрепа и платформи на заинтересованите страни в сътрудничество с държавите членки и промишлеността. Координираният подход към управлението на радиочестотния спектър и въвеждането на **технолозиите 5G** ще бъдат от ключово значение за тези нови услуги⁵⁶.

Предизвикателствата пред по-високи нива на автоматизация, както и пред следващите поколения комуникационни технологии, все още са големи. Провеждането на широкомащабни изпитвания на открит път е от съществено значение за постигане на напредък в технологиите, за насърчаване на сътрудничеството между различните участници и за улесняване на приемането им от обществото. Такива изпитвания вече са възможни в няколко държави членки и се подкрепят от специални покани за представяне на предложения по „Хоризонт 2020“. В Писмото за намерение за свързано и автоматизирано шофиране, подписано на 23 март 2017 г., 27 държави — членки на ЕС, Норвегия и Швейцария се ангажираха да засилят сътрудничеството по трансграничните участъци, маршрути или коридори, на които да провеждат изследвания, изпитвания и широкомащабни демонстрации относно безопасността по пътищата, достъпа до данни, качеството и отговорността.

Както беше посочено в първите препоръки на **Групата на високо равнище GEAR 2030**⁵⁷ за автоматизирани превозни средства, очаквани до 2020 г.⁵⁸, пускането на тези превозни средства на пазара на ЕС вече е възможно при сегашната рамка за ЕС

⁵⁵ Директива 2004/54/ЕО.

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ GEAR 2030 е група на високо равнище на Комисията, натоварена да разработи препоръки за бъдещата регулаторна рамка на автомобилния сектор. [Решение С \(2015\) 6943 на Комисията](#) от 19 октомври 2015 г.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>.

одобряване на типа чрез ad-hoc оценка на безопасността на превозното средство. Окончателният доклад на GEAR 2030 (който ще бъде публикуван през ноември 2017 г.) ще включва дългосрочни препоръки за по-високи нива на автоматизация за превозни средства, очаквани до 2030 г. Успоредно с това важни действия се предприемат на международно равнище от Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации с участието на държавите — членки на ЕС, и Комисията.

L3PILOT⁵⁹ е важен демонстрационен пилотен проект в рамките на „Хоризонт 2020“, който ще започне през лятото на 2017 г. Той ще се съсредоточи върху широкомащабно пилотно въвеждане на разнообразна гама от автоматизирани функции за управление на пътнически автомобили.

Като част от икономическите данни от работата по **Стратегията за цифровия единен пазар** Комисията работи по ключови въпроси, включително отговорността и правилата за споделяне и собственост на данните, които са много важни за развитието на автоматизираното шофиране⁶⁰.

Ръстът в потреблението на все по-съвместни, свързани и автоматизирани превозни средства означава, че съвместните интелигентни транспортни системи са необходими, за да могат превозните средства да комуникират помежду си директно, със сигналите за движение и крайпътната инфраструктура, както и с другите ползватели на транспорта. Комисията вече представи стратегия, насочена към постигане на координирано и хармонизирано въвеждане на **Съвместни интелигентни транспортни системи** в Европа до 2019 г.⁶¹. Предложените мерки са предназначени да предотвратят фрагментацията на вътрешния пазар и да се справят с най-критичните въпроси като киберсигурността и защитата на данни, които са от съществено значение за оперативната ефективност и приемането от страна на обществеността. Освен това през 2017 г. Комисията ще приеме няколко мерки за прилагане, за да осигури оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите.

В рамките на **платформата C-ROADS**⁶² държавите членки си сътрудничат при общото въвеждане на Съвместни интелигентни транспортни системи. Платформата ще осигури оперативна съвместимост чрез дефинирането на съвместни технически спецификации и трансгранично изпитване.

Трансевропейски съвместни интелигентни транспортни системи и трансгранични свързани и автоматизирани изпитвания за шофиране: Комисията ще засили своята подкрепа за широкомащабни трансгранични проекти и изпитвания за свързано и автоматизирано управление, както и за внедряване на съвместни интелигентни транспортни системи до 2019 г. Тя ще се основава на платформата C-ROADS и ще подпомага изпълнението на действията, договорени в рамките на посоченото по-горе писмо за намерение. Тези действия се ползват от комбинирано финансиране по Механизма за свързване на Европа и по „Хоризонт 2020“⁶³.

Повишаване на ефективността на транспортните мрежи

⁵⁹ Вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁶⁰ COM(2017) 228. Вж. още SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html>. Вж. още SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁶³ SWD(2017) 177.

Свързването и достъпността на цифровата информация в реално време променят радикално логистичните операции и начина на планиране на пътуванията. Те позволяват товарите или пътниците да комбинират начина на транспорт, така че да могат да следват най-ефективния, достъпен и екологичен маршрут.

Комисията предприема действия, които ще допринесат за повишаване на устойчивостта и ефикасността на мрежата за мобилност чрез създаване на стимули и платформи, които да позволят по-доброто използване на съответните силни страни и капацитета на всеки вид транспорт. През есента на 2017 г. тя ще **преразгледа законодателството относно комбинирания транспорт**⁶⁴, за да насърчи по-екологосъобразния товарен транспорт. Намалването на ограниченията, като разрешителни процедури и предлагането на финансова подкрепа чрез фискални стимули, може да стимулира прехода към минимизиране на пътния компонент чрез комбинирани транспортни операции.

Комисията създаде **Форум за цифров транспорт и логистика**⁶⁵, който се фокусира върху цифровизацията и приемането на транспортни документи и върху създаването на системи за управление. Работата му включва всички участници в логистичната верига и е насочена към необходимостта от съгласуване на технически решения и правила за достъпност, обмен, собственост, качество и защита на данните, както и финансирането и управлението.

Използването на свързани и автоматизирани технологии за проследяване и планиране на товари, както и повишаването на ефективността на товарните центрове (постигайки по-високи фактори на натоварване за тежкотоварни автомобили), може значително да допринесе за намаляване на разхода на гориво и на емисиите⁶⁶.

Комисията също така приема законодателство относно **информационното осигуряване на мултимодалните пътувания**, в което ще залегнат необходимите спецификации, за да станат информационните услуги за мултимодални пътувания в целия ЕС точни и достъпни за трансграничните потребители на цялата транспортна мрежа⁶⁷.

3.4 Инвестиране в модерна инфраструктура за мобилност

Всички представени мерки ще допринесат за осигуряването на екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана система за мобилност за предприятията и гражданите на ЕС през 2025 г., но реализирането на тази визия също така ще зависи в голяма степен от значителни частни и публични инвестиции и от внедряването на модерна и ефективна инфраструктура.

Повишаване на инвестициите в инфраструктура на бъдещето

Наред с физическата транспортна мрежа и инфраструктурата за алтернативни горива, за мобилността на бъдещето ще бъде необходима и цифрова инфраструктура – добре

⁶⁴ Директива 92/106 на Съвета.

⁶⁵ C(2015)2259.

⁶⁶ [Пътна карта STRIA 7 – CAT.docx – Европейска комисия – Europa.eu.](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en.

взаимосвързана и оперативно съвместима през границите. Въвеждането на тези взаимосвързани и трансгранични инфраструктури и хармонизираните и оперативно съвместими цифрови услуги (обхват 5G, мрежи за данни, съвместни интелигентни транспортни системи) ще изискват значителни инвестиции.

По **Инвестиционния план за Европа** за по-малко от две години бяха заделени 194 млрд. евро за нови инвестиции в 28 държави членки; 9 % от инвестициите обхващат конкретно транспортния сектор, но също така бяха стимулирани инвестиции в свързани сектори като енергетика, цифрови технологии, научни изследвания и иновации, включително в автомобили с ниски емисии⁶⁸.

През 2014 — 2020 г. **Механизмът за свързване на Европа в транспорта**⁶⁹, който разполага с около 24 млрд. евро, финансира големи и сложни проекти по основните коридори на Трансевропейската транспортна мрежа. Досега програмата е съфинансирала 452 проекта на обща стойност 19,4 млрд. евро, което представлява обща инвестиция (в комбинация с други публични или частни фондове) в размер на 37,7 млрд. евро. „Поканата за представяне на предложения за смесено финансиране“ по линия на Механизма за свързване на Европа, отправена през февруари 2017 г., има за цел да привлече безвъзмездна помощ от 1 млрд. евро, използвайки комбинация от различни финансови инструменти с финансиране от публични финансови институции, от частния сектор и за първи път от Европейския фонд за стратегически инвестиции.⁷⁰

Ще бъде важно допълнително да се **максимизира синергията между транспортната, енергийната и телекомуникационната инфраструктура**, като се проучи възможността за комбиниране на средства от съответните програми за трансевропейски мрежи в рамките на **Механизма за свързване на Европа**. Това би могло да допринесе за хоризонтални цели, като декарбонизацията на транспорта и енергийните доставки, диверсификацията и интелигентните мрежи. Първата „синергийна покана за представяне на предложения“, съчетаваща различни сектори, беше публикувана в края на 2016 г. и обедини транспортните и енергийни компоненти на Механизма за свързване на Европа с обща наличност на средства в размер на 40 млн. евро.

За периода 2014 — 2020 г. по **Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие** са планирани 70 млрд. евро за подкрепа съфинансирането на инвестиции в областта на мобилността и транспорта⁷¹. Особено в по-слабо развитите държави членки и региони политиката на сближаване подкрепя инвестиции в транспортната инфраструктура (главно в железопътния и автомобилния транспорт), насочени към изграждане на липсващите връзки и премахване на затрудненията в системата. Във всички държави членки политиката на сближаване спомага транспортът да се направи по-интелигентен, по-екологосъобразен и по-безопасен, като се подкрепят инвестиции в области, като устойчива градска мобилност, пътна безопасност, мултимодален транспорт, интелигентни транспортни системи, екологосъобразни горива и превозни средства, както и велосипедни и пешеходни маршрути.

Градовете са област с конкретни инвестиционни нужди с оглед на мобилността. Като се основава на опита в рамките на Инвестиционния план за Европа, Комисията, заедно с

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en. За конкретни примери вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁶⁹ Вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁷⁰ Вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

Европейската инвестиционна банка, търси начини за създаване на специфична рамка за регулаторна и финансова подкрепа на градовете. Целта е да се засили сътрудничеството между градовете, което би позволило проектите да бъдат обединявани и увеличавани, така че да са по-привлекателни за банките и по-атрактивни за частните инвеститори⁷².

Въвеждането на новаторски решения за мобилност също така ще зависи от по-нататъшни **инвестиции в научни изследвания и иновации**. Европа има най-голямата многонационална научноизследователска програма – „Хоризонт 2020“. Върху подкрепата за бъдещата мобилност ще се наблегне в предстоящите покани за представяне на предложения по програмата „Хоризонт 2020“⁷³ и нейните публично-частни партньорства, Европейската инициатива за екологосъобразни превозни средства⁷⁴ и Съвместното предприятие „Горивни клетки и водород“⁷⁵. Необходима е по-голяма координация на научните изследвания за транспорта и на усилията във връзка с иновациите на национално и европейско ниво между държави членки⁷⁶. Това следва също така да допринесе за прилагане и за проследяване на напредъка във връзка със съществуващите механизми⁷⁷.

Ускоряване разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива

Развитието на пазара на моторни превозни средства, задвижвани с алтернативни горива, до голяма степен зависи от широката наличност на инфраструктура за **алтернативни горива**⁷⁸, като електрическо зареждане и съоръжения за поддръжка. Пътуванията в цяла Европа с електрически превозни средства трябва да е безпроблемно; това означава, че електрическото зареждане трябва да е толкова лесно, колкото пълненето на резервоара⁷⁹.

Отсега до 2020 г. над 1200 пункта за зареждане с алтернативни горива, по-специално пунктове за зареждане на електромобили, ще са получили безвъзмездна помощ по линия на **Механизма за свързване на Европа**⁸⁰. Приблизително 6 милиона пункта за зареждане (2,8 милиона предварително кабелирани и 3 милиона съществуващи пункта за зареждане) могат да бъдат разположени в нежилищни и жилищни сгради, ако Европейският парламент и Съветът бързо приемат предложението на Комисията за преразглеждане на Директивата относно енергийните характеристики на сградите, по която в момента преговорите са в ход⁸¹.

Разполагането на мрежа от пунктове за презареждане, обхващащи равномерно цялата пътна мрежа на ЕС, заедно с разработването на технологии и устройства за съхранение на енергията, като батерии, следователно представлява друго ключово условие за мобилност с нулеви емисии.

⁷² Обслужване на едно гише за градовете: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ Вж. SWD(2017) 223 и SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>.

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>.

⁷⁶ Вж. SWD(2017) 233.

⁷⁷ Като Инициативата за ускоряване на иновацията в областта на чистата енергия (COM(2016) 763 final и Интегрирания стратегически план за енергийните технологии (план SET) C(2015)6317.

⁷⁸ Вж. SWD(2017) 177 за повече подробности.

⁷⁹ Изказване на председателя Юнкер пред Европейския парламент, 26 ноември 2014 г.

⁸⁰ SWD(2017) 177.

⁸¹ COM(2016) 765.

Както се изисква от **Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива**, държавите членки разработват свои рамки за национална политика, в които се определят планове за развитие на пазара на превозни средства и на плавателни съдове с алтернативни горива, както и разгръщането на съответната инфраструктура. Държавите членки, които все още не са направили това, следва да представят планове си на Комисията възможно най-скоро. Комисията ще публикува своята **оценка на тези национални политически рамки през ноември 2017 г.** Въз основа на този анализ, и по-специално по ключовия аспект за изграждане на инфраструктура по коридори на Трансевропейската транспортна мрежа и в градските зони, Комисията ще идентифицира основните проблеми и ще предложи план за действие за отстраняване на неефективностите на пазара, оправдаващи действията на равнище ЕС и включвайки всички съответни заинтересовани страни.

Основна инфраструктура за зареждане в ЕС до 2025 г.: Комисията ще разгледа въпроса за инвестиционното финансиране в контекста на **Плана за действие относно инфраструктурите за алтернативни горива**, за да подпомогне разгръщането на основната инфраструктура на ЕС за зареждане, с цел да се осигури пълно покритие на основните коридори на Трансевропейската транспортна мрежа с пунктове за зареждане до 2025 г.⁸².

Батериите са главна базова технология

Комисията е отдавнашен поддръжник на разработването на батерии⁸³ като главна базова технология за електрическа мобилност и за постигане целите на Енергийния съюз. Редица инициативи бяха фокусирани върху подобряване качествата на батериите (тегло, размер, обхват, дълготрайност, рециклиране) и намаляване на разходите за батерии чрез научноизследователска и развойна дейност. Средства за научни изследвания бяха насочени към различни фази от веригата на стойността на батерията – от материалите за батериите (нови или подобрени химикали) до производството на акумулаторни клетки (нови производствени технологии и машини), батерии и системи за управление на батериите (напр. силова електроника, свързване с електрически автомобили и към енергийната мрежа). Комисията също така финансира внедряване и пилотни производствени линии преди пускането на пазара. Въпреки това, макар и да е конкурентоспособна в няколко сегмента от веригата на добавената стойност, промишлеността на ЕС все още не е успяла да разработи цялостна верига на стойността на батериите. Акумулаторните клетки например все още се внасят предимно от трети страни, тъй като понастоящем няма масово производство на акумулаторни клетки в ЕС. Предвид нарастващия стратегически интерес към батериите, Комисията възнамерява да подкрепи инициативи на отрасъла за пълна верига на стойността на батериите в ЕС, които да могат да се използват както при мобилността, така и извън нея (за съхранение на енергия). Съхранението, включително батериите, е един от четирите приоритета, определени в Съобщението относно ускоряване на иновациите в областта на чистата енергия⁸⁴. За да се даде тласък на иновациите и конкурентоспособността, сега е необходимо да се ускори работата, която е извършена до момента с участието на държавите членки, промишлеността и изследователските центрове. Тя следва да се основава на нуждите, след внимателна преценка на условията на пазара, с цел

⁸² Вж. SWD (2017) 177 за повече подробности.

⁸³ Вж. SWD (2017) 177 за повече подробности.

⁸⁴ COM(2016) 763.

дефиниране и оптимизиране на евентуалната намеса на равнище ЕС и на световно равнище.

Увеличаване производството на акумулаторни клетки и батерии: Комисията ще засили работата си със заинтересованите страни (включително работата по Стратегическия план за енергийни технологии⁸⁵), за да подкрепи инициативи на промишлеността и разработване на мерки за подпомагане на научните изследвания, разработването и производството на следващото поколение акумулаторни клетки и батерии в ЕС. Комисията ще насърчава интегрирана европейска екосистема за батерии в подкрепа на електрическата мобилност и съхранението на енергията, като така се разглежда въпросът за оскъдните ресурси и рециклирането на батериите, което ще допринесе да се улесни появата на нови бизнес модели на кръговата икономика за автомобилния сектор.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Мобилността се променя бързо. В началото на ерата на свързаните и автоматизирани превозни средства, на споделената мобилност, нулевите емисии, както и лесната смяна на различните видове транспорт, крайно време е да се подготви бъдещето на мобилността в Европа. Европа трябва да премине от фрагментираните транспортни мрежи на днешния ден към интегрирана, модерна и устойчива система за мобилност, която е свързана с енергийните и цифровите мрежи. На гражданите и предприятията трябва да бъдат предложени безопасни, интелигентни и последователни решения за мобилност в цяла Европа и европейската инфраструктура трябва да е сред най-напредналите големи световни икономики.

С настоящото съобщение Комисията предлага програма за бъдещето на мобилността в рамките на ЕС, за работни места, растеж и социално справедлив преход. Цялостният пакет от регулаторни мерки и мерки за подкрепа може да превърне екологосъобразната, конкурентоспособна и свързана мобилност в реалност за всички и да позволи на Европа да бъде световен лидер в моделиране на бъдещето на мобилността.

⁸⁵ C(2015) 6317.