



Брюксел, 8.11.2017г.  
COM(2017) 652 final

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

**Към най-широко използване на алтернативни горива/енергоносители: план за действие относно инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители съгласно член 10, параграф 6 от Директива 2014/94/ЕС, включително оценка на националните политически рамки по член 10, параграф 2 от Директива 2014/94/ЕС**

{SWD(2017) 365 final}

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ: ПРЕВРЪЩАНЕТО НА ЕВРОПА В СВЕТОВЕН ЛИДЕР В ДЕКАРБОНИЗАЦИЯТА

В съответствие с призива на Председателя на Европейската комисия в неговата реч за състоянието на Съюза през 2017 г., произнесена през септември 2017 г., Европейският съюз (ЕС) трябва да стане **световен лидер в декарбонизацията**. За да се изпълнят ангажиментите на ЕС от 21-та конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, състояла се в Париж, е необходимо декарбонизацията на транспортния сектор да бъде ускорена, така че да се осигури устойчива тенденция към намаление на емисиите на парникови газове и атмосферни замърсители, с перспектива за достигане до нулеви емисии към средата на века.

В своята Стратегия за мобилност с ниски емисии<sup>1</sup> Комисията вече е описала как ЕС може да постигне тази цел. В унисон с тази стратегия, в Съобщението на Комисията *„Европа в движение: програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“* е отбелязано, че амбицията на ЕС трябва да бъде постигането на бърз напредък към създаването на по-екологосъобразна, по-конкурентоспособна и безпроблемно свързана система за мобилност до 2025 г.<sup>2</sup>.

Този план за действие е част от втори пакет от предложения и инициативи, имащи съществено значение за намаляване на въглеродната интензивност на транспортния сектор. Вторият пакет за мобилността, представен в съобщението на Комисията *„Към мобилност с ниски емисии: за Европейския съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“* — COM(2017) 675, включва комбинация от мерки, ориентирани към ползването и предоставянето на транспорт, за да се ускори преходът към мобилност с ниски и нулеви емисии и да се засили конкурентоспособността на европейския сектор на мобилността и транспорта<sup>3</sup>.

Като се има предвид, че 95 % от пътните превозни средства все още се задвижват с конвенционални горива, включително смеси с възобновяеми биогорива, броят на превозните средства и плавателните съдове, използващи алтернативни източници на енергия<sup>4</sup> в ЕС, е твърде нисък. Някои трайни проблеми продължават да създават **пазарни препятствия** пред използването им. Тези проблеми включват липсата на инфраструктура от станции за зареждане с електроенергия и алтернативни горива на превозни средства и плавателни съдове, недостатъчното развитие на интелигентните електроенергийни мрежи и затрудненият достъп на потребителите до инфраструктурата. За да може ЕС успешно да осъществи прехода към мобилност с ниски и нулеви емисии, **е необходим интегриран подход**. Той изисква обща рамка на политиките за превозните средства, инфраструктурите,

---

<sup>1</sup> COM(2016) 501 final

<sup>2</sup> COM (2017)283 final

<sup>3</sup> COM(2017) 675 final

<sup>4</sup> Особено по отношение на електроенергията, природния газ (компресиран природен газ — CNG и втечнения природен газ — LNG), водорода и втечнения нефтен газ — LPG, които изискват специфични инфраструктурни решения.

електроенергийните мрежи, икономическите стимули и цифровите услуги, които се прилагат в целия ЕС на национално, областно и местно ниво.

В настоящия план за действие са открити действия, които допълват и спомагат за по-добро прилагане на националните рамки на политиката (НПП) съгласно Директива 2014/94/ЕС относно инфраструктурата за алтернативни горива, за да може да се създаде до **2025 г. оперативно съвместима опорна инфраструктура на ЕС**, особено по коридорите на основната мрежа в Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), така че превозните средства и плавателните съдове да могат лесно да бъдат използвани по трансгранични маршрути и на далечни разстояния. За тази цел е абсолютно необходимо постигането на бързо съгласие между всички съответни публични и частни субекти за общ подход за постигането на оперативна съвместимост на услугите.

За бъдещото изграждане на инфраструктурата ще са необходими **значителни публични и частни инвестиции**. Съчетаването на безвъзмездни средства с подлежащо на възстановяване дългово финансиране трябва да се превърне в стандарт за случаите, при които е осъществимо. Необходимо е различните насърчителни инструменти на нивото на ЕС да се използват ефективно в комбинация помежду им. За тази цел Комисията ще засили координацията на инструментите за финансиране от ЕС и ще се стреми към синергии с действия на национално и местно ниво, за да се увеличи ефектът от финансирането от ЕС. Тя ще обърне внимание и на други въпроси, които са от ключово значение за изграждането на инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители, например интегрирането на транспортната и енергийната системи.

## **2. КАКВО Е АКТУАЛНОТО СЪСТОЯНИЕ?**

### **2.1. Съществуващо положение и оценка на потребностите**

Изграждането на **инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители напоследък набира скорост**. В последните години е постигнат значителен напредък, благодарение и на финансирането от ЕС. Според Европейската обсерватория за алтернативни горива, до края на септември 2017 г. са били налични 118 000 публично достъпни зарядни точки за електрически превозни средства, 3458 точки за зареждане с гориво на превозни средства и плавателни съдове, използващи компресиран природен газ (CNG) или втечен природен газ (LNG), и 82 точки за зареждане на превозни средства, задвижвани с водород.

Понастоящем ЕС трябва да **ускори изграждането на инфраструктура в два вида райони**: първо в основната и широкообхватната мрежа TEN-T. Ето защо съобщението „Европа в движение“ от май 2017 г. поставя като цел **опорната инфраструктура за основната мрежа да е налице не по-късно от 2025 г.**

На второ място е необходимо да бъде доразвита инфраструктурата в **градските и крайградските райони**, където най-много се използват превозни средства. Комисията очаква, че инвестирането в тези две области ще доведе и до верижни ефекти за изграждане на инфраструктура в други райони.

Създаването на опорната инфраструктура в коридорите на основната мрежа на TEN-T изглежда като по-малко предизвикателство. Според оценките **до 2025 г. ще**

са необходими 1,5 милиарда евро, за да се оборудват коридорите<sup>5</sup>. Липсите са по-специално в областта на зарядните точки за електрически превозни средства, но в някои райони липсват и точки за зареждане на тежкотоварни превозни средства, ползващи втечен природен газ (LNG).

**Подобряването на по-широката транспортна мрежа изисква по-големи усилия.**

Съществуват големи разлики между отделните държави членки по отношение на тяхната степен на амбициозност.

Само две държави членки например са предвидили повече от 100 зарядни точки за електрически превозни средства на 100 000 жители<sup>6</sup>.

Що се отнася до *природния газ*, планираните от държавите членки действия в техните НРП предвиждат за 2025 г. добавяне на между 2599 и 2634 допълнителни точки за зареждане с компресиран природен газ и на между 256 и 431 допълнителни точки за зареждане с втечен природен газ, но така планираният допълнителен капацитет ще бъде концентриран само в малко на брой държави членки.

По отношение на *водорода*, съгласно Оценката на въздействието, направена във връзка с предложението за норми за емисиите на CO<sub>2</sub> на леки автомобили и ванове за периода след 2020 г., възможният пазарен дял на водородните автомобили в 2025 г. се оценява в интервала 0,3 — 0,4 % от всички превозни средства. Планирането съгласно НРП 820 — 842 станции за зареждане с водород се очаква да служат за зареждането на 0,9 — 1,1 милиона автомобила, предвидени в този сценарий<sup>7</sup>.

Резултат от анализа на НРП съгласно Директива 2014/94/ЕС са следните **приблизителни оценки на необходимите инвестиции за инфраструктура в отделните държави членки**, включително по коридорите на основната мрежа на TEN-T<sup>8</sup>:

- *Електроенергия*: до 904 милиона евро до 2020 г.<sup>9</sup>
- *Компресиран природен газ*: до 357 милиона евро до 2020 г. и до 600 милиона евро до 2025 г. за пътни превозни средства, използващи CNG<sup>10</sup>.
- *Втечен природен газ*: до 257 милиона евро до 2025 г. за пътни превозни средства, използващи LNG. За LNG за водния транспорт — до 945 милиона евро в морските пристанища от коридорите на основната мрежа на TEN-T до 2025 г. и до 1 милиард евро във вътрешните пристанища в коридорите на основната мрежа на TEN-T до 2030 г.

<sup>5</sup> Wainwright, S. и Peters, J. (2016) Clean Power for Transport Infrastructure Deployment (Чиста енергия за изграждане на транспортната инфраструктура). Окончателен доклад за Европейската комисия. Брюксел.

<sup>6</sup> Според Европейската обсерватория за алтернативни горива това са Нидерландия и Дания.

<sup>7</sup> Като се има предвид, че всяка станция ще обслужва около 1200 превозни средства. За сравнение, общият брой от 256 милиона превозни средства, които се движат по пътищата на ЕС, се обслужват от 117 500 бензиностанции за зареждане с конвенционални горива.

<sup>8</sup> SWD(2017) 365

<sup>9</sup> В НРП се изискват само цели за 2020 г.

<sup>10</sup> Съгласно общия разход за 937-те (до 2020 г. спрямо сегашния момент) и 1575-те (до 2025 г. спрямо сегашния момент) нови точки за зареждане с компресиран природен газ, които се планира да бъдат построени според националните рамки на политиката.

- *Водород*: до 707 милиона евро до 2025 г.

**По отношение на зареждането с електроенергия** тези национални планове се оказват недостатъчни в сравнение с оценките на Комисията за необходимата инфраструктура. За електрическите превозни средства оценката на въздействието за Директива 2014/94/ЕС дава консервативна референтна стойност от 4 милиона електрически превозни средства в движение до 2020 г. Това представлява голямо увеличение спрямо сегашното състояние, но все пак отговаря на само около 1,5 процента от общия брой на превозните средства в момента.

Едно по-бързо нарастване на броя на електрическите превозни средства, водещо до дял от 7 процента през 2025 г., както се предполага в оценката на въздействието за предложението за стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили и ванове след 2020 г.<sup>11</sup>, би довело до още по-високи инвестиционни нужди:

- До 2020 г. ще са необходими 440 000 публично достъпни зарядни точки – значително увеличение спрямо сегашното състояние.<sup>12</sup> Това би могло да наложи инвестиции в публично достъпни зарядни точки в размер до 3,9 милиарда евро.
- До 2025 г. биха били необходими около пет пъти повече, т.е. около 2 милиона публично достъпни зарядни точки за електроенергия. Ако се приеме, че делът на инфраструктурата за бързо зареждане ще се увеличи до 5 — 15 % от цялата зарядна инфраструктура, то необходимите инвестиции от 2021 г. нататък биха възлезли на между 2,7 и 3,8 милиарда евро годишно<sup>13</sup>. По-голямата част от тези инвестиционни потребности ще са за *градските райони*<sup>14</sup>.

**По отношение на природния газ и водорода**, планираните действия от държавите членки в техните НРП и прогнозните оценки на Комисията са в съответствие помежду си.

Сумарните **общи прогнозни инвестиции**, необходими за публично достъпна инфраструктура за зареждане с алтернативни горива/енергоносители в ЕС, възлизат на около **5,2 милиарда евро до 2020 г.** и допълнително още на **между 16 и 22 милиарда евро в периода до 2025 г.**

За да могат да бъдат реализирани тези значителни инвестиции е необходимо да се използва публична финансова подкрепа, която да задвижи значителни частни инвестиции, включително чрез иновативни методи за финансиране.

---

<sup>11</sup> SWD (2017) 650

<sup>12</sup> На база на предположението, че за всяко превозно средство са необходими 1,1 зарядни точки. Освен това от 10 зарядни точки само 1 ще бъде публично достъпна. При такъв сценарий в допълнение към публично достъпните зарядни точки ще са необходими приблизително 4 милиона частни зарядни точки.

<sup>13</sup> В оценките за разходите е прието, че инвестиционните разходи за обичайните зарядни станции ще са по 5000 евро, а за бързозареждащите — съответно по 30 000 евро.

<sup>14</sup> Ако се приеме, че 70 % от инфраструктурните нужди са концентрирани в градските райони (наред с факта, че повече от 70 процента от населението в ЕС живее в градски райони), необходимите инвестиции са 2,7 милиарда евро за 2020 г. За периода от 2020 г. до 2025 г. необходимите инвестиции в градските райони биха били между 1,9 милиарда и 2,7 милиарда евро годишно.

Трябва да се отбележи, че всяка оценка за необходимите инвестиции се влияе от **значителната неопределеност** по отношение на гъстотата на бъдещата инфраструктура за бавно и бързо зареждане, търсенето на превозни средства и развитието на технологиите (напр. по отношение на капацитета на акумулаторите).

Поради това Комисията приветства факта, че наскоро големите производители на автомобили в Европа се ангажираха до 2020 г. да пуснат на пазара по-голям брой задвижвани с акумулаторни батерии електрически автомобили<sup>15</sup>. Това създава по-голяма сигурност за инвестициите в инфраструктура. Комисията призовава автомобилния сектор да поддържа и увеличава инвестициите и в други подходящи технологии с ниски и нулеви емисии.

Предвид значителната несигурност, от решаващо значение е намаляването на рисковете за частните инвеститори чрез насочени инструменти за смекчаването на тези рискове, например специални заеми или гаранции, поети от публичния сектор. Освен това е необходима ясна дългосрочна политическа ориентация. Ключова роля в това отношение трябва да играят НРП, разработвани съгласно Директива 2014/94/ЕС.

## **2.2. Национални рамки на политиката относно инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители**

В Директива 2014/94/ЕС има изискване към държавите членки да създадат национални рамки на политиката (НРП), предвиждащи минимално допустимо осигуряване на инфраструктура съответно до 2020 г., 2025 г. и 2030 г. в зависимост от горивото (енергоносителя), и да предоставят НРП на Комисията до 18 ноември 2016 г.<sup>16</sup> Съгласно член 3, параграф 1 от Директивата, в НРП следва да се определят **ясни дългосрочни цели и задачи, както и да се посочат подходящи мерки за подкрепа**, за да имат пазарите дългосрочна сигурност по отношение на провежданите политики.

Съгласно изискванията на член 10, параграф 2 от Директивата, Комисията оцени НРП и тяхната съгласуваност на равнището на ЕС. Тя направи оценка дали НРП позволява на съответната държава членка да постигне целите и задачите, които си е поставила в съответствие с член 3, параграф 1. В следващите раздели на настоящото съобщение се докладва за тази оценка.

**НРП се различават значително една от друга в своята пълнота, съгласуваност и амбиции.**<sup>17</sup> По данни от 6 ноември 2017 г. само 8 от 25 НРП<sup>18</sup> напълно отговарят на изискванията за НРП<sup>19</sup>. Към днешна дата 2 държави членки все още не са представили своите НРП<sup>20</sup>. От гледна точка на ЕС НРП не са съгласувани по отношение на приоритетите, които определят, както и в степента на амбициозност

---

<sup>15</sup> SWD(2017) 366

<sup>16</sup> Съгласно член 3, параграф 7 от Директива 2014/94/ЕС и при спазване на условията, предвидени в членове 5, 6 и 7 от Директива 2014/94/ЕС.

<sup>17</sup> Повече информация за НРП се съдържа в SWD (2017) 365.

<sup>18</sup> В съответните случаи Комисията е започнала процедури за нарушение за неспазване на член 3 от Директива 2014/94/ЕС. Тя ще продължи с тези процедури за случаите на непредставяне на НРП.

<sup>19</sup> Австрия, Белгия, Финландия, Франция, Германия, Италия, Нидерландия, Обединеното кралство.

<sup>20</sup> Тези държави членки са Малта и Румъния.

по отношение на различните алтернативни горива/енергоносители. В своята амбиция да променят сегашното състояние държавите членки се различават значително една от друга, както по отношение на прогнозираното навлизане на превозни средства и плавателни съдове, задвижвани с алтернативна енергия, така и по отношение на съответната инфраструктура. Най-важното е, че само няколко НРП поставят ясни и достатъчни цели и задачи и предвиждат мерки за подкрепа.<sup>21</sup> В една НРП изобщо не са заложиени цели.

### *Електроенергия*

Всички НРП поставят цели по отношение на инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства. **Държавите членки обаче значително се различават една от друга в степента на амбициозност и детайлност.** Като планират за далеч по-малко от 200 000 публично достъпни зарядни точки до 2020 г., НРП са под направената от Комисията оценка на нуждите, представена в раздел 2.1. Без особени амбиции, в 6 НРП са определени цели, които вече са почти постигнати. Други поставят високи цели, които обаче ще бъдат трудни за постигане с планираните мерки по разглежданата политика.

Всички НРП предвиждат **широк набор от насърчителни мерки, но продължават да са налице елементи на неопределеност.** Мерките или все още не са приети, или изглеждат твърде ограничени, за да имат осезаемо въздействие върху пазара. Всички НРП с изключение на 2 определят цели за публично достъпни зарядни точки, но от друга страна 10 държави членки не предвиждат никакви мерки за увеличаване на броя на публично достъпните зарядни точки. Покритието на основната TEN-T мрежа се увеличава, но части от нея могат да останат без минимална инфраструктура за зареждане, ако не бъдат предприети допълнителни действия.<sup>22</sup> От жизнена важност е да се осигурят зарядни точки с голяма мощност на всяка зарядна станция в рамките на основната TEN-T мрежа. НРП почти не засягат въпроса за бреговото електрозахранване на плавателни средства, както и захранването с електроенергия на паркирани самолети.

Полската НРП е добър пример за анализ на нуждите на селищата, гъсто населените райони и пълната TEN-T мрежа по отношение на нуждите от инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители — включително пазарните нужди. В Германия основният доставчик на услуги в зоните за обслужване край автомагистралите ще инсталира зарядни точки с голяма мощност във всички свои станции до края на тази година. В Обединеното кралство компанията Highways England се е ангажирала да осигури наличието на зарядни точки с голяма мощност поне на всеки 32 км в 95 % от стратегическата пътна мрежа на Англия.

### *Природен газ*

**Повечето държави членки не определят цели за превозните средства, използващи компресиран природен газ (CNG).** В няколко НРП обаче<sup>23</sup> се дава

<sup>21</sup> Освен това няколко държави членки поддържат ниски данъци за конвенционалните горива, по-специално за дизеловото гориво (газьола), в сравнение с данъците за много алтернативни горива/енергоносители, като се имат предвид по-високите външни разходи, които намаляват стимулите за преминаване към алтернативни горива/енергоносители.

<sup>22</sup> За повече подробности вж. SWD (2017) 365.

<sup>23</sup> Белгия, Чешката република, Унгария, Италия.

приоритет на внедряването им. В повечето НРП липсват прогнозни оценки за бъдещото разпространение на такива превозни средства. Би могло в бъдеще да възникне проблем с разполагаемостта на съответна инфраструктура в някои държави членки, които в момента имат голям брой точки за зареждане с CNG в сравнение със задвижваните с CNG превозни средства по пътищата, но посочват, че не планират да насърчават по-нататъшно разрастване на този вид инфраструктура.<sup>24</sup>

В 19 НРП са **определени цели по отношение на ВПГ за тежкотоварни пътни превозни средства** но целеполагането и планирането на действия не винаги са подходящи и няма да доведат до необходимото покритие на основната пътна TEN-T мрежа. Само 5 НРП дават приблизителни оценки за бъдещото разпространение на тежкотоварни превозни средства, които се движат с втечен природен газ (LNG).

В няколко НРП<sup>25</sup> са определени амбициозни **цели за бъдещо изграждане на инфраструктурата за зареждане с LNG в морски и вътрешни пристанища**. Но в някои от тях не е разглеждан въпросът за нуждите от точки за зареждане с LNG в морските пристанища до 2025 г. и във вътрешните пристанища до 2030 г. Множество пристанища в основната TEN-T мрежа рискуват да останат без решение за зареждане с LNG. За никой от вътрешните водни пътища от коридорите на TEN-T не се планира инфраструктура за зареждане с LNG, достатъчна да позволи придвижване в целия ЕС на кораби, използващи LNG, които плават по вътрешни водни пътища.

Италианската НРП отдава ключово значение на развитието на инфраструктура за LNG за морски цели. Планът за развитието ѝ, включително предвиждането на количествата, които ще се съхраняват във всичките 14 морски пристанища от основната мрежа на TEN-T и извън нея, е пример за добро планиране на политиката. Няколко НРП отбелязват значителната роля, която трябва да играят Механизмът за свързване на Европа (CEF) и другите фондове на ЕС за подпомагане на изграждането на инфраструктура за зареждане с LNG на тежкотоварни превозни средства и кораби.

### *Водород*

Изграждането на **инфраструктура за зареждане с водород на електрически превозни средства с горивни клетки** не е задължително според Директива 2014/94/ЕС. 14 държави членки са разгледали в своите НРП въпроса за инфраструктурата за зареждане с водород. В някои случаи НРП съдържат амбициозни цели за изграждането на такава инфраструктура.<sup>26</sup> Такъв вид планиране показва колко важно е да се осигурят надеждни прогнози за навлизането на пазара на електрическите превозни средства с горивни клетки.

<sup>24</sup> Австрия, Германия, Люксембург, Нидерландия.

<sup>25</sup> Финландия, Унгария, Италия.

<sup>26</sup> Австрия, Белгия, България, Чешката република, Германия, Естония, Испания, Финландия, Франция, Унгария, Италия, Нидерландия, Швеция, Обединеното кралство. В датската НРП е разгледан въпросът за зареждането с водород, но не са поставени цели по отношение на съответната инфраструктура. Германия, Италия и Обединеното кралство са си поставили амбициозни цели.



## Насърчителни мерки

От държавите членки се изисква да въведат **насърчителни мерки**, така че да се гарантира постигането на целите и задачите, съдържащи се в НРП. НРП съдържат набор от много разнообразни мерки, които варират *inter alia* в своята степен на зрялост и поставените приоритети (едно или няколко алтернативни горива/енергоносители). Освен това НРП са насочени към различни видове транспорт, например влакове, автобуси, таксите, велосипеди и споделено пътуване. Повечето НРП се фокусират върху обществения транспорт, изтъквайки ролята, която могат да изиграят обществените поръчки за подкрепа на разпространението на пазара.

Френската НРП съдържа подробен списък от мерки за насърчаване на електромобилността. Очаква се, че комбинираният ефект от мерки като системата за данъчни облекчения и утежнения (*bonus-malus system*) във връзка с емисиите на CO<sub>2</sub> при превозните средства и насърчаването на инфраструктурата за зареждане ще стимулира пазара за електрически пътни превозни средства. Френският Закон за енергиен преход към зелена икономика определя ясни цели и минимални квоти за обществените поръчки на превозни средства с ниски и нулеви емисии. Нидерландската НРП дава добър пример от практиката за диалог между заинтересованите страни, като пряко ангажира съответните заинтересовани лица в прилагането на подхода „Зелени сделки“.

### 2.3. На прав път ли сме?

Анализът на НРП показва, че в ЕС ще останат инфраструктурни празнини. Това се отнася по-конкретно до всички видове електрически леки и тежкотоварни превозни средства. В сравнение с представените в раздел 2.1 оценки в НРП, ангажиментът да се инсталират публично достъпни зарядни точки в градските и по-малките селища в ЕС трябва да бъде сериозно увеличен. Празнини остават и в коридорите на основната мрежа на TEN-T по отношение на зарядните точки.

Друга празнина в планирането касае точките за зареждане с ВПГ за тежкотоварни превозни средства. Предвидените в НРП цели за обхващане на пристанищата с точки за зареждане с LNG също не са достатъчни, за да позволят движението на кораби, плаващи по вътрешни водни пътища, и на морски кораби из цялата основна TEN-T мрежа, както се изисква в Директива 2014/94/ЕС. Подобни рискове съществуват и при водорода: за него разпоредбите на Директива 2014/94/ЕС не са задължителни, държавите членки го третират разнопосочно, а инфраструктурата е крайно неравномерна. За да е възможно превозните средства лесно да пътуват в целия ЕС („непрекъснатост на обслужването“), е нужно по-широко разпространение на инфраструктурата.

Като цяло анализът на ситуацията показва, че всички НРП, взети заедно, не образуват убедителна картина, даваща необходимата дългосрочна пазарна сигурност. Освен това съществува риск много от целите и задачите на НРП да не бъдат постигнати, макар и да не са особено амбициозни. Работният документ на службите на Европейската комисия (SWD), който придружава настоящото съобщение, илюстрира ограничения ефект на НРП върху ключовите цели на политиките на ЕС, ако не бъдат предприети допълнителни действия.

Макар че за някои държави членки с амбициозни НРП се очакват по-високи намаления на емисиите, на нивото на ЕС се очаква минимално въздействие върху заместването на изкопаемите нефтени горива: В сравнение със сценарий без НРП, 0,4 % от тези горива биха могли да бъдат заместени с алтернативни горива/енергоизточници до 2020 г.<sup>27</sup> и съответно 1,4 % до 2030 г. Емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта биха могли да се намалят с 0,4 % (или около 3,2 млн. тона) до 2020 г. и 1,4 % до 2030 г. (или около 11,5 млн. тона) в сравнение със сценарий без НРП. Намалението на емисиите на NO<sub>x</sub> от транспорта в резултат на НРП се оценява на около 0,37 % до 2020 г. и 1,5 % до 2030 г. в сравнение със сценарий без НРП. При ПЧ<sub>2,5</sub> НРП биха довели до 0,44 % по-ниски емисии на ПЧ<sub>2,5</sub> до 2020 г. и 1,9 % до 2030 г.<sup>28</sup> Тези подобрения могат да доведат до намаление в размер на до 5,8 % на концентрациите на NO<sub>2</sub> и намаление с 2,1 % на концентрациите на ПЧ<sub>2,5</sub> в някои райони до 2030 г. Според сегашните планове съгласно НРП се очаква създаването на работни места за изграждане, експлоатация и поддръжка на инфраструктурата леко да се увеличи.

**За ускоряване на прехода към мобилност с ниски и нулеви емисии е необходимо всички държави членки незабавно да предприемат решителни действия за по-бързо изграждане на инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители.**

Това изисква по-голямо желание от страна на публичния и частния сектор за инвестиции в лесно достъпна инфраструктура за различни типове превозни средства и плавателни съдове. Комисията изразява готовност да подкрепи тези усилия и именно затова предлага настоящия план за действие.

### **3. ПОСТИГАНЕ НА НАЙ-ШИРОКА УПОТРЕБА НА АЛТЕРНАТИВНИТЕ ГОРИВА/ЕНЕРГОНОСИТЕЛИ: ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ**

Предлаганите в настоящия план действия могат да доведат до значителни ползи за потребителите, промишлеността и публичните органи, ако са добре координирани на всички съответни равнища. **Публичните органи и частният сектор трябва да разберат, че споделят отговорността.** Публичните инвестиции в инфраструктура трябва да бъдат придружени от **надеждно предлагане на превозни средства и плавателни съдове**, за да се намали несигурността по отношение на търсенето и предлагането в бъдеще.

#### **3.1. Ускоряване на изготвянето и прилагането на НРП**

Държавите членки, които все още не са представили на Комисията своите НРП, следва да направят това възможно най-скоро. Държавите членки, които вече са представили своите НРП, се приканват да вземат предвид заключенията от

<sup>27</sup> Сценарият без НРП се основава на базовия сценарий от оценката на въздействието, която придружава предложението за Директива за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури (SWD (2017) 180), тоест на Референтния сценарий на ЕС от 2016 г. Той обаче изключва стимулите на държавите членки за алтернативните горива/енергоносители. Разработен е от ICCS-E3M Lab чрез модела PRIMES-TREMOVE (използван и за Референтния сценарий на ЕС за 2016 г.).

<sup>28</sup> При най-амбициозните държави членки (Австрия и Ирландия), намалението на емисиите на NO<sub>2</sub> може да достигне 7-10 %, а намалението на емисиите на ПЧ<sub>2,5</sub> — съответно 8-12 % до 2030 г. в сравнение със сценарий без НРП.

оценката и констатациите, описани в придружаващия Работен документ на службите на Европейската комисия.

Няколкото НРП, които поставят амбициозни цели и задачи, съчетани с всеобхватен набор от мерки на политиката за подкрепа, дават адекватен отговор; останалите трябва да ги последват, тъй като тези примери показват най-големи социално-икономически и екологични ползи.

Всички държави членки се насърчават да си сътрудничат и да използват подкрепата на Комисията за **ефективно прилагане на НРП**:

- Комисията създаде **Форума за устойчив транспорт (STF)**<sup>29</sup>, за да обедини представители на държавите членки, транспортния сектор и гражданското общество. Работата на STF по прилагането на Директива 2014/94/ЕС има за цел да гарантира ефективното изпълнение на НРП. Комисията приканва държавите членки да участват активно в този процес. Резултатите от работата ще бъдат разгледани на **годишна европейска конференция за чист транспорт и инфраструктура за алтернативни горива**, която за пръв път ще се проведе в края на есента на 2018 г.
- **Европейският форум за устойчиво корабоплаване (ESSF)**,<sup>30</sup> който представлява създадена от Комисията през 2013 г. експертна група, играе роля, сходна на тази на STF, но за сектора на морския транспорт. Той е платформа за структуриран диалог, за обмен на технически познания, както и за сътрудничество и координация между отговорните органи и заинтересованите страни в областта на мореплаването за по-добро справяне с предизвикателствата, свързани с устойчивостта, пред които е изправен секторът, включително използването на втечен природен газ.
- Под егидата на Европейската агенция по морска безопасност Комисията ще изготви **необвързващ документ с насоки относно зареждането на кораби с втечен природен газ в целия ЕС**. Този документ следва да спомогне за хармонизиране на подхода на органите в държавите членки, за да се гарантира безопасността на операциите за зареждане на кораби с втечен природен газ.

**Държавите членки се приканват също да разгледат и следните въпроси:**

- Ако насърчителните мерки в НРП са класифицирани като такива в процес на разглеждане или в процес на приемане, Комисията приканва държавите членки да създадат яснота, като бързо приемат или отхвърлят тези мерки.
- Държавите членки следва активно да ангажират всички заинтересовани страни в адаптирането и прилагането на НРП, за да се осигури синхронизирано предлагане на превозни средства и изграждане на инфраструктура, интегриране на транспортната и енергийната система и възприемане от потребителите.

<sup>29</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf\\_bg](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_bg).

<sup>30</sup>

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&Lang=BG>.

- Сътрудничеството между държавите членки следва да стане по-интензивно, за да се гарантира трансгранична непрекъсната инфраструктура за всички видове превозни средства и плавателни съдове, които работят с алтернативно гориво.
- По отношение на дългосрочните договори за предоставяне на услуги за транспортни средства по автомагистралите, на държавите членки се напомня да вземат предвид необходимостта в новите договори да бъде включена клауза относно алтернативната инфраструктура. Заедно с доставчиците на услуги те следва да потърсят начин, когато е възможно, при условията на съществуващите договори да се инсталира и експлоатира такава инфраструктура.
- За да бъде възможно свободното придвижване на плавателни съдове и кораби, използващи втечен природен газ, държавите членки се приканват да определят цели и задачи или да доуточнят вече определените такива, както и да приемат финансови и нефинансови мерки за осигуряване на точки за зареждане с втечен природен газ в морските и вътрешните пристанища.
- Държавите членки се насърчават да увеличат усилията си, за да осигурят бреговото електроснабдяване и захранването с електроенергия на паркирани самолети, като премахнат пазарните бариери пред тези източници на алтернативна енергия и подпомогнат изграждането на съответна инфраструктура.

Комисията приканва **производителите на превозни средства и плавателни съдове** да споделят информация за бъдещите разработки на превозни средства и плавателни съдове, както и относно пазарните прогнози.

#### **Ключови действия**

- Държавите членки, които все още не са представили своя НРП, се приканват настойчиво да направят това възможно най-скоро.
- Където е необходимо, държавите членки следва да подобрят своите НРП. Комисията ще подкрепи обмена на информация и взаимното обучение относно прилагането на НРП, като ще започне с групово дискусия на експертната група STF през март 2018 г. и годишни конференции, посветени на политиките, първата от които ще се проведе в края на есента на 2018 г.
- Комисията ще разгледа възможностите приоритетите на НРП да бъдат отразени по най-добър начин при разпределянето на проектното финансиране от ЕС и при процеса на отчитане в рамките на семестъра.
- Държавите членки се приканват да ангажират съответните публични и частни заинтересовани страни в активен диалог относно адаптирането на НРП, където е уместно.

### 3.2. Инвестиционна подкрепа

#### *Пълноценно използване на подхода на коридорите от мрежата TEN-T*

Основната и широкообхватната мрежи TEN-T са от решаващо значение за изпълнението на целите, заложи в транспортната политика на ЕС. **Подходът на TEN-T следва да се използва ефективно**, за да се изгради в целия ЕС гръбнакът на инфраструктурата от зарядни точки за електроенергия и точки за зареждане с алтернативни горива не по-късно от 2025 г. Концепцията за коридорите прави възможно да се идентифицират празнините в трансграничната мобилност на далечни разстояния и да се ангажират всички заинтересовани лица в планирането и изпълнението на проектите.

В този контекст настоящият план за действие подчертава колко е важно държавите членки да осигурят за **коридорите от основната мрежа на TEN-T пълна опорна инфраструктура за алтернативни горива до 2025 г.** Свързаните с това нужди и изисквания следва да се вземат предвид при планиране на локациите и при съответните разрешителни процедури. Очаква се, че оборудването поне на градските възли от основната и широкообхватната мрежи TEN-T с достатъчно на брой публично достъпни зарядни точки за електроенергия и точки за зареждане с алтернативни горива ще повиши доверието на инвеститорите и потребителите. Инфраструктурата от зарядни точки за електроенергия и точки за зареждане алтернативни горива се нуждае и от цифрова инфраструктура за развитието на отворени и оперативно съвместими услуги в полза на потребителя.

Ето защо Комисията подпомага работата на ключовите публични и частни заинтересовани страни за разработването на **водещи инициативи в мрежите TEN-T, включително инфраструктура за алтернативни горива.** Тези инициативи ще се опитат да групират проектите и да мобилизират по-широк кръг от участници. Комисията възнамерява да обяви тези водещи инициативи в контекста на третите работни планове за коридорите на TEN-T до пролетта на 2018 г. Сътрудничеството между публичните власти и другите участници във форумите на коридорите от TEN-T ще бъде от полза за реализациите. Изграждането на капацитет в мрежата TEN-T ще бъде подкрепено чрез подходящи механизми от МСЕ.

Необходимо е да се обърне внимание на следните ключови въпроси:

- **Увеличаване на синергиите** между транспорта, енергетиката, информационните и комуникационните технологии във връзка с мобилността на далечни разстояния и градската мобилност. Важно е да бъдат включени декарбонизацията на транспорта и енергоснабдяването, интелигентните електроенергийни мрежи и иновативните решения за съхранение на енергията.
- **Следва да се насърчават решения, отнасящи се до автомобилния парк** заедно с инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители в TEN-T и нейните градски възли.
- В градските възли може да се насърчи **електрифицирането на железопътните линии**; в случаите, когато това е неизпълнимо, може да се

направи оценка на възможността за преминаване от дизелово гориво на втечен природен газ или водород.

- Участниците в пазара от частния сектор следва да отидат още по-далече в своите действия. Това включва **използването за търговски цели на камиони, задвижвани с втечен природен газ** чрез решения за автопарка с точки за зареждане с гориво, за които TEN-T може да послужи като изпитателно поле в различни мащаби.
- Като се има предвид **слабото пазарно проникване в ЕС на плавателни съдове, задвижвани с втечен природен газ (LNG)**, операторите на доставки на LNG биха имали полза, ако поръчват също и плавателни съдове, използващи LNG, с възможно разширение на тази дейност и за точки за зареждане с LNG. Властите биха могли да разгледат възможността за определяне на зони за контрол на емисиите на SO<sub>x</sub> съгласно процедурата на Международната морска организация (ММО) съгласно Анекс VI към MARPOL, както е посочено в Директива 2012/33/ЕС.<sup>31</sup>
- От 2019 г. новите двигатели за **кораби, плаващи по вътрешни водни пътища**, ще трябва да са съобразени с новите пределни стойности за замърсители.<sup>32</sup> От ключово значение е да се използват двигатели, работещи с LNG. За целта ще спомогне бързото създаване на необходимата инфраструктура за LNG по коридорите на основната мрежа на TEN-T. Необходимо е да бъдат изследвани синергиите с другите видове транспорт, например инфраструктура за LNG в морските пристанища или за зареждане на тежкотоварни превозни средства.

Държавите членки и областите се насърчават също така да **засилят използването на помощите в рамките на кохезионната политика** и по-специално на програмите на Европейското териториално сътрудничество („Interreg“), за да се гарантира добра координация и съгласуване при изграждането на инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители – не само в рамките на TEN-T, но също и на областно и местно ниво.

#### *Увеличаване на мащаба и ефекта на финансирането*

Увеличаването на **мащаба и ефекта на финансирането** е ключов приоритет. Подкрепата от ЕС би следвало да привлече допълнително публично и частно финансиране, доколкото това е възможно. При подготовката на многогодишната финансова рамка за периода след 2020 г. ще се вземат също предвид оценката на финансовите потребности и възможностите, свързани с иновативно финансиране.

Подкрепата за алтернативните горива/енергоносители все повече се отнася до внедряването на решения, а не само до иновации. **Публичните средства трябва да се използват ефективно.** В някои случаи все пак са нужни безвъзмездни средства,

---

<sup>31</sup> Новите разпоредби по отношение на пределните стойности за емисиите на серни оксиди, които трябва да влязат в сила от 1 януари 2020 г., също ще окажат влияние върху по-широкото използване на алтернативни горива, по-специално LNG. Комисията препоръчва преди 2025 г. в основната мрежа на TEN-T да бъде осигурена инфраструктура за зареждане на плавателни съдове с LNG.

<sup>32</sup> Регламент (ЕС) 2016/1628.

за да се ускори изграждането на инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители, особено при трансграничните и междуградските проекти и за по-малко утвърдени технологии. В повечето случаи частното финансиране следва да се комбинира с публични безвъзмездни средства, при което проектите се финансират главно с други средства, например от публични банки или от частния сектор, а безвъзмездните средства покриват по-малка част.

**Инвестициите се нуждаят от сигурност по отношение на политиките.** Предложението за стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили и ванове след 2020 г.,<sup>33</sup> публикувано заедно с настоящия план за действие, третира тази основна пазарна бариера заедно с други предложения, касаещи политиката, като например преразглеждане на Директивата за чисти пътни превозни средства.<sup>34</sup>

По правило проектите, подкрепени със средствата от ЕС, следва да отговарят на изискванията на Директива 2014/94/ЕС и да отразяват приоритетите, предвидени в НРП. Комисията ще използва констатациите от оценката на НРП за мотивиране на решенията за финансиране по Механизма за свързване на Европа, (CEF), Кохезионния фонд (CF) и Европейския фонд за регионално развитие (ERDF).

Комисията ще проведе **поредица от посещения (roadshow) в държавите членки**, за да направи цялостен преглед на степента на амбициозност в НРП и на инвестиционните потребности за мобилност с ниски и нулеви емисии, както и да оцени възможностите, предлагани от различните фондове и финансови инструменти на ЕС, включително в контекста на водещите инициативи на TEN-T за инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители. Те ще ангажират всички служби на Комисията, които управляват съответните фондове, както и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) и националните насърчителни банки, където това е подходящо.

Комисията ще предложи план за действие за финансирането на устойчиво развитие, който да осигурява стимули за инвеститорите, подобряване на нормативната уредба и създаване на благоприятни за реализации условия, така че да бъдат привлечени повече частни инвестиции за зелени проекти и проекти за устойчиво развитие. От този план би следвало да се възползва и изграждането на инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители.

*По-добро използване на финансовата подкрепа от ЕС*

**Съществува възможност за ползване на значително подпомагане за инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители от различни финансови инструменти, подкрепяни от бюджета на ЕС.**

**Инвестиционния план за Европа** все повече става двигател за инвестиции в транспортния сектор и иновациите, включително в превозни средства с ниски и нулеви емисии и съответната инфраструктура.<sup>35</sup> „Хоризонт 2020“ продължава да

---

<sup>33</sup> COM(2017) 676 final.

<sup>34</sup> COM(2017) 653 final.

<sup>35</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan\\_bg](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_bg).

За примери вж. SWD(2017) 177 final.

осигурява инвестиции в научноизследователска и развойна дейност за чист транспорт, което включва и инфраструктура за алтернативни горива и биогорива от ново поколение. Инициативи като Европейската инициатива за екологосъобразни превозни средства или съвместното предприятие „Горивни клетки и водород“ са част от тази подкрепа.

Инвестициите, мобилизирани чрез безвъзмездна подкрепа от **CEF** за алтернативни горива/енергоносители за пътният транспорт, до момента възлизат на повече от 600 милиона евро, с които се подпомагат близо 60 проекта.<sup>36</sup> CEF е предоставил също подпомагане чрез безвъзмездни средства в размер на почти 150 милиона евро за бреговото електроснабдяване, терминали за LNG и иновативни технологии за екологосъобразни плавателни съдове.

За периода 2014-2020 г. се предвижда подкрепа чрез **кохезионната политика** за инвестиции в устойчива мобилност и транспорт в 209 оперативни програми и програми за териториално сътрудничество, като една част е заделена специално за инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители. Около 70 милиарда евро са предвидени в CF и ERDF за подкрепа на транспортния сектор, включително 35 милиарда евро за мрежата TEN-T и 12 милиарда евро за нисковъглеродна, мултимодална, устойчива градска мобилност. Няколко държави членки и области вече се възползват много успешно от помощта за кохезионната политика, за да прилагат своите НРП и да разгърнат инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители.

Например, чрез европейско съфинансиране посредством CF ще бъде подпомогната поръчката на 177 електрически автобуси с акумулатори във Варшава, Жельона Гура и Швиноуйшче в Полша, както и изграждането на 150 зарядни станции в Латвия в периода до 2020 г.

**Съчетаването на безвъзмездни средства и заеми** е отлична възможност да се привлекат публични и частни инвестиции. Първата покана на CEF за такова съчетано финансиране, оповестена през 2017 г., осигури 150 милиона евро за изграждането на инфраструктура за алтернативни горива в коридорите на основната мрежа на TEN-T. Като се има предвид положителният отклик на поканата, Комисията е решила да **добави към бюджета още 350 милиона евро** за предложения, подадени до пролетта на 2018 г., с очакване да се постигне ливъридж на допълнителни инвестиции в размер на 1,75 милиарда евро.

Тези инвестиции могат да бъдат комбинирани с допълнително подпомагане чрез дълговия инструмент към CEF, където се предоставят **до 450 милиона евро** посредством пренасочване на неоползотворени приходи по Програмата във връзка с **Резерва за нови участници (NER 300)** към Системата за търговия с емисии на ЕС, така че да бъдат подпомогнати иновативни проекти за енергия от възобновяеми източници в транспортния и енергийния сектори.

**По този начин с посочения план за действие се дава възможност за използване на допълнителна финансова подкрепа от ЕС в размер на до 800 милиона евро**

<sup>36</sup> Вж. картите на TENtec чрез линка <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>



## по линия на CEF и NER 300 за инвестиции в инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители.

Първите проекти, подкрепени от Европейския фонд за стратегически инвестиции (EFSI) и CEF, са за инвестиции в по-екологосъобразни автобуси за обществен транспорт в Рига, Лас Палмас, Палма де Майорка и департамента Па-де-Кале в Северна Франция. Като част от проекта Bulles в Па-де-Кале въпросната транспортна фирма ще преоборудва своите автобуси и ще премине от конвенционални горива към хибридно захранване. По една от линиите ще пътуват само задвижвани с водород електрически автобуси.

Разработването на иновативни механизми за финансиране като Програмата за гаранция за екологосъобразен морски транспорт (GSGP), която подкрепя европейския морски сектор, ускорява инвестициите в устойчиво развити технологии. Тя има за цел да предоставя гаранции за инвестиции в областта на екологосъобразното корабоплаване в размер до 3 милиарда евро. Тя може да се използва например в подкрепа на инвестиции, позволяващи използването на LNG. ЕИБ прилага програмата съгласно специални договорки с Комисията. До момента са подписани две рамкови споразумения с търговски банки във Франция и Нидерландия.

### *Изграждане на капацитет*

Освен това Комисията ще **подкрепя изграждането на капацитет** в публичните органи, фирмите и финансиращите институции. Тя разшири своите схеми за **техническа помощ**, например JASPERS и ELENA<sup>37</sup>, и до момента опитът показва, че тази форма на изграждане на капацитет е подходяща.

Необходими са по-добро сътрудничество и по-добро координиране на проектите, за да **се създаде подходяща поточна линия за проекти** в мрежата TEN-T и извън нея, като се акцентира по-специално върху градските райони. Комисията приканва публичните власти, частния сектор и насърчителните и частните банки да използват съществуващите възможности, особено в контекста на водещите инициативи за TEN-T. Поради тази причина Комисията ще подкрепи **платформи за обмен на знания** относно инфраструктурите за алтернативни горива/енергоносители, включвайки се в работата Форума за устойчив транспорт (STF).

---

<sup>37</sup> JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.

### Ключови действия

- Публичните и частните заинтересовани страни се приканват да финализират водещите инициативи за инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители в мрежата TEN-T до началото на 2018 г.
- От ноември 2017 г. Комисията ще организира поредица от посещения (roadshows) в държави членки, за да направи цялостен преглед на степента на амбициозност на НРП и на инвестиционните потребности за мобилност с ниски и нулеви емисии, както и на достъпа до възможности, предоставяни от различни финансови инструменти на ЕС.
- Индустрията и публичните власти се приканват да ускорят навлизането превозни средства, задвижвани с алтернативни горива/енергоносители, и съответната инфраструктура в мрежата TEN-T, включително всички градски възли, като целта е до 2025 г. да се постигне покритие, а до 2020 г. — видими резултати. Това ще бъде включено в следващите работни планове за трансевропейската транспортна мрежа TEN-T.
- Производителите, инфраструктурните оператори и публичните власти се насърчават да използват възможностите за съвместни проекти и иновативно финансиране.
- Комисията ще увеличи своята финансова подкрепа с до **800 милиона евро** посредством: (i) увеличаване с 350 милиона евро на средствата по втората покана на CEF за съчетано финансиране за предложения, подадени до пролетта на 2018 г.; (ii) осигуряване на възможност за бързо усвояване на неизразходваните приходи от Програмата NER300 чрез InnovFin EDP и дълговите механизми на CEF.

### 3.3. Спомагачи действия в градските райони

Много европейски градове и области са **в челните редици на прехода към мобилност с ниски и нулеви емисии**. Значителна част от обществените поръчки се предприемат от общинските и местните власти. Но градовете са изправени и пред **уникални предизвикателства**. Пространствените ограничения означават, че инфраструктурата за алтернативни горива/енергоносители трябва да е съобразена с инфраструктурните нужди на другите видове транспорт. Не за всички потребители е възможно да зареждат електрически превозни средства у дома. Ето защо е необходимо да бъдат намерени решения за жилищните и нежилищните сгради или да се съчетаят съоръженията за зареждане с друга инфраструктура (напр. със стълбове за улично осветление). Освен това трябва да бъдат оценени ефектите на инфраструктурата за бавно и бързо зареждане върху електроенергийната мрежа.

Необходим е всеобхватен анализ на нуждите и планиране на политически, финансови и информационни лостове на градско ниво. Много градове прилагат **Планове за устойчива градска мобилност (SUMP)**. Концепцията се е доказала като начин да се обединят различните публични и частни заинтересовани лица при планирането на градската мобилност. Комисията се ангажира да работи с градовете за адаптиране на техните SUMP. Тя също така ще направи опит да преосмисли цялостната концепция за SUMP, за да отрази алтернативните горива/енергоносители и инфраструктурните потребности и да дискутира със заинтересованите лица опита им на следващия форум за SUMP през 2018 г.

В настоящия план за действие допълнително са идентифицирани следните действия:

- Когато това е осъществимо, местните и областните публични власти следва все повече да използват **възможностите на CF и ERDF да съфинансират проекти за устойчива градска мобилност**. Проектите за алтернативни горива/енергоносители и инфраструктура предлагат значителни ползи по отношение на бързото пазарно усвояване и незабавния ефект върху качеството на въздуха на локално ниво.
- **Информацията относно схемите за регулиране на достъпа на превозни средства в градовете** следва да стане **по-прозрачна**. Това включва дигитални решения за гражданите и бизнеса, например мобилни приложения. Комисията ще продължи да следи отблизо ситуацията.
- Инфраструктурата за зареждане с електроенергия в градовете следва да е налична за **всички видове превозни средства**, включително решения за автопарк от споделени превозни средства, електрически велосипеди и двуколесни МПС.
- Според **Споразумението на кметовете за климата и енергетиката** местните и регионалните органи следва да се стремят да включат в своите планове за устойчива енергия и климата мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта и да постигнат общо намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> с 19 % до 2020 г.
- В момента Европейският парламент и Съветът разглеждат предложението на Комисията за изменения на Директивата относно енергийните характеристики на сградите. Текстът предвижда високи изисквания за **предварително окабеляване и наличие на зарядни точки в жилищните и нежилищните сгради** и би следвало да насърчи по-широкото разпространение спрямо настоящата ситуация.
- Комисията ще продължи да способства за споделянето на информация на ключови форуми, каквито са **Форумът на Civitas** и **Европейското партньорство за иновации за интелигентни градове и общности**,<sup>38</sup> за да насърчава интегрираните подходи към чист транспорт и енергия.
- Комисията разглежда възможностите за **насърчаване на решения по отношение на автопарка** за алтернативни горива/енергоносители в градските райони, включително финансирането на градски проекти с фокус върху алтернативните горива/енергоносители по частта за иновации от поканата за съвместно финансиране на CEF.

---

<sup>38</sup> Вж. <http://civitas.eu/> и <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

### Ключови действия

- Комисията ще използва следващия годишен форум за SUMP, за да работи с публичните власти за адаптиране на SUMP до пролетта на 2018 г.
- Наред с това тя ще направи преглед и ще адаптира, когато е осъществимо, финансирането на инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители в градските възли, включително за решения, касаещи автомобилния парк, до края на 2017 г.

### 3.4. Увеличаване на възприемането от потребителите

Разгръщането на мобилността с ниски емисии до голяма степен зависи от възприемането от страна на потребителите, което се улеснява от удобен достъп до съответната инфраструктура и приемливи цени. Ето защо ключово изискване е потребителите да могат **безпрепятствено да използват мобилността** така, както са привикнали да използват превозните средства с конвенционално гориво.

Поради това е необходимо **засилено сътрудничество между публичните и частните участници**. Това засяга достъпа до навременна и надеждна информация относно местоположението и достъпа до зарядни точки за електроенергия или точки за зареждане с гориво. Безпроблемно действащите и оперативно съвместими платежни услуги също могат да окажат голямо влияние. Такива услуги обаче далеч не са факт в целия ЕС, а понякога дори и в рамките на една държава членка. Особено необходимо е постигането на напредък в услугите за електромобилност, поради което се инсталират все по-голям брой зарядни точки.

В крайна сметка **всички части от необходимата инфраструктура трябва да бъдат дигитално свързани** (тоест с управление от разстояние и в реално време за зарядните станции). Това не само ще позволи да се наблюдава зарядната точка. То ще направи възможни множество опции за зареждане чрез използване на смартфон, както и (в бъдеще) услуги с добавена стойност (напр. резервация), което може да убеди инвеститорите и операторите на инфраструктурата в бизнес логиката на начинанието.

Вече са договорени множество изисквания за **достъп, споделяне и повторна употреба на данни** като част от прилагането на Директивата относно интелигентните транспортни системи (ITS)<sup>39</sup> и последвалите я делегирани регламенти, като се предвижда съществуващата информация относно местоположението и наличието на зарядни станции да се предоставя чрез националните звена за достъп. Държавите членки, пътните власти и доставчиците на услуги трябва да гарантират бързото прилагане на съответните делегирани регламенти<sup>40</sup> към Директивата относно ITS. В много случаи обаче **данните все**

<sup>39</sup> Директива 2010/40/ЕС.

<sup>40</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 година за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (Текст от значение за ЕИП), ОВ L 157, 23.6.2015 г.

**още не са налични** и ще трябва да бъдат събрани и обработени в държавите членки. Преодоляването на тези недостатъци следва да бъде приоритет за властите на държавите членки.

Но за създаването на един отворен и конкурентен пазар — който да дава най-доброто на потребителите — са необходими **по-широк набор от поддържани от съответните отрасли стандарти, формати за данни и протоколи за комуникация**. Частните и публичните участници в пазара постигнаха напредък в това отношение на Форума за устойчив транспорт, като бе приет меморандум за разбирателство, който съдържа важни препоръки за оперативно съвместимите платежни услуги.

Те включват следното:

- За да се гарантира, че услугите за електромобилност са оперативно съвместими в целия ЕС, е нужна уникална **идентификация на участниците в електромобилността**.<sup>41</sup> Ето защо на ниво ЕС следва да бъде въведен регистрационен процес, основан на международни стандарти. Той ще изисква от държавите членки да определят орган, компетентен да регистрира уникални идентификационни кодове за електромобилност. Комисията ще обсъди какъв механизъм (напр. CEF) е подходящ за подпомагане на въвеждането на такава процедура. Тя ще окаже съдействие за събирането на липсващата информация, свързана с прилагането на делегираните регламенти, споменати по-горе. Освен това тя може да разгледа нуждата от подкрепа за развитието на различни решения за роуминг.
- Потребителите се нуждаят от **непрекъснати, оперативно съвместими платежни услуги за електромобилност, базирани на отворени стандарти**, които не са обременени с права върху интелектуалната собственост и авторски права. Комисията ще следи внимателно промените в тази област. Тя ще започне обществена консултация по тази тема преди края на 2017 г. Ако надделее фрагментарността на платежните услуги, Комисията ще разгледа възможността за приемане на законодателен подход, гарантиращ оперативната съвместимост на услугите.
- **Предвидимостта на разходите** е ключов фактор. Тя означава наличието на прозрачна, лесно разбираема и навременна информация относно цените. Цените за роуминг следва да бъдат приемливи и ограничени. Комисията очаква, че наред с ползването на централизиран хъб, даващ възможност за роуминг, конкурентните механизми (напр. блокверига) ще позволят на пазара да достигне до възможно най-добрия резултат. Комисията ще следи отблизо развитието на пазара, по-конкретно достъпа до информация за цените и разходите за роуминг, като ще направи преглед на текущото състояние на годишната конференция за чист транспорт и инфраструктура

---

Делегиран регламент (ЕС) .../... на Комисията от 31 май 2017 година за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултиmodalни пътувания.

<sup>41</sup> Напр. зарядни точки, пулове от зарядни точки и профили на крайните потребители на електромобилността.

за алтернативни горива/енергоносители, която ще се проведе в края на есента на 2018 г.

Комисията ще продължи да събира експертни становища и да спомага за обмена на информацията чрез експертната група STF.

Комисията също така работи съвместно с държавите членки над **методика, която да даде възможност на потребителите да сравняват цените** на конвенционални и алтернативни горива/енергоносители чрез обща единица мярка, така че да могат да преценят общия разход за притежаване на различни видове превозни средства. Наред с това тя ще подкрепи държавите членки за предоставяне на тази информация чрез дигитални средства.

Проведената неотдавна оценка на отнасящата се за етикетването на автомобили Директива 1999/94/ЕО<sup>42</sup>, която има за цел да подобри информацията за потребителите относно икономииите на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub>, показва че липсват специфични изисквания по отношение на автомобилите, задвижвани с алтернативни горива/енергоносители; това е въпрос, който заслужава да му бъде отделено допълнително внимание.

Комисията също така ще подкрепи държавите членки в събирането на данни, свързани с местоположението и наличието на станции за зареждане с алтернативни горива и енергоносители.<sup>43</sup> След това тези данни ще трябва да бъдат на разположение в националните звена за достъп, посочени в Директива 2010/40/ЕС.

#### **Ключови действия**

- Държавите членки следва да определят органи, които да извършват регистрация на уникални идентификационни кодове за електромобилност. Комисията ще разгледа и свързан механизъм за подкрепа.
- Още през 2017 г. Комисията ще започне обществена консултация относно непрекъснатите оперативно съвместими услуги с фокус върху електромобилността и ще следи отблизо развитието на пазара по отношение на цените за зареждане на електрически превозни средства.
- През 2018 г. Комисията ще приеме акт за изпълнение относно сравнение на цените на горивата, чието прилагане ще бъде подпомогнато от насърчителни мерки.

### **3.5. Интегриране на електрическите превозни средства в електроенергийната система**

Широкото навлизане на електрически превозни средства ще увеличи потреблението на електроенергия **от електроенергийната мрежа**, която в някои райони вече е претоварена в определени части от деня. За да се избегнат

<sup>42</sup> Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 г. относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub> по отношение на търговията с нови леки автомобили.

<sup>43</sup> Надграждайки също над работата, извършена от Европейската обсерватория за алтернативни горива.

ненужните разходи и забавяния при навлизането на електрически превозни средства заради скъпите и изискващи много време инвестиции за осъвременяване на електроенергийната инфраструктура, (бавното) зареждане на превозните средства следва да се осъществява най-вече тогава, когато мрежите не са претоварени и се произвежда достатъчно електроенергия.

Нарастващата цифровизация на инфраструктурата вече позволява **интелигентно управление на мрежата**, а оттам и управлението на зарядните точки. Това прави възможно „интелигентното зареждане“: зареждане в най-подходящото време за електроенергийната мрежа и при най-ниска цена за потребителите. В бъдеще батериите в електрическите превозни средства ще бъдат използвани и за операции на електроенергийната система („превозни средства към мрежа“), помагайки за баланса на електроенергийната мрежа по икономически ефективен начин. Операторите на мрежи могат да използват приходите от тези услуги за рефинансиране на инвестиционните разходи за инфраструктура, особено за зареждане на работното място.

В своето предложение за Директива относно **общите правила за вътрешния пазар на електроенергия** (преработен текст),<sup>44</sup> което се основава на разпоредбите на **Директивата за енергийната ефективност**<sup>45</sup>, Комисията предлага съгласувана рамка за оптимизация на потреблението, която позволява интелигентно зареждане, стимулира потребителите да зареждат извън върховите часове и дава на операторите на системи за електроразпределение възможност активно да управляват мрежата. Ето защо постигането на бързо съгласие по предлаганите преработени директиви и правилното им транспониране ще бъдат предпоставка за интелигентното зареждане и в крайна сметка за мащабното навлизане на електрически превозни средства.

Използването на **технологии и устройства за съхранение на енергия** (напр. повторна употреба на автомобилни акумулатори в сградния фонд или водород, генериран на база възобновяеми енергийни източници) следва да се насърчават по-усилено като ключово условие за постигането на мобилност с нулеви емисии.

Необходима е прозрачност на цените, за да се гарантира избягване на ненужните разходи и увеличения на цените (на електроенергията) заради осъвременяването на електрически превозни средства, включително за домакинствата с ниски доходи.

---

<sup>44</sup> COM(2016) 864 final от 30.11.2016 г.

<sup>45</sup> COM 2012/27/EC

### Ключови действия

- Държавите членки следва да създадат всички възможности за оптимизация на потреблението като бързо транспонират съответните разпоредби на Директивата за енергийната ефективност и свързаната структура на пазара на електроенергия, приемайки подкрепяща законодателна рамка за оптимизация на потреблението и интелигентно зареждане.
- Държавите членки следва да насърчават изграждането на зарядни точки и предварителното окабеляване на паркоместата в жилищни и нежилищни сгради.
- Държавите членки следва да гарантират внедряването на технологии, даващи възможност за интелигентно зареждане, например интелигентни измервателни уреди, а също и за прилагане на вече приетите или предстоящите за приемане стандарти за интелигентно зареждане на електрически превозни средства (напр. ISO 15118 и IEC 63110).
- Потребностите, свързани с електромобилността, ще бъдат взети предвид в контекста на планирането на „Хоризонт 2020“, както и в контекста на процеса за Стратегическия план за енергийните технологии (план SET) и други форуми на заинтересованите лица.
- Форумът за устойчив транспорт ще доразвие необходимите препоръки за улесняване на ефективното осъществяване на интеграцията между зарядните станции и електроенергийната мрежа и за осигуряване на оперативна съвместимост в целия ЕС.

### 3.6. Нововъзникващи въпроси

Следва да се увеличи използването на **устойчиво добит биометан в смес с природен газ или като негов заместител** в превозни средства на природен газ, за да се подобри устойчивото енергозахранване на превозните средства, работещи с природен газ. Производителите и операторите биха могли да се договорят за пожелателни цели за подобно смесване, с което да създадат сигурност на пазара.

Освен насърчаването на захранване с електроенергия на паркирани самолети по летищата като част от НРП съгласно Директива 2014/94/ЕС, е нужно да се доразвие използването на **алтернативни горива/енергоносители в авиацията**. Ключовият акцент следва да бъде върху заместващите биогорива, при които използването и производството все още са ограничени, а в дългосрочен план — върху технологиите за задвижване без въглеродни емисии. Многостранните действия в тази област също са от фундаментално значение. Работата за по-нататъшно хармонизиране на правилата и стандартите за устойчивост на горивата на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO) и на ЕС ще помогне да се създадат по-добри пазарни условия.

Комисията ще насърчава по-нататъшни усилия за засилване на употребата на алтернативни горива, например водород или други възобновяеми горива, в съчетание с горивни клетки с цел разширяване на обхвата на чистите **технологии за релсово придвижване**. Синергии има и между водорода и LNG във водния



транспорт, паралелно с биогоривата от ново поколение като заместващи решения в този сектор.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Парижкото споразумение относно изменението на климата вече е в сила, затова **преходът към модерна и нисковъглеродна икономика трябва да бъде ускорен**. На срещата на Европейския съвет през юни 2017 г. Парижкото споразумение беше признато за „ключов елемент за модернизацията на европейската промишленост и икономика“.

То стимулира все **по-интензивна глобална надпревара** за пазарни дялове, технологии и умове, които ще родят нисковъглеродните иновации на бъдещето. Сега не е време за самодоволство.

Настоящият план за действие очертава множество действия в подкрепа на ускореното изграждане на инфраструктура за алтернативни горива/енергоносители в ЕС. Те са част от **пакет на политиката за мобилност, отнасящ се за въпросите, касаещи превозните средства, инфраструктурите, електрическата мрежа и услугите, взети заедно**. До 2025 г. ЕС следва да е изградил гръбнака на инфраструктурата от станции за зареждане с електроенергия и алтернативни горива, осигурявайки пълно покритие на коридорите на основната мрежа на TEN-T.

Европа не може повече да си позволява прилагането на парче на инфраструктурни решения за алтернативните горива/енергоносители, с което рискува да допусне изоставането на някои региони и потребители. Оценката на НРП съгласно Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива показва, че от положителния опит на някои държави членки може да се научи много. За да се ускорят действията в тази област, сега е необходимо **сериозно трансгранично и междусекторно сътрудничество на всички публични и частни заинтересовани лица**. Трябва да се предотврати застопоряването на технологиите и пазарите. За да растат пазарите, инфраструктурите за алтернативни горива/енергоносители и техните услуги трябва да бъдат отворени, прозрачни и оперативно съвместими. Потребителите също трябва да могат да използват цялата транспортна мрежа лесно и безпроблемно.

**Комисията изразява готовност да подкрепи** този процес както чрез незаконодателни, така и чрез законодателни действия, както се отбелязва в настоящия план за действие. Тя ще направи транспортния сектор на Европа по-силен и конкурентоспособен и ще гарантира, че при провеждането на борбата с изменението на климата няма в същото време да бъде допуснато изоставане на някои потребители или региони.