

**Становище на Европейския комитет на регионите — Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии**

(2017/C 342/09)

**Докладчик:** József Ribányi (HU/ЕНП), заместник-председател на Областния съвет на Толна

**ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ**

## ЕВРОПЕЙСКИЯТ КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ

1. приветства факта, че в настоящата стратегия е възприет мултидисциплинарен и всеобхватен подход, който включва социологически и икономически аспекти, иновации в енергетиката, инфраструктурата и цифровия сектор, конкурентоспособност на промишления сектор и развитие на уменията;
2. подкрепя целите на стратегията, които бяха определени още в Бялата книга от 2011 г.<sup>(1)</sup>, а именно намаляване на емисиите на парникови газове от транспортния сектор с поне 60 % в сравнение с нивата от 1990 г.;
3. въпреки това предлага стратегията, в съответствие с Бялата книга от 2011 г., да отчете напредъка, постигнат след 2011 г. по отношение на подобряването на ефективността на транспортната система, и настоящата рамка на политиката на ЕС в областта на енергетиката и климата за периода до 2030 г., както и с ангажиментите, поети от ЕС в контекста на Парижкото споразумение от 2015 г.;

## ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА И ПОДОБРЯВАНЕ НА НЕЙНАТА ЕФЕКТИВНОСТ

**Цифрови решения за мобилността**

4. подчертава, че оползотворяването на потенциала на цифровите технологии ще даде възможност за оптимизиране на транспорта и за изграждане на мултимодална трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Предварителните условия за това са интелигентните транспортни системи (ИТС) и инфраструктурата. Освен това трябва да се вземат предвид екосистемите, които отразяват местните екологични особености, и да се гарантира участието на местните и регионалните власти в етапа на изпълнение;
5. подчертава, че чрез активната си роля в създаването на интелигентна телекомуникационна и транспортна инфраструктура европейските градове и региони могат да осигурят ефективното използване на свързаните и автоматизирани превозни средства по коридорите на мрежата TEN-T, която пресича границите и териториите на държавите членки, в рамките на градските райони с плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) и генералните плановете за устойчив транспорт на регионите;
6. признава, че ИТ решенията формират бизнес моделите и схемите в областта на транспорта. МРВ би трябвало да прилагат лесни за ползване, приобщаващи ИТ решения с цел внедряването им в развитието на „интелигентни градове и зони на мобилност“;
7. акцентира върху необходимостта от опростени бази данни и взаимовръзки между тях, като предлага разработване на европейски стандарти, които могат да улеснят оперативната съвместимост на данните, услугите и техническите решения на всички равнища. На свой ред тези данни ще се предоставят и гарантират от съответните регионални транспортни органи в рамките на единна система за компресиране на данни;

**Справедливо и ефективно ценообразуване в транспорта**

8. счита, че местните и регионалните власти разполагат със значителни законови и финансови правомощия (напр. чрез използване на места за паркиране, автобусни ленти, ползи от обществени поръчки, „зелени“ регистрационни табели или намаления на тарифите за системите за таксуване), чрез които могат да влияят върху предпочитанията и избора на потребителите, като насърчават използването на превозни средства, работещи с алтернативно гориво. Привлича вниманието на Европейската комисия върху факта, че тези инструменти са ограничени отчасти поради условията, наложени при

<sup>(1)</sup> Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. Брюксел, 28 март 2011 г., COM(2011) 144 final.

използването на ЕСИ фондовете, които не позволяват отпускането на субсидии за обновяване на частни превозни средства или автомобилни паркове. Това забавя тяхното обновяване и води до загуба на възможности за постигане на ефективност и конкурентоспособност в транспорта и подобряване на качеството на въздуха в градовете посредством подобряване на енергийната ефективност и околната среда, например що се отнася до таксиметровите услуги или доставките „последна миля“ (последната отсечка от веригата за доставка на стоки, която включва пътя от транспортния център до крайния клиент);

9. подчертава, че за целите на ценообразуването трябва да бъде хармонизирана наличната информация за транспорта от различните източници, свързани с мобилността. Интегрираната продажба на билети продължава да се сблъсква с препятствия пред по-широкото ѝ използване, тъй като видовете обществен транспорт се различават по отношение на доходността. Цената за въвеждане на интегрираното таксуване може да намали или да превърне общите финансови печалби от даден вид транспорт в общи финансови загуби;

10. обръща внимание на факта, че въпреки значителните усилия и ресурси, мобилизирани за подкрепа на обществения и мултимодалния транспорт, информацията, с която разполагат пътниците, използващи мултимодалния превоз, е крайно недостатъчна. Още по-лошо е положението по отношение на услугите за продажба на билети. Това не се дължи на техническа невъзможност за предоставяне на ползвателите на подробна и лесна за употреба информация в рамките на мултимодалния транспорт или на услуги и информация в сферата на продажбата на билети; тази ситуация е резултат на липсата на воля от страна на операторите на обществения транспорт да предоставят тази информация и тези услуги. Затова ЕС трябва да изготви законодателство, с което да наложи задължението да се публикуват данни за разписанията и друга информация за пътуванията и те да станат напълно достъпни за всички граждани на ЕС без изключение, под форма, която да позволява на всеки да ги използва по най-лесен и ефикасен начин. Във връзка с това Европейският комитет на регионите препраща към своето становище относно „Информация за мултимодални пътувания, услуги по планиране и продажба на билети“, CdR 4895/2014;

11. в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ всички видове транспорт следва да допринасят за външните разходи, които причиняват, в зависимост от съответната степен на замърсяване;

12. посочва, че електроенергийните мрежи, съхранението на електроенергия, търговията и управлението на публичната инфраструктура ще трябва да бъдат модернизирани, заедно с правилата в областта на транспорта и данъчното облагане на превозните средства, за да бъдат подходящо подготвени за новите и иновативни видове транспорт, включително чрез задвижване с акумулаторна батерия или с водородни горивни клетки. В това отношение се препоръчват също така взаимно съвместими решения за лесно плащане за зареждане с електричество на този тип превозни средства;

13. обръща внимание на факта, че системата за данъчно освобождаване, която се прилага за авиационно гориво и билети за международни полети, представлява очевидно нарушение на пазара в транспортния сектор. Призовава държавите — членки на ЕС, да обсъдят с Международната организация за гражданско въздухоплаване съществуващата международна система за облагане на горивата, за да се гарантира съгласуваност с международните ангажменти в областта на изменението на климата, без това да пречи на признаването на специфичните особености и интереси на най-отдалечените региони;

### **Насърчаване на мултимодалността**

14. насърчава, като част от ПУГМ, мултимодалността и координираното използване на градски/регионален транспорт и логистика, железопътен, морски и речен транспорт с ниски или нулеви емисии. По-специално преминаването от автомобилен към други видове транспорт с по-ниски въглеродни емисии би имало значителен потенциал от гледна точка на намаляването на емисиите. Във всеки случай на решенията за преход на транспорта към мобилност с ниски емисии следва да се отдава висок приоритет, например чрез преразглеждане на съществуващите скрити или явни субсидии за автомобилния транспорт;

15. призовава за нов подход към морския превоз на къси разстояния чрез разработване на използването на екологични бонусни схеми и разглеждане на морските магистрали като инфраструктури, които следва да бъдат предмет на адаптиран подход във връзка с контрола на държавната помощ. Този подход е особено важен за регионите, които остават в периферията на европейските транспортни коридори;

16. В този контекст, трябва да бъдат разгледани конкретно градските възли и логистичните платформи, както са определени в рамките на TEN-T (основната и широкообхватната мрежа) и в Регламента за МСЕ от 2013 г., поради тяхната структурна роля в устойчивата и интермодална мобилност на равнището на държавите членки, техните региони и в целия ЕС. Поради това се предлага този въпрос да бъде разглеждан на различните европейски форуми, посветени на мултимодалните коридори, на които се обсъжда конкретно темата за възлите;

17. подкрепя факта, че ЕС играе активна роля в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване и Международната морска организация за намаляване на емисиите от морския сектор и сектора на въздухоплаването. Трябва да се насърчава разработването и разпространението на нови технологии с по-ниски емисии;

## УВЕЛИЧАВАНЕ НА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА НИСКОЕМИСИОННА АЛТЕРНАТИВНА ЕНЕРГИЯ ЗА НУЖДИТЕ НА ТРАНСПОРТА

**Ефективна рамка за нискоемисионна алтернативна енергия**

18. насърчава въвеждането на алтернативни източници на енергия в транспорта чрез подпомагане на развитието на енергийния сектор, като по този начин се създава възможност за транспорт с „нулеви емисии“;
19. подчертава, че държавите членки, регионите и общините са насърчавани да инвестират в алтернативна енергия за транспорта чрез безвъзмездни помощи по линия на политиката на сближаване, при спазване на принципа за технологична неутралност, залегнал в Директива 2014/94/ЕС относно инфраструктурата за алтернативните горива;
20. застъпва се за по-широко използване на възобновяеми биогорива от ново поколение, които се произвеждат екологосъобразно и чиито емисии на въглероден диоксид са по-ниски от емисиите на традиционните изкопаеми горива, с цел декарбонизиране на транспортния сектор. Във връзка с това би трябвало да се отдава приоритет на биогоривата от нехранителни култури (синтетичните биогорива) или от фуражни култури. Очакваните положителни последици са създаването на възможности за заетост и работни места в селските и по-слабо развитите райони, както и създаването на допълнителна икономическа добавена стойност. Тъй като без подкрепа биогоривата от ново поколение понастоящем не се считат за конкурентни източници на енергия, тяхното производство следва да бъде субсидирано, така че те да се конкурират с изкопаемите горива или биогоривата от хранителни култури;
21. посочва, че в Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива<sup>(2)</sup> вече са определени задължителни изисквания по отношение на използването на електроенергия, природен газ и водород като гориво за превозните средства;
22. подчертава, че съществуващите в момента алтернативни източници на енергия, биометан и биогорива частично ще заменят конвенционалния дизел или бензин за превозните средства. Това увеличава енергийната сигурност посредством намаляването на търсенето на конвенционални горива;
23. призовава за широко прието определение за биогорива, както и за приемането във връзка с това на набор от критерии за устойчивост и намаляването на въглеродните емисии, които биха могли да подкрепят правната сигурност и да улеснят правоприлагането и процеса на вземане на решения за инвестиции в производството и използването на биогорива;
24. счита, че е важно да се вземат под внимание специфичните национални, регионални и местни условия, както и различните суровини, налични на местно и регионално равнище. При регламентирането на използването на алтернативни горива от възобновяеми енергийни източници следва да бъде взет предвид общият енергиен баланс (включително производството на горива);
25. подчертава, че от регионална и местна гледна точка алтернативната енергия с ниски емисии в идеалния случай следва да бъде произвеждана на местно равнище и също да бъде съхранявана и използвана/потребявана на местно равнище. Производството на алтернативна енергия с ниски въглеродни емисии и съхранението ѝ за местно потребление е още по-важно, когато става въпрос за изолирани региони, като например островите и най-отдалечените региони, за да се намали тяхната зависимост от външни източници;

**Разгръщане на инфраструктура за алтернативните горива**

26. подчертава, че се очаква мобилността с ниски или нулеви емисии да промени коренно транспорта от гледна точка на мрежите, превозните средства и горивата. Предварителното условие за това е наличието на евтина, достъпна енергия и горива. Освен електрическите и водородните двигатели, които не замърсяват, биоривата от ново поколение, които не конкурират производството на храни и чието производство се извършва по шадящ природата начин, могат да играят важна роля за постигането на целите в областта на намаляването на емисиите. Следователно акцентът следва да бъде предимно, но не само, върху развиването на достъпна инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства и на такива с водородни горивни клетки, предвид възможността да се използва като гориво и капацитета за съхранение на този газ. Следва при все това да се подкрепят посредством финансови стимули нискоемисионните технологии, като биогоривата от ново поколение;
27. препоръчва да се въведат задължителни срокове за всички равнища на публичната администрация, за да се гарантира, че поканите за участие в търг за закупуване на нови превозни средства и концесиите за услуги за обществения транспорт включват само превозни средства, задвижвани с помощта на алтернативни енергийни източници;

<sup>(2)</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

28. обръща внимание на необходимостта от стратегия за насърчване на използването на ВПГ в морския транспорт и търговия чрез засилване на подкрепата за адаптиране на пристанищните инфраструктури и чрез разработване на общ подход към иновациите и финансирането на оборудване за втечен природен газ и метанол, получен при обработка на отпадъци, на корабите;

29. изтъква необходимостта от изграждане на електроенергийна инфраструктура на пристанищните докове с цел намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от корабите, които извършват престой в пристанищата с включени двигатели, предизвиквайки голяма част от замърсяването в пристанищните градове;

30. отбелязва, че електрическият транспорт и инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия или с водородни горивни клетки, биха могли да бъдат внедрени много бързо в градските зони и агломерациите, където местните органи считат, че това е уместно. Инфраструктурата за електрически транспорт трябва да бъде изградена по протежение на стратегическите маршрути, свързващи регионите на Европа, тъй като трансграничната електрическа мобилност може да преодолее фрагментираността на вътрешния пазар. Поради размерите си повечето от европейските острови са много подходящи за развиването на електрическа мобилност. Затова подходящо разгръщане на инфраструктура за зареждане може бързо да допринесе за широкомащабното внедряване на електрическата мобилност в тези региони;

31. подчертава, че енергията, която се произвежда и съхранява на местно равнище, може да осигури стабилен и евтин източник на горива с цел ускоряване на прехода към електрическа мобилност с ниски емисии. Постепенното разгръщане на тази мобилност може да допринесе за преодоляване на по-неблагоприятното и конкурентно положение спрямо конвенционалните горива. Интегрираното в мрежата децентрализирано съхранение на енергия може да предложи допълнителни услуги на електросистемата, спомагайки за преодоляването на несъответствието между предлагането на енергия от възобновяеми източници и търсенето на енергия в периоди на високо и ниско потребление или за регулирането на честотата. За тази цел е необходимо също така да се улесни активното участие на потребителите в управлението на електросистемата, например чрез агрегатори на търсенето, като се премахнат съществуващите регулаторни пречки;

#### **Оперативна съвместимост и стандартизация за електрическа мобилност**

32. споделя възгледа на ЕК за въвеждане на общи технически и технологични стандарти, като се вземат предвид потребностите на различните държави членки и региони. Стандартизацията ще стимулира оперативната съвместимост между местните транспортни системи в рамките на един и същи регион и между отделните региони;

33. изразява загриженост, че в повечето държави членки разработването на национални планове за изпълнение, насочени към разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, се извършва без активния принос на компетентните регионални и местни власти, въпреки че тези планове са безспорен пример за нуждата от прилагане на многостепенно управление и че плановете за насърчване на електромобилността не получават достатъчно политическа и бюджетна подкрепа;

34. посочва, че станциите за зареждане на електрически превозни средства трябва да бъдат стандартизирани и призовава ЕК да подкрепи разгръщането на станции за презареждане с електрическа енергия чрез разработването на стандарти, които позволяват интеграцията на станциите за зареждане в съществуващите съоръжения съгласно законодателните разпоредби, установени във всяка държава;

#### **ПРЕМИНАВАНЕ КЪМ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С НУЛЕВИ ЕМИСИИ**

#### **Подобрения в изпитването на превозните средства с цел възвръщане на доверието на потребителите**

35. приветства последните договорености за измерването и проверката на емисиите на вредни вещества от превозните средства, имащи за цел да гарантират прозрачността и надеждността на екологичните характеристики на превозните средства. Това ще спомогне за въвеждането на норми за допустими емисии на замърсители на въздуха и за увеличаването на доверието на потребителите. Праговите стойности за емисиите от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили трябва да бъдат подходящи, за да може да се постигнат целите и да се спазят споразуменията относно емисиите на замърсители и човешкото здраве;

36. подкрепя изготвянето на нови насоки относно етикетването на превозните средства, тъй като това спомага за предотвратяване на заблуждаването на потребителите. Следва да бъдат изяснени и представени правила относно това как да се измерват стойностите посредством новите хармонизирани в световен мащаб процедури за изпитване на леките автомобили (WLTP) и старата процедура (Нов европейски цикъл на движение — NEDC). Следва да се обмисли възможността за изменение не само на насоките, но и на Директивата относно етикетването<sup>(3)</sup>. Аналогично Директивата за насърчването

<sup>(3)</sup> Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета — Преглед на Директива 2010/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 година относно посочването на консумацията на енергия и на други ресурси от продукти, свързани с енергопотреблението, върху етикети и в стандартна информация за продуктите. Брюксел, 15 юли 2015 г., COM(2015) 345 final.

на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства <sup>(4)</sup> трябва да бъде преразгледана, за да не изостава от най-новите технически разработки;

#### **Стратегия за леките и лекотоварните автомобили за периода след 2020 г.**

37. подчертава, че следва да бъдат установени мерки за насърчаване на въвеждането на електрическата мобилност с количествени параметри и да бъдат времево определени, така че да се гарантира, че преходът ще се осъществи;

#### **Стратегия за камионите, градските и междуградските автобуси за периода след 2020 г.**

38. счита, че общественият транспорт следва да продължи да печели все повече позиции в сравнение с частните автомобили и поради това предлага да се ускори преходът към електрическа мобилност и използването на другите горива, които ЕС счита за алтернативни на нефтените деривати, като се даде приоритет на производството и използването на електрически автобуси и трамваи, включително задвижвани с водородни горивни клетки, както и на използването на природен газ за градските и междуградските автобуси, с което ще се намалят емисиите на въглероден диоксид от автобусите. Що се отнася до товарния превоз на дълги разстояния, предлага да се ускори преходът на парковете от товарни автомобили от дизел на природен газ, единственото гориво, което може да замени дизела и което има почти нулеви замърсяващи емисии и по-малко съдържание на въглерод от дизела;

39. приветства усилията на Европейската комисия да насърчава инициативата за внедряване на чисти автобуси в ЕС, с оглед подпомагане на по-добрия обмен на информация и мащаба на пазара чрез осигуряването на платформа за градовете, регионите, операторите и производителите. Тя засилва доверието на европейските производители в бъдещото търсене на чисти автобуси, задвижвани с алтернативни горива, използва по-добре бъдещите търгове за обществени поръчки и е по-ефективна в търсенето на решения за финансиране за по-големи оферти посредством напр. Европейската инвестиционна банка;

40. счита за необходимо да бъде увеличена интензивността на помощите от ЕС, да се постигне по-голяма синергия между финансовите ресурси от Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), механизма за свързване на Европа (МСЕ) и европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове) и да се прибегне до субсидии. Това ще улесни бързата подмяна на замърсяващия понастоящем парк на обществения транспорт и ще гарантира оптимално използване на наличното финансиране от Съюза;

#### **Въздушен транспорт и релсов транспорт**

41. подчертава предимствата на видовете релсов транспорт, извършван с помощта на електроенергия от възобновяеми източници или алтернативни горива, при условие че са икономически устойчиви;

42. посочва необходимостта от изграждане на необходимата инфраструктура, както на местно, така и на регионално равнище, в онези региони, в които железопътният сектор е по-слабо развит, така че те да могат да използват железопътния транспорт наравно с останалите държави членки с цел изграждане на единно европейско железопътно пространство;

#### **БЛАГОПРИЯТНА СРЕДА ЗА МОБИЛНОСТ С НИСКИ ЕМИСИИ**

#### **Енергийният съюз: свързване на транспортните и енергийните системи**

43. отбелязва със задоволство, че стратегията се разглежда като добра стъпка, интегрирана в рамката за климата и енергетиката за периода до 2030 г., приета от Съвета на ЕС на 23–24 октомври 2014 г. <sup>(5)</sup>, и на Споразумението от Париж, прието на 12 декември 2015 г. на 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата <sup>(6)</sup>, като свързва двама основни участници в рамките на ЕС: транспорта от страна на търсенето и ключови участници в областта на производството и преноса на енергия от страна на предлагането;

<sup>(4)</sup> Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. Директива 2009/33/ЕО

<sup>(5)</sup> Заключение на Европейския съвет (23–24 октомври 2014 г.). Брюксел, 24 октомври 2014 г., EUCO 169/14.

<sup>(6)</sup> Споразумението от Париж, прието на 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (COP 21), 30 ноември — 11 декември 2015 г.

44. смята, че пакетът „Чиста енергия за всички европейци“<sup>(7)</sup> е част от усилията на ЕС за осигуряване на по-интелигентна и по-чиста енергия за всички, подпомагане на икономическия растеж, инвестициите и технологичното лидерство, създаване на нови работни места и подобряване на благоденствието на гражданите в регионите и градовете на ЕС;

#### Научни изследвания, иновации и конкурентоспособност

45. счита, че електрическата мобилност е една от движещите сили за иновациите и технологичното развитие, тъй като носи непосредствени ползи и играе ключова роля за намаляване на въздействието върху околната среда;

46. счита, че преходът към нисковъглероден транспорт може да бъде постигнат най-вече чрез регионалната политика и политиката на сближаване. Чрез инвестиции в научни изследвания и иновации регионите и общините могат да подкрепят енергията от възобновяеми източници с ниски емисии, интелигентните мрежи и устойчивия градски транспорт;

47. подкрепя пълноценното използване на резултатите от Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ с цел намирането на по-иновативни решения за мобилност с ниски емисии, включително услуги/инвестиции;

48. насърчава развитието на иновативни технологии за резервоари за ВПГ в корабите и пътническите автобуси, за да се оптимизира ефективното съхранение на този тип горивен заместител, и призовава за финансирането на демонстрационни проекти на товарни и пътнически кораби и пътнически автобуси за превози на дълги разстояния с такава цел;

49. насърчава също така разработването на иновативни технологии, които да позволяват използването на биогорива, като например метанол, получен при преработка на отпадъци, включително в двигателите на товарни и пътнически кораби, и съответно отправя искане да се осигури финансиране за тази цел;

50. настоява също така за финансиране на електроенергийна инфраструктура на пристанищните докове и най-вече за въвеждане на обвързваща регулаторна рамка, която да се прилага на всички пристанища в Европейския съюз;

#### Цифрови технологии: интелигентни транспортни системи (ИТС), свързани и самоуправляващи се превозни средства

51. отбелязва, че ИТ решенията насърчават мобилността въз основа на комбинираното използване на всички видове пътнически и товарен транспорт (напр. интегрирани системи за продажба на билети и таксуване, документи за интермодален товарен транспорт, електронно планиране на маршрута, информация на пътниците в реално време и др.);

52. отбелязва, че появата на свързани и автоматизирани (самоуправляващи се) превозни средства чрез използване на цифровите технологии може да предложи много възможности за преодоляване на отрицателните ефекти от транспорта, както и обществен транспорт в по-слабо населените райони; настоятелно призовава да бъдат въведени мерки във връзка със свързаното и автоматизираното шофиране в съответствие с Декларацията от Амстердам<sup>(8)</sup>; приветства в това отношение приемането на 30 ноември 2016 г. на стратегия на ЕС за съвместните интелигентни транспортни системи<sup>(9)</sup>; в това отношение Комитетът призовава за по-последователна визия за устойчиви и иновативни развията в областта на транспорта и за по-добро съгласуване между различните тясно свързани работни пакети на Комисията и свързаната с тях комуникация;

53. подчертава, че европейските региони желаят да участват в създаването на интелигентна телекомуникационна и транспортна инфраструктура. По този начин свързаните и автоматизирани превозни средства ще могат да се използват ефективно и безпрепятствено по коридорите на TEN-T, както и в градските и селските райони;

54. подчертава, че принципите на пропорционалност и субсидиарност би трябвало да дават на МРВ властта да решават дали и как да внедряват ИТС и чисти превозни средства, както беше признато в плана за действие за градска мобилност на ЕС, за да намаляват емисиите си от транспорта и проблемите със задръстванията и да насърчават социалното приобщаване;

<sup>(7)</sup> Чиста енергия за всички европейци — разгръщане на потенциала за растеж на Европа. База данни на ЕК със съобщения за медиите. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4009\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_en.htm)

<sup>(8)</sup> Декларация от Амстердам относно сътрудничеството в областта на свързаното и автоматизираното шофиране, 14–15 април 2016 г.

<sup>(9)</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европейската стратегия за съвместни интелигентни транспортни системи — крайъгълен камък по пътя към съвместната, свързана и автоматизирана мобилност, Брюксел, 30.11.2016 г., COM(2016) 766 final.

## Умения

55. признава, че преходът към мобилност с ниски емисии създава предизвикателства за пазара на труда и поради това гарантирането на преквалификацията на работната сила за новите работни места представлява приоритет. Въпреки високите равнища на безработица е налице недостиг на персонал в редица важни области на транспортния сектор в резултат на липса на цифрови умения;

56. изразява съжаление, че разработването на планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) от страна на местните власти, предвидено в предходното съобщение от 2009 г. относно градската мобилност, не е включено в настоящото съобщение. С оглед на това изтъква, че както в самата стратегия, така и в инициативите и актовете за нейното прилагане трябва да се поясни, че интегрираното планиране на градовете е ключов фактор за развитието на устойчива мобилност, включително чрез изготвяне и изпълнение на планове за устойчива градска мобилност;

57. подчертава значението на системите на дуално обучение, предлага да се осъществява интензивен обмен на опит между регионите на ЕС на добрите практики в областта на мобилността с ниски емисии, включващ системата на професионално образование и предприятията;

## Инвестиции

58. приветства факта, че иновациите и развитието на инфраструктурата са в основата на целите на Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) за стимулиране на комбинирани (публично-частни) инвестиции за транспорта и инфраструктурата. Заедно със средства под формата на безвъзмездни помощи от Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ), ЕФСИ би могъл да осигури по-интензивно участие на местните и регионалните власти в такива проекти, независимо от мащаба им;

59. предлага при планирането на следващия период на многогодишната финансова рамка да се предвиди увеличаване на обема и дела на средствата за транспорт с ниски емисии в „Хоризонт 2020“, както и в Механизма за свързване на Европа (МСЕ). Би трябвало и напред да се насърчава МСЕ, тъй като той предлага значителен лостов ефект: всяко евро, изразходвано с помощите по линия на МСЕ, генерира 3-3,5 евро инвестиции в транспорт с ниски емисии;

60. посочва, че постиганият в градовете и регионите напредък благодарение на администрациите и публично-частните партньорства би могъл да осигури необходимия ефект на лоста за ефективното финансиране и функциониране на решенията за мобилност с ниски емисии; предлага също така да се даде приоритет на използването на ЕФСИ и ЕСИФ за местни, новаторски и нискоемисионни решения за транспорта. В стратегическата референтна рамка за периода след 2020 г. следва да бъдат предвидени безвъзмездни помощи за посочените по-горе цели;

61. подчертава, че местните и регионалните власти играят ключова роля за стимулирането на местното производство на енергия, както и за интегрираните и интелигентните енергийни мрежи. ЕСИФ следва да улесни необходимите инвестиции посредством предоставяне на безвъзмездни помощи, най-вече в по-слабо развитите региони на ЕС, които изостават;

62. отбелязва, че от началото на 2015 г. до края на 2017 г. по Плана за инвестиции за Европа също се предоставя публично финансиране за проекти за транспорт с ниски емисии и интелигентни мрежи;

## Действия на градовете

63. предлага градоустройствените практики на европейските градове и междуградските зони да включват, в рамките на ПУГМ, определянето на зони за транспорт и мобилност с ниски емисии. В областта на градоустройството следва да се отдава приоритет на активния транспорт (колхозене и ходене пеша), на решенията за обществен пътнически транспорт и на споделеното и съвместното ползване на автомобилите; затова призовава за далновидна политика на ЕС за инвестиции в транспорт, която да подобрява общественото здраве и да инвестира, при пълно зачитане на Парижкото споразумение, прието на 21-вата Конференция на страните, най-малко 10 % от средствата за транспорт във велосипеден транспорт в онези региони, в които географските условия позволяват това;

64. предлага се предварително проучване на мобилността, породена от градоустройственото и териториалното планиране в метрополните области. Налице е необходимост да се стимулира уплътняване на градовете и техните метрополни области с цел, от една страна, да се намали необходимостта от моторизирани пътувания, услугите да се приближат в по-голяма степен до гражданите, а от друга, да се даде възможност за подобряване на мрежите на обществения транспорт, повишаване на тяхната социална и икономическа ефективност и използване;

65. подчертава, че териториалното устройство е много важен елемент за мобилността с ниски емисии. Именно селищната структура и оформлението на градската среда осигуряват топографските условия, позволяващи развитието в дългосрочен план на мобилност с ниски емисии. Препоръчва се, когато МРВ разполагат с компетенции в областта на териториалното устройство по силата на правната или конституционна система на държавата членка, техните оперативни планове на регионално, надобщинско или метрополно равнище да предвиждат такъв вид инициативи;
66. отбелязва, че колоезденето, в съответствие със становището на КР относно „Пътна карта на ЕС в областта на колоезденето“<sup>(10)</sup>, следва да бъде утвърдено като средство за транспорт, като се засили ролята на публичното финансиране, предоставяно от ЕС, за проекти във връзка с велосипедния транспорт, и повтаря призива си за включване на „Пътна карта на ЕС в областта на колоезденето“ в работната програма на Комисията за 2018 г. Тъй като активно насърчават колоезденето, и във връзка с това екологосъобразните обществени поръчки, общините могат да засилят своята собствена роля в борба с изменението на климата като участват в инициативи като „Европейска зелена столица“ или „Науката среща регионите“. Би могло да бъде предложено включването на специфични, основни отсечки от колоездачните маршрути в мрежата TEN-T;
67. подчертава, че съгласно Директивата относно енергийните характеристики на сградите<sup>(11)</sup> новите сгради, които се строят в ЕС, следва да имат пунктове за зареждане на електрически превозни средства (за предпочитане със съоръжение за съхранение). Обновяването на жилищни блокове също следва да включва такива строителни дейности<sup>(12)</sup>;
68. отбелязва, че монтирането на интелигентни системи за зареждане в сградите би могло да помогне да се гарантира запазването на гъвкавостта на електроенергийната мрежа, т.е. енергията, натрупана в батериите на електрическите превозни средства, би могла да бъде върната в мрежата. Необходим е цялостен подход, който например да разглежда електрическите превозни средства като неразделна част от съоръженията на сградите;
69. подчертава, че градовете са основни заинтересовани страни в транспортния сектор в населените места, и отбелязва, че проблемите на градската мобилност не могат да се решат само със секторен подход. Поради това припомня действителната добавена стойност от това местните и регионалните власти, когато изготвят своите планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ<sup>(13)</sup>) едновременно с плановете си за действие за устойчива енергетика (ПДУЕ), да отчитат връзката между градското измерение на транспортната политика и по-широката концепция за устройство на територията, което включва опис на реалния и идеалния местен енергиен микс. Тези местни усилия биха могли да получат професионални насоки и помощ от Конвента на кметовете с цел да се създаде по-приобщаващ местен транспорт с по-малко замърсяване на въздуха и шумово замърсяване;
70. По същия начин, когато регионите разполагат с компетенции в областта на териториалното устройство, по силата на правната или конституционната си система, се препоръчва техните планове за устойчива градска и междуградска мобилност също да предвиждат такъв вид действия;
71. предлага да бъдат създадени тематични европейски мрежи от градове за насърчаване на мобилността с ниски емисии. Подобни мрежи биха позволили на местните предприятия и дори на широката общественост да бъдат по-ангажирани с развитието на мобилността с ниски емисии, например чрез предоставяне на услуги за споделена мобилност. Чрез използването на съвременни ИТ решения тези градски мрежи могат също така да мобилизират съответни целеви групи за по-широко разпространение на мобилността с ниски емисии.

Брюксел, 13 юли 2017 година.

Председател  
на Европейския комитет на регионите  
Markku MARKKULA

<sup>(10)</sup> „Пътна карта на ЕС в областта на колоезденето“, Комитет на регионите. Прието на 12 октомври 2016 г.

<sup>(11)</sup> Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите.

<sup>(12)</sup> Становище ENVE-VI-019 относно „Енергийна ефективност и сгради“ (M. Rijsbergen, АЛДЕ/NL), което се изготвя в момента.

<sup>(13)</sup> Становище на КР относно ПУГМ и пакета за градска мобилност (COTER-V-048).